

Mobilités

Dossier thématique n° 9

Transport, mobilité, sécurité : une question de genre ?

- 1 Introduction
- 2 Mobilité durable et inclusive
- 3 Inégalités sociales et risque routier
- 4 Femmes et transports collectifs
- 5 Stéréotypes et conduite
- 6 Genre et comportements à risque
- 7 Conductrices de deux-roues motorisés
- 7 Régulation de la conduite



L'Ifsttar est devenu l'Université Gustave Eiffel au 1^{er} janvier 2020

TRANSPORT, MOBILITÉ, SÉCURITÉ : UNE QUESTION DE GENRE ?

Par Marie-Axelle Granié,
Chercheuse en psychologie sociale du développement,
Département TS2¹, Laboratoire LESCOT²

La différence entre les deux sexes a longtemps été négligée dans l'organisation du territoire, comme dans les transports. Les planificateurs des transports ne distinguaient pas les individus en fonction de leur groupe de sexe d'appartenance. Pourtant, les décisions étaient essentiellement prises par des hommes, en fonction de leurs intérêts et de leurs expériences^a. Cette omission a accentué et pérennisé les inégalités entre hommes et femmes au regard de la mobilité^b. Pour autant, des croyances sociales dénigrant les femmes au volant se sont développées en même temps que l'automobile, avec l'idée implicite de les garder au foyer^c. Les défis actuels liés aux transports, à la mobilité et à la sécurité sont-ils une question de genre ?

Sexe, genre : Késaco ?^d

Pourquoi parle-t-on de différences de « sexes » ?

Utilisé dans les études scientifiques, le terme de « sexe » définit les différences biologiques et physiologiques entre hommes et femmes. Les « hommes » et les « femmes » correspondent à deux catégories de « sexes ».

Mais qu'est-ce que le « genre » alors ?

Le « genre » désigne les croyances et stéréotypes liés à chaque sexe. Il désigne également les activités, rôles et traits de personnalités qu'une société considère comme plus adaptés aux hommes ou aux femmes et qu'elle valorise comme étant « masculin » ou « féminin ». Les concepts « masculins » et « féminins » relèvent donc du « genre ».

La question du « genre » apporte-t-elle un nouveau regard ?

Le « genre » est une construction sociale amenant à une hiérarchisation entre les hommes et les femmes. Tandis que les différences biologiques entre les deux sexes sont assez stables, les attentes sociales liées au genre évoluent dans le temps et l'espace. S'intéresser au genre suppose donc d'étudier à la fois les hommes et les femmes, leurs ressemblances et leurs différences.

Ce dossier thématique présente les recherches menées à l'Ifsttar sur la question du genre dans les transports, la mobilité et la sécurité, de plus en plus prises en compte par les pouvoirs publics^e.

Ces recherches confirment que les hommes et les femmes n'utilisent pas les mêmes modes de déplacement, ni aux mêmes fréquences, ni pour les mêmes motifs. Cela se manifeste très tôt et tout au long de la vie : les femmes âgées renoncent à la conduite plus tôt que les hommes.

Ces différences peuvent être en partie le résultat d'une perception du risque accrue. Ainsi, les femmes ressentent plus d'appréhension dans les espaces publics et l'usage des transports publics. Cette perception du risque peut expliquer certains de leurs choix de mobilité, comme leur faible attrait envers les deux-roues motorisés. Cela peut également expliciter leurs comportements en tant que conductrices, motardes et piétonnes ou leur plus faible taux de réussite à l'épreuve pratique du permis de conduire^f.

Cette prise en compte des femmes dans la recherche sur les transports permet de faire apparaître de nouvelles perspectives de réponses à des questions anciennes. Cela implique de redéfinir des problématiques existantes et de placer les femmes non seulement comme sujets de recherche mais aussi comme participantes actives dans la définition des politiques urbaines et de transport.

1. TS2 : Département Transport Santé Sécurité

2. LESCOT : Laboratoire Ergonomie et Sciences Cognitives pour les Transports

Pour aller plus loin

Organisation Mondiale de la Santé / World Health Organization. (2002). *Gender and road traffic injuries*. Retrieved from Geneva, Switzerland: <http://whqlibdoc.who.int/gender/2002/a85576.pdf?ua=1>

a. Fainstein, S. S., & Servon, L. J. (2005). *Gender and Planning, A reader*. New Brunswick, New Jersey & London: Rutgers University Press.

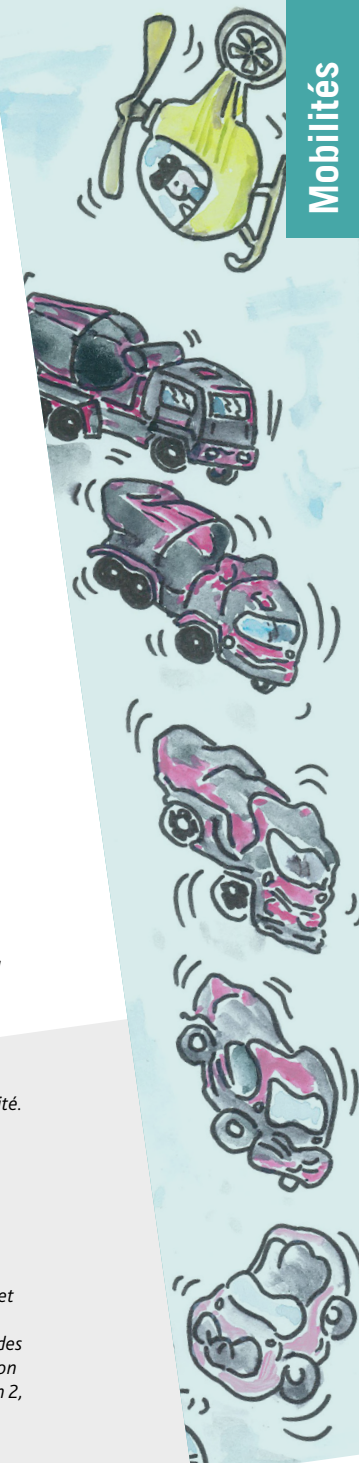
b. Tillous, M., & Lahmani-Saada, S. (2015). *Boîte à outils Genre. Transports et mobilité*. Paris: Agence Française de Développement.

c. Berger, M., L. (1986). *Women drivers!: the emergence of folklore and stereotypic opinions concerning feminine automotive behavior*. *Women's Studies International Forum*, 9(3), 257-263.

d. Organisation Mondiale de la Santé / World Health Organization. <http://www.who.int/gender/whatisgender/fr/>

e. Certains des résultats présentés dans ce dossier ont été présentés en 2016 dans le cadre des travaux de la délégation aux droits des femmes du Sénat sur « Les femmes et l'automobile » <https://www.senat.fr/notice-rapport/2015/r15-835-notice.html>

f. Le projet « Permis_HF. Différence de sexe dans la réussite au permis de conduire : des paradoxes constatés vers les explications » a démarré en 2017. Fruit de la collaboration entre l'Ifsttar (TS2-LMA et TS2-LESCOT), Aix-Marseille Université et l'Université Lyon 2, il est financé par la Direction de la Sécurité Routière du Ministère de l'Intérieur.



1 LES FEMMES BOUSCULENT LES PRINCIPES DE MOBILITÉ

Par Ariane Dupont-Kieffer,
Maîtresse de conférences en sciences économiques à PHARE,
École d'Économie de la Sorbonne, Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Les systèmes de transport et l'organisation de la mobilité sont les piliers de la construction d'une société inclusive, qui propose des solutions concrètes, durables et accessibles à tous. Il s'agit d'une société où chaque citoyen a la possibilité de participer à l'ensemble des activités économiques, sociales et culturelles tout en développant ses aptitudes potentielles est au profit de la collectivité. La participation croissante des femmes à la création et au partage des richesses peut-elle remettre en question les principes de mobilité en faveur d'un modèle durable et inclusif ?

Hommes et femmes : des mobilités différentes ?

Bien que des signes de convergence apparaissent^a, les différences de mobilité entre hommes et femmes restent importantes. Leur mobilité diffère par le nombre de déplacement, de budget-distance, de budget-temps et de choix modal^b.

Ces écarts s'expliquent par le rôle social assigné aux femmes, par la division des tâches au sein des ménages et par une participation différenciée au marché de l'emploi. Les femmes occupent ainsi davantage que les hommes des emplois à temps partiel, privilégient le télétravail et choisissent des emplois plus proches de leur domicile que les hommes^c. Cela se traduit par des choix de mobilité spécifiques : elles se déplacent en dehors des heures de pointe, effectuent des déplacements qui s'enchaînent et plus courts que ceux des hommes^d.

Une offre de services à adapter

Si les déplacements des hommes s'expliquent principalement par leurs activités professionnelles, les femmes se déplacent pour des motifs liés à la prise en charge des proches et des tâches domestiques. Elles ont également un moindre accès à la voiture (permis de conduire, propriété

et usage du véhicule)^e et se déplacent plutôt à pied ou en transports en commun, dont elles sont les plus grandes utilisatrices.

Pourtant, le niveau de services ne semble pas être en adéquation avec leurs besoins : transports en commun peu fréquents en dehors des heures de pointe, transports et espaces publics non sécurisés (risque de harcèlement), difficultés pour voyager avec des personnes à mobilité réduite, des enfants et des charges.

Les femmes prennent en main leur mobilité

Toutefois l'écart entre femmes et hommes se réduit sous l'effet combiné de plusieurs tendances : participation croissante des femmes au marché du travail, développement de nouveaux comportements de mobilité chez les plus jeunes femmes qui peuvent être reproduits par leurs aînées^f.

Les femmes deviennent actrices de leur mobilité et sont très sensibles, notamment, aux questions de changement climatique et de pollutions. Leurs motivations, pour l'achat de véhicules électriques, relèvent de la préservation de l'environnement alors que les hommes sont davantage attirés par leurs performances technologiques^g.

Introduire la question de la mobilité des femmes oblige à se pencher sur les besoins des usagers et à adopter des schémas de mobilité centrés sur l'utilisateur. Il ne s'agit plus de savoir comment ce dernier s'adapte (ou pas en renonçant à des trajets) au système de transport mais comment ce dernier permet le développement économique et social pour tous et chacun. Ce changement de perspective oblige à réviser le schéma utilitariste qui gouverne l'évaluation des projets de transport (action COST TEA).



Pour aller plus loin

- Dupont-Kieffer, A. et Zoran Krakutovski. 2012. Temps de transport au regard des changements démographiques en Ile de France : tendances passées et projections à l'horizon 2030, Recherche Transport Sécurité, vol. 27, 75-92.
- Dupont-Kieffer, A. (ed). 2014. Proceedings of the Fifth International Conference on Women Issues in Transportation, FIA publications, Geneva (Novembre).
- Predali, Frédérique. 2004. La mobilité comme révélateur de l'évolution des modes de vie des femmes. Les tendances des pratiques des femmes en milieu de vie en Ile-de-France depuis les années 1970. Thèse soutenue à l'Université Paris XII (réalisée au DEST/INRETS), 2004.
- Rosenbloom, Sandra. 2006. Understanding women and men's travel patterns: the research challenge. In Research on Women's Issues in Transportation, Vol. 1: Conference Overview and Plenary Papers, Transportation Research Board Conference Proceeding. Washington DC: National research Council, 7-28.
- Roux, Sophie, Armoogum, Jimmy et Clotilde Minster. 2014. Dynamics of car ownership and its use in France since the seventies: A gender analysis., in Proceedings of the Fifth International Conference on Women Issues in Transportation, FIA publications, Geneva (Novembre), 265-279.
- Kaplan, Sigal Sigurdardottir, Sigrun, Sigal, et Mette Møller, 2014. Gender differences in the travel behaviour of adolescents and young adults in Denmark in Proceedings of the Fifth International Conference on Women Issues in Transportation, FIA publications, Geneva, Novembre, 297-307.
- Waygood, Owen et Erel Aviner. 2014. Communicating transportation carbon dioxide information: Does gender impact behavioral response? Proceedings of the Fifth International Conference on Women Issues in Transportation, FIA publications, Geneva (Novembre), 163-179.

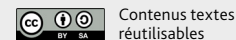


Illustration : Joël Yerpez



2 LES INÉGALITÉS SOCIALES ET LE GENRE FACE AU RISQUE ROUTIER

Par Mohamed Mouloud Haddak,
Ingénieur de recherche en épidémiologie sociale
Département TS2¹, Laboratoire UMRESTTE²

Tout usager de la route, qu'il soit motorisé ou non, peut être exposé à un risque routier. Pour prévenir et limiter les accidents de la route, les chercheurs de l'Umrestte étudient les populations les plus sensibles. L'interaction entre inégalités sociales et genre semble impacter fortement nos conditions de déplacements, aussi bien concernant l'accès à la mobilité que l'exposition au risque routier.



L'identification des populations à risque

Pour chaque accident de la route, la gendarmerie enregistre toutes les données liées à l'événement. Celles-ci alimentent la base de données « accidents corporels de la circulation » dite BAAC. Sur une même période, les chercheurs exploitent en parallèle de ces éléments, les données de l'enquête nationale mobilité (ENTD). Cette analyse leur permet de définir les caractéristiques communes des populations et ainsi de mesurer leur risque routier. À un niveau local, les chercheurs associent les données de l'enquête de mobilité (EMD de Lyon) et les données d'accidentalité du registre des victimes d'accident de la route dans le Rhône (ARVAC)^{d-e}.

Pour parfaire ce travail d'identification des populations à risque, d'autres études sont menées. Ainsi, la perception du risque routier chez tous les usagers de la route du département du Rhône est analysée^{a-b}. Dans une autre étude, les facteurs de risque d'accidents de la route chez les jeunes, de 14 à 17 ans, sont hiérarchisés^f. Leurs attitudes et comportements sont également décryptés, en lien avec leurs pratiques de mobilité et leurs milieux socio-territoriaux^h.

L'accès à la mobilité

Les chercheurs de l'Ifsttar approfondissent leurs travaux de recherche grâce à de nombreuses enquêtes, sur nos habitudes de déplacements³.

Il en ressort que les femmes choisissent moins certains modes de déplacements, tels que le deux-roues motorisé, mais également la bicyclette et, dans une moindre mesure, la voiture.

Si les analyses ne révèlent pas de différence significative dans l'accès à la conduite accompagnée⁴, les chercheurs en observent par contre dans l'accès au permis de conduire chez les 18-24 ans. Les résultats indiquent qu'un jeune homme, de cette classe d'âge, a 45 % de chances en plus d'avoir son permis qu'une jeune femme, toutes choses égales par ailleurs. Le fait que les parents soient motorisés, non motorisés ou multi-motorisés ainsi que le fait d'habiter dans une commune pauvre ou riche augmentent cette disparité d'accès au permis de conduire^e. Toutefois, lorsque le permis est acquis, l'accès à la conduite semble dépendre davantage du milieu socio-économique, de la disponibilité d'une voiture au sein de la famille et de la zone d'habitation, que du genre^e.





L'exposition au risque routier

Concernant le risque routier chez les jeunes de moins de 25 ans, une analyse comparative entre les populations des communes, avec et sans ZUS⁵, montre un sur-risque significatif d'accidents corporels pour les jeunes des communes avec ZUS. Parmi ces jeunes, les filles sont plus légèrement concernées. Ce sur-risque est encore plus élevé chez les moins de 15 ans^{f, g}.

Concernant l'exposition au risque, pour la population générale, les hommes ont globalement un sur-risque d'être tués de 2 à 3 fois plus élevé que les femmes. D'une part, ceci s'explique par un comportement plus dangereux des hommes. D'autre part, les femmes semblent moins exposées à des types de déplacements à risque (conduite de nuit, conduite sur des routes de campagne, usage du deux-roues motorisés, etc.)^{c, d}.

“ **L'ensemble de ces résultats montre que, dans l'étude des inégalités sociales et/ou territoriales en lien avec le risque routier, l'effet du genre est un effet transversal rémanent à prendre en compte. Il est donc nécessaire de maintenir une attention particulière à ce déterminant.** ”

Pour aller plus loin

- a. Haddak M.M., *Estimating the Willingness-to-pay for Road Safety Improvement*, *Transportation Research Procedia*, 2016, 14: 293-302.
- b. Haddak MM, Lefèvre M, Havet N, *Willingness-to-pay for road safety improvement*, *Transport Res Part A: Policy and Practice*, 2016;87:1-10.
- c. Bouaoun L, Haddak MM, Amoros E, *Road crash fatality rates in France: A comparison of road user types, taking account of travel practices*, *Accid Anal Prev*. 2015;75:217-225.
- d. Blaizot S, Papon F, Haddak MM, Amoros E, *Injury incidence rates of cyclists compared to pedestrians, car occupants and powered two-wheeler riders, using a medical registry and mobility data, Rhône County, France*, *Accid Anal Prev*. 2013;58:35-45.
- e. Licaj I, Haddak M, Pochet P, Chiron M, *Individual and contextual socioeconomic disadvantages and car driving between 16 and 24 years of age: a multilevel study in the Rhône Département (France)*, *J. Transp Geo*, 2012;22:19-27.
- f. Licaj I, Haddak M, Pochet P, Chiron M, *Contextual deprivation, daily travel and road traffic injuries among the young in the Rhône Département (France)*, *Accid Anal Prev*. 2011; 43(5):1617-1623.
- g. Licaj I, Haddak M, Hours M, Chiron M, *Deprived neighborhoods and risk of road trauma (incidence and severity) among under 25 year-olds in the Rhône Département (France)*, *J. Safety Research*, 2011; 42(3):171-176.
- h. Randriantovomanana, Eliette (2015). *Mobilité et accidentalité routière chez les adolescents*. Thèse de sociologie, Ecole doctorale de Sciences Sociales, Université Lyon 2.
- i. Licaj, Idir (2011). *Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'accidents corporels chez les jeunes*. Sous la direction de Mireille Chiron, Mouloud Haddak et Parcal Pochet. Thèse en épidémiologie. EDISS, Lyon 1.

1. TS2 : Département Transport Santé Sécurité
2. UMRESTTE : Unité Mixte de Recherche Épidémiologique et de Surveillance Transport Travail Environnement
3. Enquêtes Nationales Transports Déplacements (ENTD) et Enquêtes Ménages Déplacements (EMD)
4. Sur de faibles échantillons (EMD de Lyon 2015)
5. Zone Urbaine Sensible



Contenus textes réutilisables

Illustration : Joël Yerpez

3 LE VÉCU DES FEMMES DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Par Gonçal Cerdà Beneito,
Étudiant en Master 2 Transport et mobilité (EUP)
Stage encadré par Sandrine Wenglenski, maîtresse de conférences
en urbanisme aménagement et sociologie (LVMT, UPEM)

Les transports collectifs ont un rôle important pour la mobilité quotidienne. En Île-de-France, au cours d'une journée, plus d'un déplacement sur cinq est réalisé dans ces modes de transport^a. Femmes et hommes les utilisent dans des proportions semblables. Pourtant, plus de la moitié des femmes disent ne pas s'y sentir en sécurité. Les chercheurs étudient les causes de leur appréhension qui contribuent à limiter leur participation à la vie sociale.

Un espace social à partager

Dans les transports collectifs, les relations sociales entre inconnus sont régulées par le contrôle social. Un principe d'inattention civile s'exerce alors permettant, à chacun, de respecter discrètement la présence de l'autre^b.

Mais, comme les études sur le genre le soulignent depuis les années 1980, ce contrôle social s'exerce selon des normes qui attribuent encore des rôles sociaux et des places différenciées aux hommes et aux femmes.

Au-delà des situations extrêmes de harcèlement et d'agression, l'expérience quotidienne peut générer un inconfort et avoir un impact sur les pratiques des transports en commun.

L'inconfort de l'expérience quotidienne

Une recherche basée sur différentes méthodes qualitatives (observations, entretiens individuels et en groupe) a permis de restituer le vécu d'étudiantes utilisatrices des transports collectifs en Île-de-France.

Cette étude^c met en évidence plusieurs catégories d'attitudes masculines : invasion territoriale, intrusion par le regard, commentaires verbaux sur l'apparence physique ou contacts physiques.

Le sociologue Erving Goffman^d parle de « modes de violation », au sens où ces attitudes provoquent une offense personnelle. Chez les femmes enquêtées, elles concourent au minimum à leur inconfort et, à des degrés divers, à un sentiment diffus d'appréhension.

Certaines de ces attitudes sont naturalisées ou minorées par ces jeunes femmes, à une période d'apprentissage de l'indépendance. Elles peuvent lier leurs réactions à une certaine culpabilité, renvoyant leur crainte à leur « paranoïa » personnelle.

La mise en place de stratégies

Les femmes réagissent à ces offenses mais plus souvent de façon préventive ou défensive qu'offensive. Elles admettent faire habituellement preuve de discrétion et recourir à l'évitement (regard fuyant, écouteurs sur les oreilles, etc.). Les réponses plus directes, où elles font face à l'attitude dérangeante, sont réservées aux situations et aux heures où elles se sentent le plus à l'aise. Le soir ou dans les situations qu'elles estiment plus risquées, elles modifient leur comportement.

Différentes tactiques et stratégies peuvent être mises en place, de l'adaptation *in situ* (plus grande vigilance, choix de la place) à l'évitement par gestion anticipée des situations jugées problématiques (prendre un taxi, rentrer plus tôt que souhaité, ajuster l'itinéraire, modifier son apparence, rentrer accompagnée).

Le rôle de la « socialisation »

Bien que les enquêtées aient toutes exprimé leur appréhension de certaines attitudes masculines, leur degré d'appréhension varie. Deux contextes de socialisation semblent agir sur leurs perceptions différenciées. D'une part, l'habitude d'un cadre résidentiel très urbain et l'usage précoce des transports collectifs coïncident avec une moindre appréhension. D'autre part, les jeunes femmes les plus inquiètes ont décrit un entourage familial qui les a fortement sensibilisées à leur vulnérabilité.

“ **In fine, si l'appréhension dans les transports collectifs n'est pas le monopole des femmes, leur vécu ordinaire montre que la question de la place des uns et des autres, dans la société et dans l'espace physique, reste une clé importante de leur mobilité et, par conséquent, de leur potentiel de participation à la vie sociale.** ”





Pour aller plus loin

Bissell David, 2010, "Passenger mobilities: Affective atmospheres and the sociability of public transport", *Environment and Planning, D, Society and Space*, 28(2):270-289.

Hanson Susan, 2010, "Gender and mobility: new approaches for informing sustainability", *Gender, Place & Culture*, 17(1):5-23.

IAU, 2017, *Victimisation et sentiment d'insécurité en Île-de-France [Victimization and sense of insecurity in Île-de-France]*, Publication de l'IAU, mars 2017.

Wenglenski Sandrine, 2017, "Mobility Gaps", *The International Encyclopedia of Geography*, 1-4.

Wenglenski Sandrine, 2017, "Daily Mobility", *The International Encyclopedia of Geography*, 1-7.

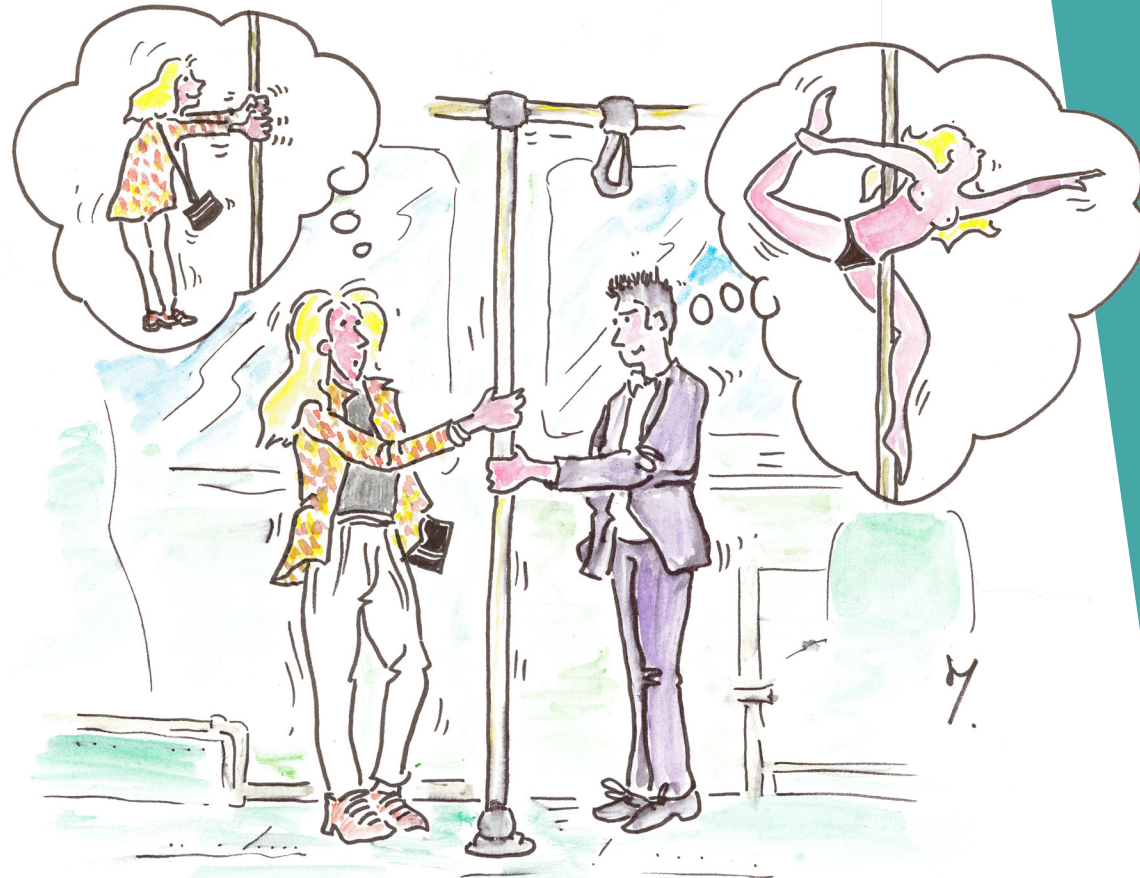
Women's issues in Transportation, 2014, "Bridging the gap", *Proceedings of the 5th International Conference on WIT*, April 2014, 736p.

a. STIF, 2013, « Femmes et hommes : une mobilité qui reste différenciée » [Women and men: a mobility that remains differentiated], *La mobilité en Île-de-France*, n° 3, janvier 2013, 4p.

b. Levy, C., 2013. Travel choice reframed: "deep distribution" and gender in urban transport. *Environment and Urbanization* 25, 47-63. <https://doi.org/10.1177/0956247813477810>

c. Cerdà Beneito Gonçal, 2017, *Le vécu des femmes dans les transports en commun franciliens : l'influence de l'appréhension des attitudes masculines sur les pratiques de mobilité quotidienne [Women's experience in Parisian public transport: the influence of the perception of male attitudes on daily mobility practices]*, Mémoire de Master, sous la direction de Sandrine Wenglenski, École d'Urbanisme de Paris, Université Paris Est - Marne-La-Vallée, 91p.

d. Goffman Erving, 1963, *Behavior in Public Space*, The Free Press.





4 LES STÉRÉOTYPES DE SEXE ASSOCIÉS À LA CONDUITE

Par Marie-Axelle Granié

Chercheuse en psychologie sociale du développement,
Département TS2¹, Laboratoire LESCOT²

Les concepts de féminité et de masculinité permettent de distinguer socialement et culturellement la femme de l'homme. Ils participent à la construction des stéréotypes de sexe qui s'imposent dans notre quotidien avec des expressions devenues populaires du type « femme au volant, mort au tournant ». Les chercheurs s'intéressent à ces croyances infondées qui affectent directement le comportement des usagers de la route.

Des stéréotypes qui se construisent dès le plus jeune âge...

Les études scientifiques permettent de mieux comprendre les stéréotypes de sexe associés à la conduite et leurs effets potentiels sur les comportements. Ces recherches montrent que certains stéréotypes sont connus et intégrés par les enfants dès la classe de 6^e ^a. Ils se développent jusqu'à la période du permis de conduire, puis diminuent avec l'âge et l'expérience des conducteurs ^b.

Ainsi, la conduite est perçue comme une activité masculine dès l'âge de 11 ans. La compétence de l'homme pour la conduite est alors interprétée comme innée. Sa maîtrise du véhicule l'autoriserait à prendre des risques sur la route.

L'image de la femme au volant se construit alors en opposition. La femme est perçue comme naturellement moins douée pour la conduite automobile, son manque de maîtrise du véhicule l'obligeant à être plus prudente. Ces logiques de discours permettent d'expliquer la réalité des données de l'accidentalité routière, tout en maintenant les croyances sur des hommes plus compétents au volant que les femmes.

... et qui affectent directement nos comportements

Des recherches plus poussées dévoilent pourquoi et comment ces croyances peuvent affecter les comportements des conducteurs et des conductrices. Plus les individus adhèrent à ce type de stéréotypes et plus ils reproduisent les comportements de conduite typiques de ce groupe ^c.

Ainsi, les chercheurs observent que le simple fait de préciser l'objet d'une étude, sur les différences de sexes dans la conduite, peut induire et même limiter les performances des participantes. Toutefois, dans le cas où des femmes et des hommes sont évalués, en même temps, sur un test de connaissance du code de la route, c'est du côté des hommes que l'on observe le plus d'anxiété. La crainte d'être comparé au stéréotype du conducteur irrespectueux des règles peut alors être ressentie ^d.

Ces croyances sociales affectent les comportements des hommes et des femmes au volant mais pourraient expliquer également pourquoi les femmes réussissent moins bien que les hommes à l'épreuve pratique du permis de conduire ^e. Des études en cours permettront de mieux comprendre ce phénomène et, ultérieurement, de proposer des solutions pour y remédier.



1. TS2 : Département Transport Santé Sécurité
2. LESCOT : Laboratoire Ergonomie et Sciences Cognitives pour les Transports

Pour aller plus loin

- a. Granié, M.-A., & Pappafava, E., Gender stereotypes associated with vehicle driving among French preadolescents and adolescents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2011. 14(5), 341-353.
- b. Degraeve, B., Granié, M.-A., Pravossoudovitch, K., & Lo Monaco, G., 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*, 2015. 34, 1-17.
- c. Pravossoudovitch, K., Martha, C., Cury, F., & Granié, M.-A., Sex and age differences in the endorsement of sex stereotypes associated with driving. *Spanish Journal of Psychology*, 2015. 18(e100), 1-8.
- d. Pravossoudovitch, K., Hommes au volant, femmes au volant. L'influence des stéréotypes de sexe sur les comportements de conduite déclarés et effectifs. Thèse de Doctorat en Sciences du Mouvement. 2016, Aix Marseille Université, UFR STAPS.
- e. Granié, M.-A., & Varet, F., « 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*, 2017. 33, 1-15.

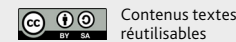


Illustration : Joël Yerpez

5 LE RÔLE DU GENRE DANS LES COMPORTEMENTS À RISQUE ACCIDENTEL

Par Marie-Axelle Granié

Chercheuse en psychologie sociale du développement,
Département TS2¹, Laboratoire LESCOT²

Pensez-vous réellement qu'une femme au volant soit une plus grande source de dangers ? Les chercheurs soulignent des différences de comportements, pour les usagers de la route, en fonction du sexe. Tout l'enjeu scientifique est désormais de savoir si nous reproduisons des pratiques sociales liées à un groupe d'individus de même sexe.

Des différences de sexe dans les accidents et les infractions routières

Au niveau mondial, trois fois plus d'hommes que de femmes meurent dans des accidents de la route. Cela représente la plus forte différence entre les deux sexes dans les taux de mortalité attribuables à des blessures non-intentionnelles^a.

En Europe, les hommes représentent 75 % des personnes tuées sur la route. En France, cette différence est particulièrement visible chez les jeunes conducteurs : un tiers des conducteurs tués en France en 2015 avaient entre 18 et 24 ans, dont 86 % d'hommes.

Par ailleurs, en 2015 les hommes composaient 82,5 % des auteurs présumés responsables des accidents routiers, 92 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident et 91 % des conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants^b.

Décrire et comprendre les différences de sexe dans les comportements...

Depuis plusieurs années, les travaux de l'Ifsttar explorent les caractéristiques psychologiques et sociales dans les comportements, à risque accidentels, des usagers de l'espace routier³.

Grâce à des méthodologies variées (enquêtes par questionnaires, observations en situation réelle et expérimentations), ces recherches précisent les différences de sexe dans le rapport au risque et aux règles routières. Elles mettent notamment à jour les effets des attentes sociales, dès le plus jeune âge, sur les comportements des usagers des transports.

Les observations des comportements piétons montrent que, chez les enfants comme chez les adultes, les personnes de sexe féminin adoptent des attitudes plus conformes aux règles que les personnes de sexe masculin et prennent davantage en compte les comportements des autres piétons. Toutefois, si les garçons et les hommes sont moins conformes aux règles routières, ils explorent et cherchent davantage à contrôler l'environnement physique^{c, d}.

... puis les expliquer

Des enquêtes psychosociales complémentaires ont permis d'étudier les facteurs psychologiques à l'origine de ces différences entre les deux sexes. Les résultats montrent que ces écarts reposent, en grande partie, sur la conformité des individus aux attentes sociales liées à leur groupe de sexe d'appartenance, c'est-à-dire le genre^e.

Ainsi, plus que le sexe biologique, c'est la recherche de conformité aux rôles sociaux masculins, chez les garçons et les hommes, qui explique les comportements à risque qu'ils déclarent. Ces résultats sont observables dès l'enfance préscolaire^f, mais aussi lors de l'adolescence^{g, h} et chez les adultes qu'ils soient piétons, conducteurs d'automobiles ou de motocyclettes^{i, j}.

Par ailleurs, ces travaux ont pu montrer que les femmes sont d'autant moins attirées par les comportements à risque sur la route, qu'elles se conforment aux attentes sociales liées à la féminité. Leur préoccupation, plus importante, pour le bien-être d'autrui agit alors comme un inhibiteur des infractions routières.

“ Ainsi, les différences de sexe dans l'accidentalité routière sont moins le résultat du sexe biologique que de la manifestation, par les hommes et les femmes, des comportements qui sont attendus d'eux par notre société. Déconstruire ces attentes sociales devient alors un enjeu important pour l'éducation routière. ”

1. TS2 : Département Transport Santé Sécurité

2. LESCOT : Laboratoire Ergonomie et Sciences Cognitives pour les Transports

3. Plusieurs recherches ont été menées au travers notamment de projets financés par le PREDIT (projet GENRES, 2005-2008), la Fondation Sécurité Routière (projets SICAP, 2007-2010 et PAAM, 2012-2015) et de thèses de doctorat à Aix-Marseille Université (dont deux cofinancées par l'Ifsttar et la Région PACA).





Pour aller plus loin

a. Organisation Mondiale de la Santé / World Health Organization. (2002). Gender and road traffic injuries. Retrieved from Geneva, Switzerland: <http://whqlibdoc.who.int/gender/2002/a85576.pdf?ua=1>

b. Guenivet, A., Jamin, S., & Rousseau, T. (2015). Les infractions au Code de la Route. L'impact sur le permis à points. Bilan statistique de l'année 2014. Paris: Ministère de l'Intérieur. ONISR.

c. Granié, M.-A., Gender differences in preschool children's declared and behavioral compliance with pedestrian rules. *Transportation Research: Part F*, 2007. 10(5): p. 371-382.

d. Tom, A. and M.-A. Granié, Gender Differences in Pedestrian Rule Compliance and Visual Search at Signalized and Unsignalized Crossroads. *Accident Analysis & Prevention*, 2011. 43(5): p. 1794-1801.

e. Granié, M.-A., Genre et rapport au risque dans l'espace routier : de la compréhension au levier pour l'action. *Questions Vives Recherches en Education*, 2013. 9(19): p. 65-88.

f. Granié, M.-A., Gender stereotype conformity and age as determinants of preschoolers' injury-risk behaviors. *Accident Analysis & Prevention*, 2010. 42(2): p. 726-733.

g. Granié, M.-A., Différences de sexe et rôle de l'internalisation des règles sur la propension des enfants à prendre des risques à vélo [Gender differences and role of internalization in children propensity to take risks as cyclist]. *Recherche - Transports - Sécurité*, 2011. 27(1): p. 34-41.

h. Granié, M.-A., Effects of gender, sex-stereotype conformity, age and internalization on risk-taking among adolescent pedestrians. *Safety Science*, 2009. 47(9): p. 1277-1283.

i. Granié, M.-A., Influence de l'adhésion aux stéréotypes de sexe sur la perception des comportements piétons chez l'adulte. *Recherche - Transports - Sécurité*, 2008. 101: p. 253-264.

j. Guého, L., 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 de doctorat en Psychologie. 2015, Aix Marseille Université: Aix-en-Provence.



6 CONDUCTRICES DE DEUX-ROUES MOTORISÉS

Par **Cécile Coquelet**,
Ingénieure d'études Sociologue,
Département TS2¹, Laboratoire LMA²

De nos jours, il est encore rare de croiser des femmes conductrices de deux-roues motorisés (2RM) sur nos routes françaises. Pourtant, elles sont de plus en plus nombreuses à circuler ainsi. Ce nouveau contexte permet aux scientifiques de mettre en évidence l'importance du genre dans les comportements à risques accidentels.

Les « motardes », une catégorie d'usagères peu connue

Actuellement, les recherches consacrées à l'étude des conducteurs de 2RM³ ne tiennent pas ou très peu compte des différences de sexe. Seule une étude^a, dont les résultats publiés en 2009 ont été relayés par la presse spécialisée, a montré que les femmes sont de plus en plus nombreuses à conduire des deux-roues motorisés, notamment des grosses cylindrées (les femmes représentaient 5 % des conducteurs de motos de plus de 125 cm³ en 2002 et 10 % en 2012^b).

Nos sociétés modernes tolèrent et reconnaissent progressivement les femmes motocyclistes dans le monde très masculin de la moto. A ce jour, il existe peu de publications scientifiques et d'informations grand public à ce sujet. Pour pallier à ce manque, des travaux menés à l'Ifsttar mettent en lumière les différences femmes-hommes conducteurs de 2RM, en matière de risque d'accidents et de comportements routiers.

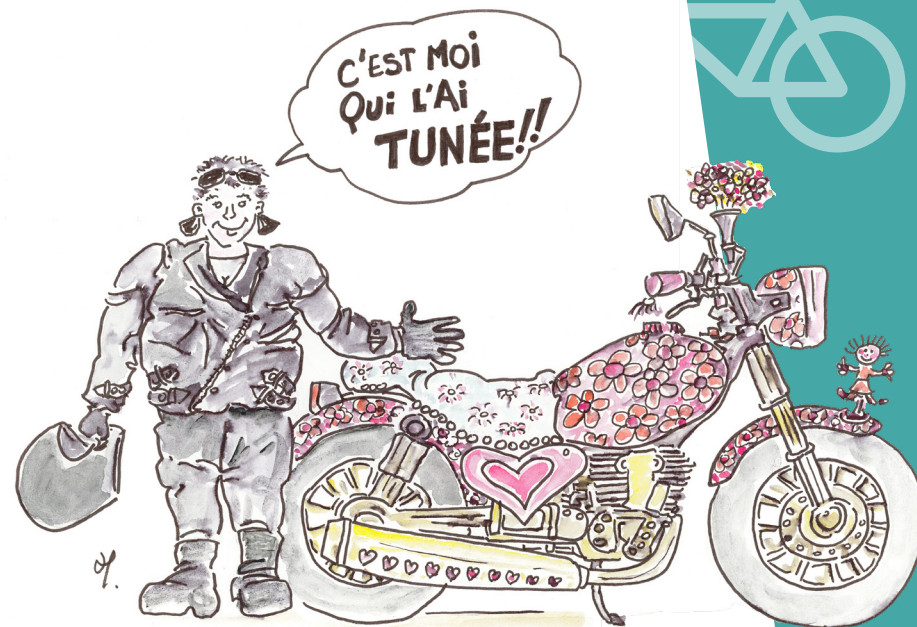
Des différences entre femmes et hommes conducteurs de deux-roues motorisés

Les Bulletins d'Analyse des Accidents de la Circulation (BAAC⁴) indiquent que les femmes sont nettement moins impliquées que les hommes dans les accidents corporels de 2RM et encore

moins dans les accidents mortels^f. Plus précisément, l'étude des comportements à risques accidentels des conducteurs de grosses cylindrées^d indique que les hommes commettent plus de violations au code de la route et prennent plus de risques délibérés au guidon. Pour autant, les conductrices de scooters (≥ 50 cm³) adoptent de plus en plus de conduites à risque et illégales, contrairement aux « motardes ».

Face à ces constats, une étude complémentaire révèle que le genre (masculin/féminin) aurait plus d'impact sur les comportements à risque que le sexe (homme/femme)^e. En effet, les résultats montrent que les individus qui ont un degré de masculinité élevé et un faible degré de féminité déclarent commettre plus de violations. A l'inverse, les individus qui ont un degré de féminité élevé et un faible degré de masculinité déclarent faire plus d'erreurs de conduite⁵.

« La question du genre offre ainsi de nouvelles opportunités d'études sur les comportements à risque des conducteurs de deux-roues motorisés. »



1. TS2 : Département Transport Santé Sécurité

2. LMA : Laboratoire Mécanismes d'Accidents

3. 2RM : Deux-roues motorisés

4. Les Bulletins d'Analyse des Accidents de la Circulation (BAAC) est une base de donnée regroupant des fiches statistiques remplies par les Forces de l'Ordre à la suite d'un accident corporel sur lequel ils ont eu à se déplacer.

5. Le sexe fait référence aux aspects biologiques et physiologiques qui différencient les hommes des femmes (anatomie d'une personne, système reproducteur et caractères sexuels secondaires), alors que le genre est une construction sociale qui fait référence aux rôles sociaux fondés sur les croyances et stéréotypes liés à chaque sexe (rôles masculins et/ou féminins).

Pour aller plus loin

a. Fradet, A.-H., *Portrait du conducteur de 2 roues d'aujourd'hui (No. 410F80) (p. 87)*. Paris: GEMA Prévention / TNS Sofres, 2009.

b. ONISR, *La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2013 (La Documentation Française)*. Paris, 2015.

c. Coquelet, C., Granié, M.-A., & Griffet, J., *Les femmes en deux-roues motorisés: Evolution de l'accidentalité*. Poster presentation presented at the 10^e Journée de l'École Doctorale Sciences du Mouvement Humain, Montpellier, 2014.

d. Coquelet, C., Granié, M.-A., & Griffet, J. (soumis), *Sex and Age Differences on Risky Behaviors Among French Motorcycle Riders*. *Traffic Injury Prevention*.

e. Coquelet, C., Granié, M.-A., & Griffet, J. *Conformity to gender stereotypes, motives for riding and aberrant behaviors of French motorcycle riders*. *Journal of Risk Research*, 2018. DOI: 10.1080/13669877.2018.1454494.

7 ADAPTER SES HABITUDES DE CONDUITE AUX MODIFICATIONS LIÉES AU VIEILLISSEMENT

Par Sylviane Lafont,
Chercheuse en épidémiologie,
Département TS2¹, Laboratoire UMRESTTE²

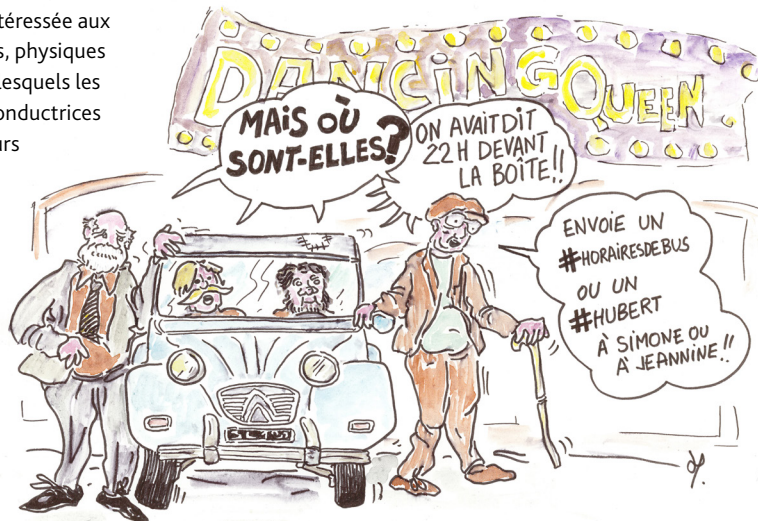
En vieillissant, les capacités physiques, sensorielles et cognitives diminuent légèrement pour certains et plus fortement pour d'autres. Cela peut altérer les capacités de conduite des personnes. En réponse à cette diminution de capacités, la plupart des conducteurs âgés adaptent leurs habitudes de conduite. Récemment, l'Ifsttar s'est penché sur les différences entre hommes et femmes au cours de ce processus de « régulation de la conduite ».

L'identification des facteurs qui impactent la « régulation de la conduite »

Les conducteurs âgés, en vieillissant, mettent en place des stratégies de « régulation de la conduite ». Celles-ci consistent par exemple à diminuer le nombre de kilomètres conduits, à éviter les situations de conduite jugées difficiles, et cela jusqu'à l'arrêt définitif de la conduite.

Laetitia Marie Dit Asse, doctorante à l'Ifsttar, s'est intéressée aux déficits sensoriels, physiques et cognitifs pour lesquels les conducteurs et conductrices âgés adaptent leurs habitudes de conduite, et ceux pour lesquels

aucune modification de l'activité de conduite n'est observée^a. La question de l'arrêt de la conduite chez les conducteurs et conductrices, qui présentent une démence à un stade débutant de la maladie, était aussi au cœur de ses travaux. Ces derniers ont été menés sur près de 10 000 personnes âgées suivies dans le cadre d'un vaste projet de recherche mené par l'Inserm depuis 2000.



Les femmes arrêtent plus tôt de conduire

Il en résulte que les femmes, lorsqu'elles sentent leurs capacités s'amoindrir, diminuent davantage les distances conduites, et elles le font plus tôt que les hommes. Le plus souvent, les hommes attendent d'être face à une pathologie pour réduire leurs trajets^b.

Dans le cas de la démence, qu'ils soient hommes ou femmes, la grande majorité des conducteurs qui développent ce syndrome cessent de conduire plus tôt. En revanche les femmes interrompent la conduite en moyenne 4 ans avant le diagnostic, contre 2 ans et demi pour les hommes. Au moment du diagnostic, 45 % des hommes et 74 % des femmes ont déjà cessé de conduire. Trois ans après le diagnostic, hommes et femmes ont la même probabilité d'arrêter de conduire^c.

Hommes et femmes n'ont donc pas la même approche de la « régulation de la conduite », que ce soit dans le vieillissement normal ou le vieillissement pathologique. Les femmes cessent de conduire avant que les troubles impactent leurs capacités de conduite ou leurs activités de la vie quotidienne, à la différence des hommes. D'autres facteurs restent à explorer, tels que la personnalité, les stéréotypes de genre, la survenue d'événements de vie et de santé, le rôle des accompagnants ou encore la perception des déficits liés à l'âge. La prise en compte de ces spécificités est essentielle dans le conseil que l'on peut donner en matière d'accompagnement des conducteurs âgés vers l'arrêt de la conduite.

1. TS2 : Département Transport Santé Sécurité

2. UMRESTTE : Unité Mixte de Recherche Épidémiologique et de Surveillance Transport Travail Environnement

Pour aller plus loin

- a. Marie Dit Asse L, (dirigée par B. Laumon et encadrée par S. Lafont). Régulation de la conduite automobile des hommes et des femmes âgées. Ifsttar, Bron-Lyon. Thèse de doctorat - Spécialité Épidémiologie et Santé Publique - Université Claude Bernard Lyon 1, 31 mars 2015.
- b. Marie Dit Asse L, Fabrigoule C, Helmer C, Laumon B, Lafont S. Automobile driving in seniors: Factors affecting driving restriction in men and women. *Journal of American Geriatrics Society*. 2014, 62(11): 2071-8
- c. Marie Dit Asse L, Fabrigoule C, Helmer C, Laumon B, Berr C, Rouaud O, Auriacombe S, Lafont S. Gender effect on driving cessation in pre-dementia and dementia: results of the 3C population-based study. *International Journal of Geriatric Psychiatry*. August 23 2016: 10.

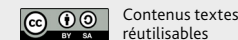


Illustration : Joël Yerpez



“ Hommes et femmes n'ont donc pas la même approche de la « régulation de la conduite », que ce soit dans le vieillissement normal ou le vieillissement pathologique. ”

Simplifions nous la SCIENCE

Qu'apporte la science à notre société ?

Découvrez les contributions des scientifiques dans nos dossiers thématiques.

reflex
science

<https://reflexscience.univ-gustave-eiffel.fr>



Dans une logique d'ouverture à la société, nous avons choisi d'apposer à certains de nos textes la « Licence Creative Attribution - Partage dans les Mêmes Conditions 3.0 non transposé » (CC BY-SA 3.0) afin qu'ils puissent être partagés librement et réutilisés selon certaines conditions.

Service Diffusion des savoirs et ouverture à la société
Vice-Présidence Recherche
25, avenue François Mitterrand,
Cité des mobilités, F-69675 Bron Cedex
reflexscience@univ-eiffel.fr

Retrouvez tous nos contenus
multimédias sur

reflex
science

<https://reflexscience.univ-gustave-eiffel.fr>

L'Ifsttar est devenu l'Université Gustave Eiffel
au 1^{er} janvier 2020

 **Université
Gustave Eiffel**

Contact :

Service diffusion des savoirs et ouverture à la société (DSOS)
Campus de Lyon
25, avenue François Mitterrand
Case24
F-69675 Bron Cedex • FRANCE

email : reflexscience@univ-eiffel.fr

Conception maquette : STDI (Charlène Pineau) • Mise en page : STDI
Illustrations : Joël Yerpez
Impression : Université Gustave Eiffel

Remerciements à Joël Yerpez pour sa contribution au dossier

Date de publication : Février 2018

