

GRANIE, Marie-Axelle, 2018, « Femme au volant... » Le rôle des stéréotypes de sexe dans les comportements de mobilité, ENPC - Temps, espace, travail : quelle incidence du genre sur la mobilité ? » Les apports de la recherche sur le genre pour adapter les politiques publiques, CHAMPS-SUR-MARNE, FRANCE, 2018-06-15, 26 p

« Femme au volant... »

Le rôle des stéréotypes de sexe dans les comportements de mobilité

Marie-Axelle Granié
IFSTTAR-TS2-LESCOT



Mobilité, sécurité: une question de genre?

Différences de sexe longtemps négligées dans la planification urbaine et les transports

Approche universelle: Ne pas différencier les individus en fonction de leur groupe d'appartenance

Décisions prises par les hommes (leurs intérêts et de leurs expériences) (Fainstein & Servon 2005)

Différences de sexe persistent dans la mobilité

Rôles sociaux encore différenciés (prise en charge des enfants) (Wachs, 1996)

« Oubli » des différences accentue et pérennise les inégalités (Tillous et Lahmana-Saada, 2015)

Dans le même temps, les croyances négatives sur les femmes au volant se développent

Naissent avec l'automobile

Activité stressante, sale: pas pour les femmes

«Objectif de maintenir les femmes à leur place et les protéger des influences corruptrices» extérieures (Berger, 1986, p. 257)

Différences de sexe dans l'accidentalité routière

Niveau mondial, les hommes représentent 73% des tués dans les accidents de la route (OMS, 2002):

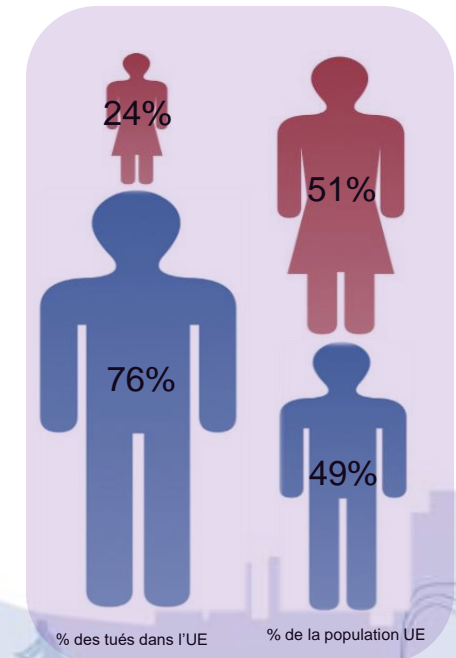
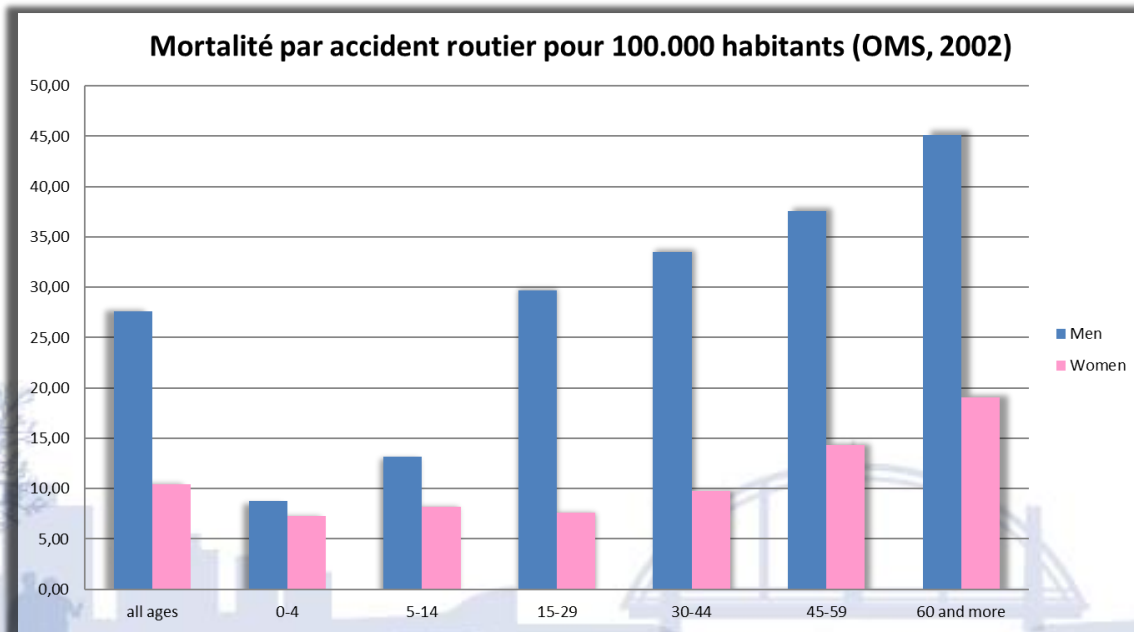
- 27,6 (mâles) et 10,4 (femelles) pour 100.000 habitants

Dans toutes les régions de l'OMS

- Quel que soit le niveau de revenu
- A travers tous les groupes d'âges

En Europe, en 2011, 30 400 tués dans des accidents de la route:

- 7 200 femmes (24% des tués)
- 23 200 hommes (76% des tués)



Plus de risques chez les hommes...



Méta-analyse de 150 études

“Les hommes sont plus susceptibles de prendre des risques que les femmes” [1]

Au plan général chez les hommes

Moins de risque perçu et engagement plus fréquent dans les comportements à risque [2-5]

Plus sensibles aux gains et aux récompenses (femmes + sensibles aux pertes et aux punitions) [6]

Dans la conduite chez les hommes

Plus de comportements à risque

- + de comportements risqués au volant [7],
- + de risques pour le plaisir [9],
- + d'accidents liés à des prises de risques [10]

Des risques moins perçus

- des attitudes + risquées [8],
- une estimation de compétences de conduite + élevée [11-14],
- un sentiment de sécurité + élevé [15]

...Plus de conformité chez les femmes



Dans la conduite, chez les femmes

Plus de motivations internes à se conformer aux règles routières [16]

Moins d'infractions de conduite déclarées [17-19] et constatées [20-22]

Moins d'accidents routiers dus aux infractions [7, 16, 23]

Chez les piétons, les femmes

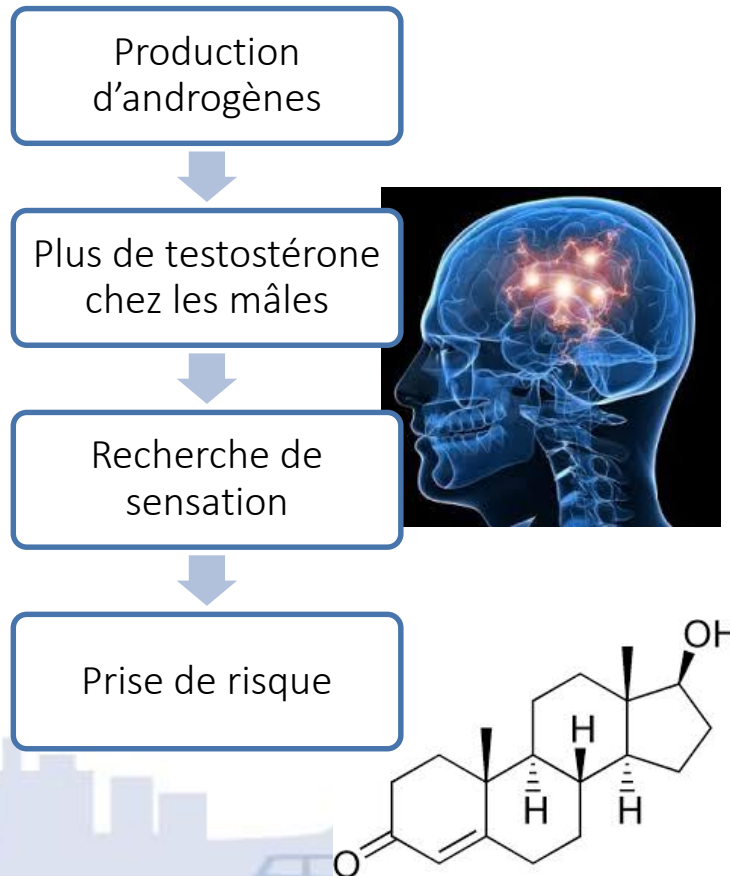
Moins de comportements transgressifs déclarés [25-26] et constatés [27-29]

Déjà chez l'enfant ou l'adolescent [30-32]

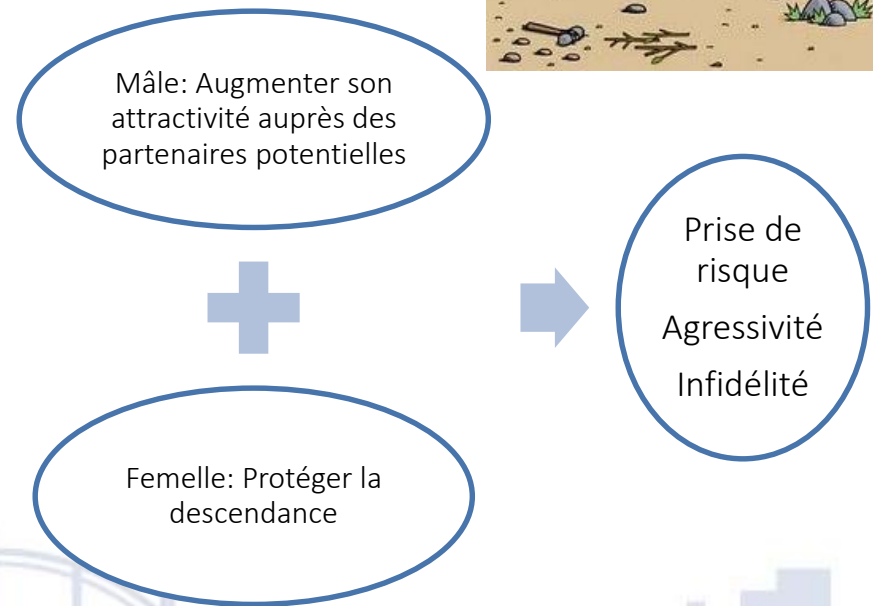
La différence de fréquence d'infraction est la principale variable explicative du sex ratio dans les accidents routiers [24]

Explications classiques

Explications biologiques



Explication évolutionniste



Explications psychosociales

Depuis les différences innées entre sexes vers les effets construits du genre

Rôles et stéréotypes de sexe
croyances sociales sur ce que signifie être un homme ou une femme

- Le sexe est la première des 3 catégories sociales qui sont construites chez l'enfant (avec la "race" et l'âge)
- Un des formes les plus envahissantes et accessibles de pensée catégorielle (difficile de décrire quelqu'un sans référence à son sexe)

Socialisation différenciée
effet des stéréotypes de sexe sur les comportements parentaux

- Garçons et filles sont traités différemment: attentes et valorisation des comportements polis et nourriciers vs aventureux et autonomes ^[33]
- Les pratiques parentales contribuent aux différences de sexe dans la prise de risque et les accidents ^[34-36]

Construction individuelle
...en se conformant à ces attentes sociales mais...

- L'individu ne se conforme pas à tous les stéréotypes relatifs à son sexe
- L'individu peut aussi adhérer à des stéréotypes relatifs à l'autre sexe

**De la différence de sexe aux effets de la masculinité et de la féminité:
quels effets sur les comportements ?**

Echelle Adhésion aux Stéréotypes de Sexe ?

		Jamais vrai			Parfois vrai			Toujours vrai
1	Je suis toujours prêt(e) à écouter les autres	1	2	3	4	5	6	7
2	Je suis doux(ce)	1	2	3	4	5	6	7
3	J'ai l'esprit de compétition	1	2	3	4	5	6	7
4	Je suis sensible aux peines et aux problèmes des autres	1	2	3	4	5	6	7
5	J'ai des qualités de commandement	1	2	3	4	5	6	7
6	Je suis affectueux(se)	1	2	3	4	5	6	7
7	Je suis sûr(e) de moi	1	2	3	4	5	6	7
8	J'aime rendre service	1	2	3	4	5	6	7
9	Je suis énergique	1	2	3	4	5	6	7
10	Je suis attentif(ve) aux besoins des autres	1	2	3	4	5	6	7
11	Je suis dominateur(trice)	1	2	3	4	5	6	7
12	Je suis chaleureux(se)	1	2	3	4	5	6	7
13	J'aime les enfants	1	2	3	4	5	6	7
14	Je suis sportif(ve)	1	2	3	4	5	6	7
15	Je suis prêt(e) à consoler les gens	1	2	3	4	5	6	7
16	Je me comporte en chef	1	2	3	4	5	6	7
17	Je suis tendre	1	2	3	4	5	6	7
18	J'ai confiance en moi	1	2	3	4	5	6	7

Fontayne, P., Sarrazin, P., & Famose, J.-P. (2000). The Bem Sex-Role Inventory: validation of a short-version for French teenagers. *European Review of Applied Psychology, 50*(4), 405-417.

www.ifsttar.fr

Masculinité Féminité

		Jamais vrai			Parfois vrai			Toujours vrai
1	Je suis toujours prêt(e) à écouter les autres	1	2	3	4	5	6	7
2	Je suis doux(ce)	1	2	3	4	5	6	7
3	J'ai l'esprit de compétition	1	2	3	4	5	6	7
4	Je suis sensible aux peines et aux problèmes des autres	1	2	3	4	5	6	7
5	J'ai des qualités de commandement	1	2	3	4	5	6	7
6	Je suis affectueux(se)	1	2	3	4	5	6	7
7	Je suis sûr(e) de moi	1	2	3	4	5	6	7
8	J'aime rendre service	1	2	3	4	5	6	7
9	Je suis énergique	1	2	3	4	5	6	7
10	Je suis attentif(ve) aux besoins des autres	1	2	3	4	5	6	7
11	Je suis dominateur(trice)	1	2	3	4	5	6	7
12	Je suis chaleureux(se)	1	2	3	4	5	6	7
13	J'aime les enfants	1	2	3	4	5	6	7
14	Je suis sportif(ve)	1	2	3	4	5	6	7
15	Je suis prêt(e) à consoler les gens	1	2	3	4	5	6	7
16	Je me comporte en chef	1	2	3	4	5	6	7
17	Je suis tendre	1	2	3	4	5	6	7
18	J'ai confiance en moi	1	2	3	4	5	6	7

Effet des stéréotypes de sexe dans l'espace routier

La prise de risque est un stéréotype masculin qui impacte les comportements des individus sur la route et ailleurs, en France et ailleurs

La masculinité entraîne la prise de risque

- Dans le sport (Cazenave *et al.*, 2003),
- Dans la consommation de substances et les comportements antisociaux (Raithel, 2003; Ruby et Granié, 2010)
- Dans les comportements à risque accidentel du jeune enfant (Granié, 2010)
- Dans la conduite (Sibley *et al.*; 2009; Ozkan *et al.*, 2006; Schmid Mast *et al.*, 2008; Guého et Granié, 2012; Coquelet *et al.*, 2018)
- Dans les comportements piétons (Granié, 2009)

La féminité affecte la représentation des règles

- Recherche de soutien social visuel lors de la traversée de rue (Tom et Granié, 2011)
- Moins de violations (Sibley *et al.*; 2009; Ozkan *et al.*, 2006; Guého et Granié, 2012)
- Plus de rejet de l'infraction (Granié, 2008),
- Représentation plus morale des règles routières, entraînant plus d'internalisation (Granié, 2007, 2009, 2011)

La masculinité et la féminité prédisent mieux les comportements à risques que le sexe biologique

Concernant la conduite

- Les différences de sexe sont-elles une « simple » expression des différences dans les rôles de sexe: rôle passif féminin vs rôle compétitif masculin ?
- Ou existe-t-il encore des stéréotypes associés à la conduite des hommes et des femmes (Berger, 1986), auxquels les conducteurs adhèrent plus ou moins?

Existe-t-il des stéréotypes de sexe associés à la conduite?



« Femme au volant » sur Google: 175 000 résultats

« Homme au volant » sur Google: 95 400 résultats



Deux études menées

Méthode

- Deux enquêtes
- 599 collégiens de 10 à 16 ans
- 414 participants de 12 à 50+
- Méthode association libre
- Si je vous dit femme/homme au volant, vous pensez à quoi?

Quand on entend dire qu'une femme qui conduit, c'est qu'elle ne sache pas vraiment conduire son rapport au volant ou qu'elle se plaigne souvent des problèmes qui concernent son véhicule. Il n'y a aucune différence entre les hommes et les femmes qui conduisent. Sauf à dire de la part jalouseuse. On s'imagine également que les femmes prennent toute leur responsabilité à leur main c'est à dire qu'ils mettent leur confiance de sécurité, ou qu'ils ne téléphonent pas pendant qu'ils ont la main sur le volant mais chez certains hommes c'est vraiment le contraire. En général on dit qu'une femme qui conduit a plus de prudence que les hommes. Peut-être que cette affirmation est fautive, l'autre femme ne se doute que c'est plus dangereux que les hommes, car quand la population entend "femme qui conduit une voiture" c'est directement : ils conduisent doucement, qu'on leur recommande. Et bien, cela n'est au bout de leur surprise, il faudrait faire des enquêtes pour savoir quelle est la plus dangereuse entre l'homme et la femme au volant.

- 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 m'importe comment (ils sont sûrs d'eux)
- ils bicotent leur voiture
- ils sont plus imprudents que les femmes



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.

Degraeve, B., Granié, M.-A., Lo Monaco, G., & Pravossoudovitch, K. (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.

Des représentations « en miroir »

Deux populations

Etude 11-16 ans

Etude 12-50 ans

Homme conducteur

Transgressif
Imprudent
Bon conducteur
Consistance identitaire

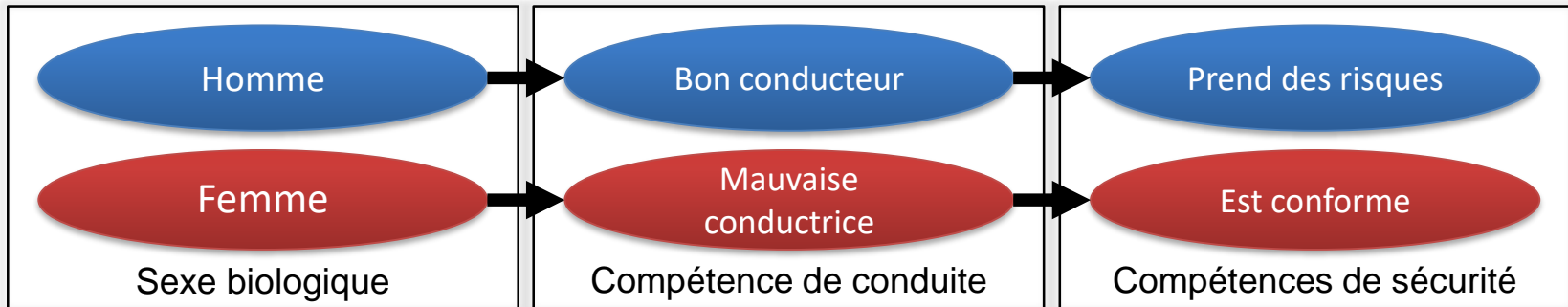
Compétent
Imprudent
Patient

Femme conductrice

Conforme
Prudente
Mauvaise conductrice
Inconsistance identitaire

Incompétente
Prudente
Manque de self-control

Des représentations « en miroir »



Une représentation essentialiste des différences de sexe dans la conduite: l'homme naturellement compétent

- La prise de risque n'est pas un signe d'incompétence, mais un signe de maîtrise associé aux hommes
- La prudence et le respect des règles sont des signes de manque de maîtrise associés aux femmes

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

- La représentation de l'homme au volant est stable avec l'âge: l'homme, prototype du conducteur
- La représentation de la femme au volant est plus négative chez l'adolescent et le jeune adulte: construite en opposition au prototype de l'homme conducteur

Quand le stéréotype négatif est mobilisé expérimentalement

« Nous voulons comprendre les différences de sexe dans les performances de conduite »

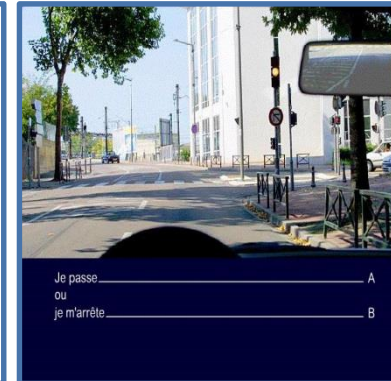


Sur les performances de conduite

- Les performances des femmes observées baissent (Yeung et Von Hippel, 2008)

Sur un test de connaissance du code de la route

- Quand les femmes sont seules, les performances baissent (Chateignier et al, 2011; Félonneau et Becker, 2011)
- En présence d'hommes, il n'y a pas d'effet de menace, voire un effet inversé: la présence des femmes menace les hommes (Pravossoudovitch, 2016)



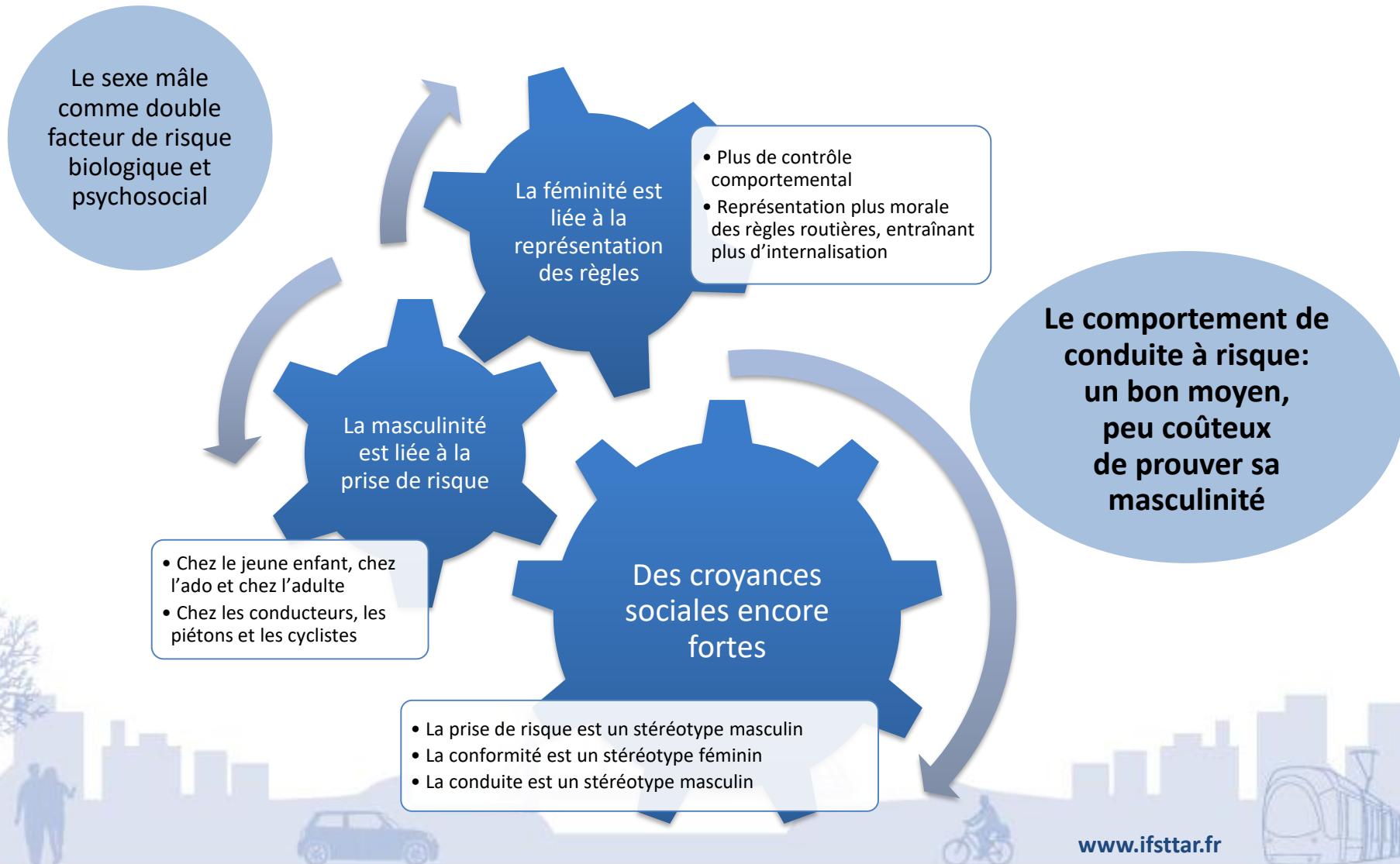
Les stéréotypes de sexe associés à la conduite sont susceptibles d'affecter les comportements

- des femmes (« incompetentes »)
- mais aussi des hommes (« infractionnistes »)

Quels effet au moment du passage du permis?

www.ifsttar.fr

Effet des stéréotypes de sexe dans la mobilité? Oui!



Espace Science et Société

Transport, mobilité, sécurité : une question de genre ?

Dossiers thématiques Février 2018 Comportement humain Sécurité routière Transport

Par Marie-Axelle Granie, Chercheuse en psychologie sociale du développement - Département TS2, Laboratoire LESCOT

Mobilités

Transport, mobilité, sécurité : une question de genre ?

- Mobilité durable et inclusive
- Femmes et transports collectifs
- Stéréotypes et conduite
- Genre et comportements à risque
- Conductrices de 2RM
- Régulation de la conduite

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. Cette omission a accentué et pérennisé les inégalités entre hommes et femmes au regard de la mobilité.

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. Les défis actuels liés aux transports, à la mobilité et à la sécurité sont-ils une question de genre ?

Sexe, genre : Kesaco ?

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 « masculins » ou « féminins ». 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.

Droits Joël Verpeix

Consulter et télécharger

→ Cet article au format Pdf interactif

Ce dossier thématique présente les recherches menées à 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.

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.

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.

Un peu de lecture (1)

- Mobilité durable et inclusive
- Femmes et transports collectifs
- Stéréotypes et conduite
- Genre et comportements à risque
- Conductrices de 2RM
- Régulation de la conduite

Dossier internet IFSTTAR:
« Transport, Mobilité, sécurité : une question de genre ? »



Un peu de lecture (2)

SÉNAT
UN SITE AU SERVICE
DES CITOYENS

BANC DES COMMISSIONS

Travaux parlementaires | Vos sénateurs | Europe & International | Territoires | Connaître le Sénat | Espace presse

11 juin 2018 Accessibilité | Plan du site | Alertes Recherche [] OK Recherche avancée [français]

Vous êtes ici : [Travaux parlementaires](#) > [Rapports](#) > [Rapports d'information](#)

Les femmes et l'automobile : un enjeu de lutte contre la précarité, d'orientation professionnelle et de déconstruction des stéréotypes

Rapport d'information de Mmes Chantal JOUANNO et Christiane HUMMEL, fait au nom de la délégation aux droits des femmes

n° 835 (2015-2016) - 20 septembre 2016

Alors que les statistiques de l'accidentalité routière démontrent une conduite plus respectueuse des règles de la part des femmes, les clichés sur les femmes au volant, héritage des débuts de l'automobile cantonnant la femme au rôle de passagère, ont la vie dure... Comment expliquer ce paradoxe ?

Par ailleurs, il existe actuellement un écart de 10 points entre les hommes et les femmes dans la réussite à l'épreuve pratique du permis de conduire. Comprendre les raisons de cet écart persistant dans le temps et trouver des solutions pour y remédier constitue un réel enjeu d'égalité, alors que le permis de conduire est un élément indispensable pour l'autonomie, l'intégration professionnelle et l'insertion sociale des personnes.

En outre, en raison de l'influence des stéréotypes masculins et féminins tout au long du parcours scolaire, l'industrie automobile, caractérisée par une grande variété de métiers, demeure marquée par une féminisation encore très limitée. Pourtant, ce secteur est susceptible d'offrir des perspectives de carrière intéressantes aux jeunes femmes. Comment inverser la tendance ?

Enfin, il existe un lien marqué entre la précarité, qui touche plus

Accès rapide
Projets/propositions de loi ▶
Rapports ▶
Comptes rendus ▶
Sénateurs ▶
Séance/dérouleur en direct ▶
Tous les dérouleurs ▶
Questions ▶

Agenda du Sénat

Accès thématiques
Affaires étrangères et coopération ▶
Agriculture et pêche ▶
Aménagement du territoire ▶

- Les rapporteurs : Chantal JOUANNO ▶, Christiane HUMMEL ▶
- Le rapport ▶
- Le rapport en une page ▶
- Le rapport au format pdf ▶
- Pour commander le rapport ▶

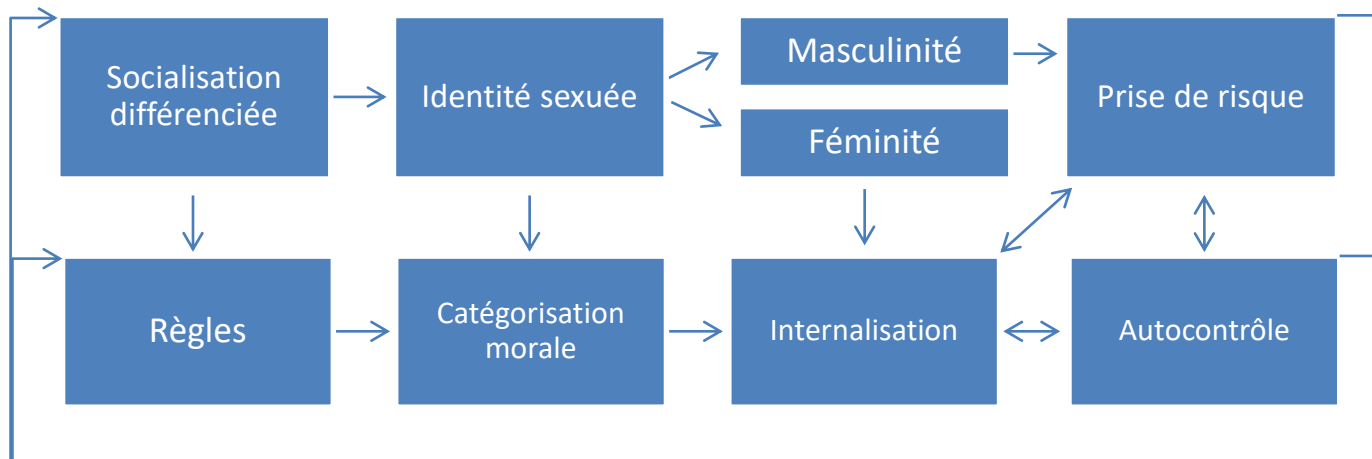
I. POUR EN FINIR AVEC LES CLICHÉS SUR LES FEMMES AU VOLANT

II. PASSER À LA VITESSE SUPÉRIEURE POUR DÉVELOPPER LA MIXITÉ PROFESSIONNELLE DU SECTEUR AUTOMOBILE

III. UN IMPÉRATIF : FAVORISER LA MOBILITÉ ET L'AUTONOMIE DES FEMMES

IV. RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LA DÉLÉGATION EXAMEN EN DÉLÉGATION

ANNEXES



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Marie-Axelle Granié
 marie-axelle.granie@ifsttar.fr

A court terme: une éducation plus différenciée au risque



Chercher d'autres terrains de « virilisation »

- D'autres formes de courage
 - Résister à la pression des pairs
 - Affirmer sa différence
 - Travailler sur la différence entre pression perçue et norme réelle
- Problème de la position dominante et valorisante du masculin dans notre société
 - Individualisme, compétition, concurrence



Utiliser les arguments prévalant dans l'éducation des filles

- La surprotection: Augmenter le sentiment de vulnérabilité
- La relation à l'autre (empathie): Valoriser la protection d'autrui plus que la compétition avec autrui
- La responsabilité face aux autres: Utiliser des justifications morales et pas conventionnelles des règles routières
- Pratiques inductives: Mettre l'individu à la place de celui à qui il fait du tort

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
- La différenciation des sexes: un outil marketing
- Aller contre la valorisation du masculin
- Dans un domaine éminemment masculin: la route et la voiture

Mensquare » Archives Ancien Menly » » PEUT-ON AVOIR L'AIR VIRIL DANS UNE VOITURE DE FILLE ?

PEUT-ON AVOIR L'AIR VIRIL DANS UNE VOITURE DE FILLE ?

Publié dans Archives Ancien Menly par Julien Moron - mis à jour le 04/06/2013

0 partages



[voiture-homme-jouet](#)

Prix de l'essence prohibitif, permis à points éphémère, places de parking en voie de disparition... **la voiture redevient peu à peu un simple moyen de locomotion avec une tendance à la miniaturisation.**

Les constructeurs ont beau leur attribuer des noms rassurants comme Mini ou Smart, ces modèles réduits sont un pieu planté dans notre virilité d'automobiliste, sans parler de l'invasion Autolib' et autres voitures électriques sans permis qui nous émasculent dans l'indifférence générale.

On se rassure avec l'adage qui associe [taille du sexe masculin avec la longueur de sa voiture](#). Suffisant pour rouler dans la première Twingo rose bonbon venue ? Pas sûr. **Notre amour-propre vacille lorsqu'on se balade au volant d'une voiture de filles trop étroite pour accueillir notre lourde carcasse.**

Différences dans l'exposition?

Différences d'accidentalité liée à des différences dans l'exposition?

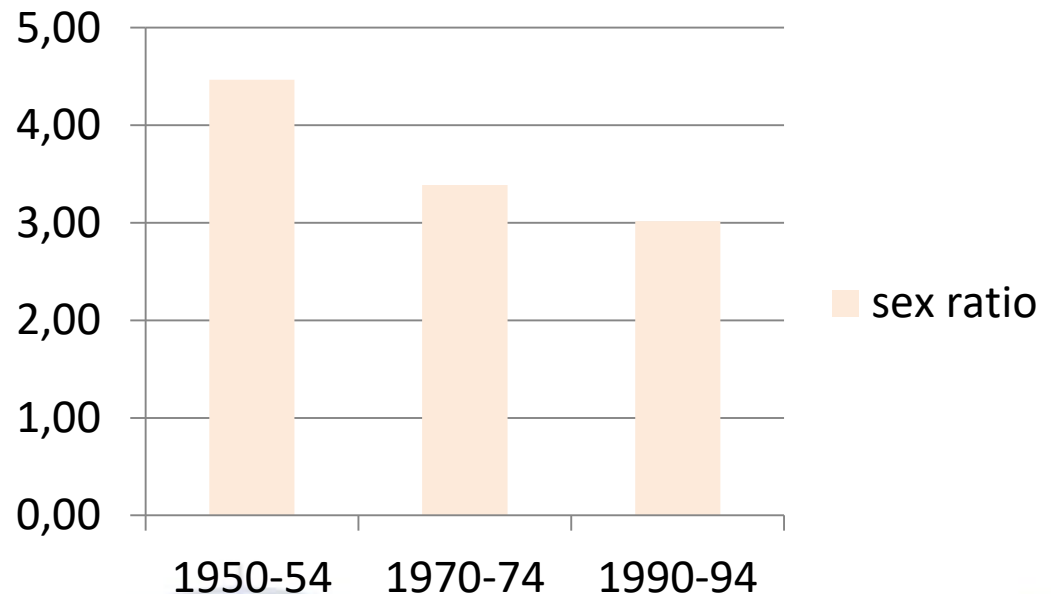
“Hypothèse de la convergence”:

- Changement dans les rôles de sexe
- Plus de femmes conductrices

Sex ratio de 4,5 dans les années 1950, mais toujours de 3 depuis les années 1990...

Différence dans l'exposition mais aussi dans la prise de risque volontaire

**Sex ratio des tués sur la route
(USA, RU, France, Italie et Japon)**



Basé sur Waldron, McCloskey & Earle, 2005

Effet du genre sur les comportements des adultes

Sur les
comportements
des
conducteurs

- Différences de sexe
 - Les hommes déclarent plus d'infractions, les femmes plus d'erreurs
- Effet du genre
 - La masculinité est liée à plus d'infractions et de comportements agressifs
 - La féminité est liée à plus d'erreurs et de comportements positifs

525 conducteurs de 18 à 79 ans

- (320 femmes/ 205 hommes)

Mesure de Masculinité Féminité

Comportements déclarés de conduite

- (Violations, Erreurs, Inattention)

Sur la
perception du
risque chez les
piétons

- Différences de sexe
 - Les hommes condamnent plus la mise en danger passive
- Quel que soit leur sexe biologique
 - Les individus féminins condamnent plus la prise de risque volontaire
 - Les individus masculins condamnent plus la mise en danger passive

258 adultes de 25 à 54 ans

- (104 hommes et 154 femmes)

Mesure de Masculinité Féminité

Perception des risques piétons:

- (Mise en danger (inattention) et prise de risque volontaire)

Guého, L., & Granié, M.-A. (2012, 3-5 septembre). *Effet de l'âge, du sexe et de l'identité de genre sur les comportements à risque routiers*. 54ème congrès national de la Société Française de Psychologie, Montpellier.

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.

www.ifsttar.fr

Effet du genre sur les comportements des enfants et adolescents

Sur la prise de risque chez l'enfant

- Plus l'enfant est jugé masculin par ses parents et plus ils lui attribuent des comportements à risque
- Chez les filles la prise de risque baisse avec l'âge, en même temps que la masculinité

258 enfants préscolaires

- (3-6 ans)

Mesure de masculinité-féminité

Inventaire des comportements à risque accidentel

Sur la propension au risque à vélo chez l'enfant

- Les filles ont une internalisation plus élevée et une propension à prendre des risques moins élevée
- L'internalisation est liée à la propension à prendre des risques

145 enfants de CM2

- (86 garçons et 59 filles)

EPCUR

• Comportements déclarés, perception du risque, internalisation

Sur la prise de risque à pied chez l'adolescent

- La masculinité augmente la prise de risque
- La féminité augmente la perception morale des règles, qui baisse la prise de risque

278 adolescents

- de 6ème (130) et 3ème (148)
- (130 garçons et 148 filles)

EPCUR

• Comportements déclarés, perception du danger, internalisation

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. (2011). Différences de sexe et rôle de l'internalisation des règles sur la propension des enfants à prendre des risques à vélo. *Recherche - Transports - Sécurité*, 27(1), 34-41.

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.

Références des études présentées

- Granié, M.A. (2004). *L'éducation routière chez l'enfant: évaluation d'actions éducatives*. Rapport INRETS n°254. Arcueil: Les collections de l'INRETS.
- Granié, M.-A. (2004). La construction des règles comportementales sur le port de la ceinture chez l'enfant: analyse du contenu d'entretiens auprès d'enfants de 5 et 8 ans. *Recherche - Transports - Sécurité*, 83, 99-114.
- 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. (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. (2010). Socialisation au risque et construction sociale des comportements de l'enfant piéton : éléments de réflexion pour l'éducation routière. *Enfances, Familles, Générations*, 12, 88-110.
- Granié, M. A., & Espiau, G. (2010). Etude qualitative du comportement piéton de collégiens par la méthode de l'autoconfrontation. *Territoires en Mouvement*, 2008(1), 39-57.
- Granié, M.-A. (2011). Différences de sexe et rôle de l'internalisation des règles sur la propension des enfants à prendre des risques à vélo. *Recherche - Transports - Sécurité*, 27, 34-41.
- 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.
- Granié, M.-A. (2011). Différences de sexe et rôle de l'internalisation des règles sur la propension des enfants à prendre des risques à vélo. *Recherche - Transports - Sécurité*, 27(1), 34-41.
- Granié, M.-A. (2013). Genre et rapport au risque dans l'espace routier: de la compréhension au levier pour l'action. *Questions Vives Recherches en Education*, 9(19), 65-88.
- Degraeve, B., Granié, M.-A., Lo Monaco, G., & Pravossoudovitch, K. (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.
- 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. doi: 10.1017/sjp.2015.94
- 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. (PhD), Aix Marseille Université, Aix-en-Provence.
- Pravossoudovitch, K. (2016). *Hommes au volant, femmes au volant. L'influence des stéréotypes de sexe sur les comportements de conduite déclarés et effectifs*. (PhD Thèse de doctorat en Sciences du Mouvement Humain), Aix-Marseille Université, Marseille.
- 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. doi:10.1080/13669877.2018.1454494

Références citées

1. Byrnes, J.P., D.C. Miller, and W.D. Schafer, *Gender differences in risk taking: a meta-analysis*. Psychological Bulletin, 1999. **125**(3): p. 367-383.
2. Weber, E.U., A.-R. Blais, and E. Betz, *A Domain specific risk-attitude scale: Measuring risk perceptions and risk behaviors*. Journal of Behavioral Decision Making, 2002. **15**: p. 263-290.
3. 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*, in *Psychologie*. 2015, Aix Marseille Université: Aix-en-Provence.
4. Johnson, J.G., A. Wilke, and E.U. Weber, *Beyond a trait view of risk-taking: A domain-specific scale measuring risk perceptions, expected benefits, and perceived-risk attitude in German-speaking populations*. Polish Psychological Bulletin, 2004. **35**: p. 153-172.
5. Harris, C.R., M. Jenkins, and D. Glaser, *Gender Differences in Risk Assessment: Why do Women Take Fewer Risks than Men?* Judgment and Decision Making, 2006. **1**(1): p. 48-63.
6. Torrubia, R., et al., *The Sensitivity to Punishment and Sensitivity to Reward Questionnaire (SPSRQ) as a measure of Gray's anxiety and impulsivity dimensions*. Personality and Individual Differences, 2001. **31**: p. 837-862.
7. Harré, N., J. Field, and B. Kirkwood, *Gender differences and areas of common concern in the driving behaviors and attitudes of adolescents*. Journal of Safety Research, 1996. **27**(3): p. 163-173.
8. Harré, N., T. Brandt, and M. Dawe, *The Development of Risky Driving in Adolescence*. Journal of Safety Research, 2000. **31**(4): p. 185-194.
9. Jessor, R., *Risky driving and adolescent problem behavior: An extension of problem behavior theory*. Alcohol, Drugs, and Driving, 1987. **3**(1-13).
10. Waylen, A. and F. McKenna, *Cradle attitudes - grave consequences. The development of gender differences in risky attitudes and behaviour in road use*. 2002, Foundation for Road Safety Research: Reading University.
11. Farrow, J.A. and P. Brissing, *Risk for DWI: A New Look at Gender Differences in Drinking and Driving Influences, Experiences, and Attitudes among New Adolescent Drivers*. Health Education & Behavior, 1990. **17**(2): p. 213-221.
12. Harré, N. and C.G. Sibley, *Explicit and implicit self-enhancement biases in drivers and their relationship to driving violations and crash-risk optimism*. Accident Analysis and Prevention, 2007. **39**: p. 1155-1161.
13. Özkan, T. and T. Lajunen, *What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 2006. **9**: p. 269-277.
14. Tronsmoen, T., *Associations between self-assessment of driving ability, driver training and crash involvement among young drivers*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 2008. **11**: p. 334-346.
15. Bergdahl, J., *Ethnic and gender differences in attitudes toward driving*. The Social Science Journal, 2007. **44**: p. 91-97.
16. Yagil, D., *Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 1998. **1**(2): p. 123-135.
17. Åberg, L. and P.-A. Rimmö, *Dimensions of aberrant driver behaviour*. Ergonomics, 1998. **41**(1): p. 39-56.
18. Blockey, P.N. and L.R. Hartley, *Aberrant driving behaviour: errors and violations*. Ergonomics 1995. **38**(9): p. 1759-1771.
19. Reason, J.T., et al., *Errors and violations on the roads: a real distinction?* Ergonomics, 1990. **33**(10/11): p. 1315-1332.
20. Lonczak, H.S., C. Neighbors, and D.M. Donovan, *Predicting risky and angry driving as a function of gender*. Accident Analysis & Prevention, 2007. **39**: p. 536-545.
21. Yagil, D., *Drivers and Traffic Laws: A Review of Psychological Theories and Empirical Research*. in *ICTTP' 2004*. 2004. Nottingham, UK.
22. Guenivet, A., S. Jamin, and T. Rousseau, *Les infractions au Code de la Route. L'impact sur le permis à points. Bilan statistique de l'année 2014*. 2015, Ministère de l'Intérieur. ONISR: Paris.
23. Simon, F. and C. Corbett, *Road traffic offending, stress, age, and accident history among male and female drivers*. Ergonomics, 1996. **39**: p. 757-780.
24. Lawton, R., et al., *Predicting road traffic accidents: The role of social deviance and violations*. British Journal of Psychology, 1997. **88**(2): p. 249-262.
25. Moyano Diaz, E., *Theory of planned behaviour and pedestrians' intentions to violate traffic regulations*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 2002. **5**(3): p. 169-175.
26. Granié, M.-A., M. Pannetier, and L. Guého, *Developing a self-reporting method to measure pedestrian behaviors at all ages*. Accident Analysis & Prevention, 2013. **50**: p. 830-839.
27. Latrémouille, M.E., et al., *Le sexe est-il une variable pertinente pour l'étude du comportement des piétons en intersection urbaine?* Recherche, transports, sécurité, 2004(84): p. 171-188.
28. Rosenbloom, T., D. Nemrodov, and H. Barkan, *For heaven's sake follow the rules: pedestrians' behavior in an ultra-orthodox and a non-orthodox city*. Transportation Research: Part F, 2004. **7**(6): p. 395-404.
29. 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.
30. Elliott, M.A. and C.J. Baughan, *Developing a self-report method for investigating adolescent road user behavior*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 2004. **7**(6): p. 373-393.
31. 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.
32. 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.
33. Fagot, B.I., *Parenting boys and girls*, in *Handbook of parenting. Vol. 1. Children and parenting*, M. Bornstein, Editor. 1995, Erlbaum: Hillsdale, NJ. p. 163-183.
34. Hagan, L.K. and J. Kuebli, *Mothers' and fathers' socialization of preschoolers' physical risk taking*. Journal of Applied Developmental Psychology, 2007. **28**: p. 2-14.
35. Morrongiello, B.A. and T. Dawber, *Parental influences on toddlers' injury-risk behaviors: are sons and daughters socialized differently?* Journal of Applied Developmental Psychology, 1999. **20**(2): p. 227-251.
36. Morrongiello, B.A. and K. Hogg, *Mother's reactions to children misbehaving in ways that can lead to injury: implications for gender differences in children risk taking and injuries*. Sex Roles, 2004. **50**(1-2): p. 103-118.