

# Stéréotypes de sexe et comportements à risque dans l'espace routier

Recherches appliquées en  
psychologie sociale du  
développement

Marie-Axelle Granié, Directrice de Recherche,  
IFSTTAR-TS2-LESCOT  
GREPS, 17 décembre 2019

[www.ifsttar.fr](http://www.ifsttar.fr)



# Un positionnement de recherche

## Socialisation au risque

- Intégration des normes sociales: acculturation
- Construction de ses propres normes: personnalisation
- Construction des connaissances, attitudes, représentations et comportements et leurs effets sur sa sécurité
  - Développement du rapport au risque et à la règle dans l'espace (social) routier

## Démarche intégrative

- Influence du contexte (social et physique)
- Des différents usagers (transport actif et passif)
- Tout au long de la vie (enfants, ados, adultes, seniors)

## Deux démarches de front

- Recherche fondamentale: processus de socialisation, sexuation, catégorisation, internalisation...
  - Modélisation théorique
- Recherche appliquée: productions psychologiques et comportementales (connaissances, représentations, comportements)
  - Prévention et éducation

*Socialisation au risque*

*Socialisation  
de genre*

Recherche  
fondamentale

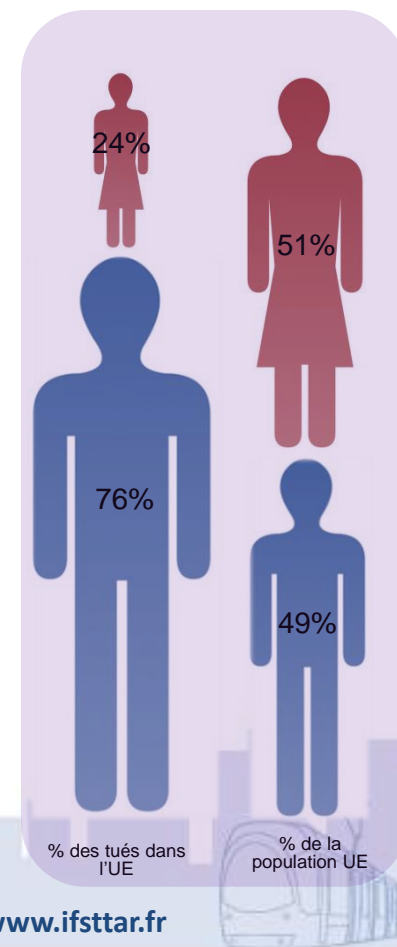
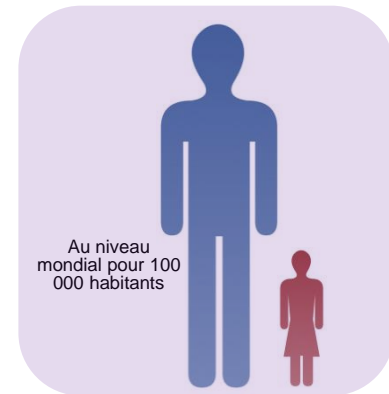
Recherche  
appliquée

*Différences de  
sexe*

*Rapport au risque / règle*

# Différences de sexe dans l'accidentologie routière

- Dans le monde,
  - les hommes représentent 73% des tués dans les accidents de la route (OMS, 2002) :
  - 27,6 hommes et 10,4 femmes tués 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:
    - 23 200 hommes (76% des tués)
    - 7 200 femmes (24% des tués)



# En France, en 2018

- Les hommes tués sont à **79%** des conducteurs, à **9%** des passagers et à **12%** des piétons.

## Ils représentent

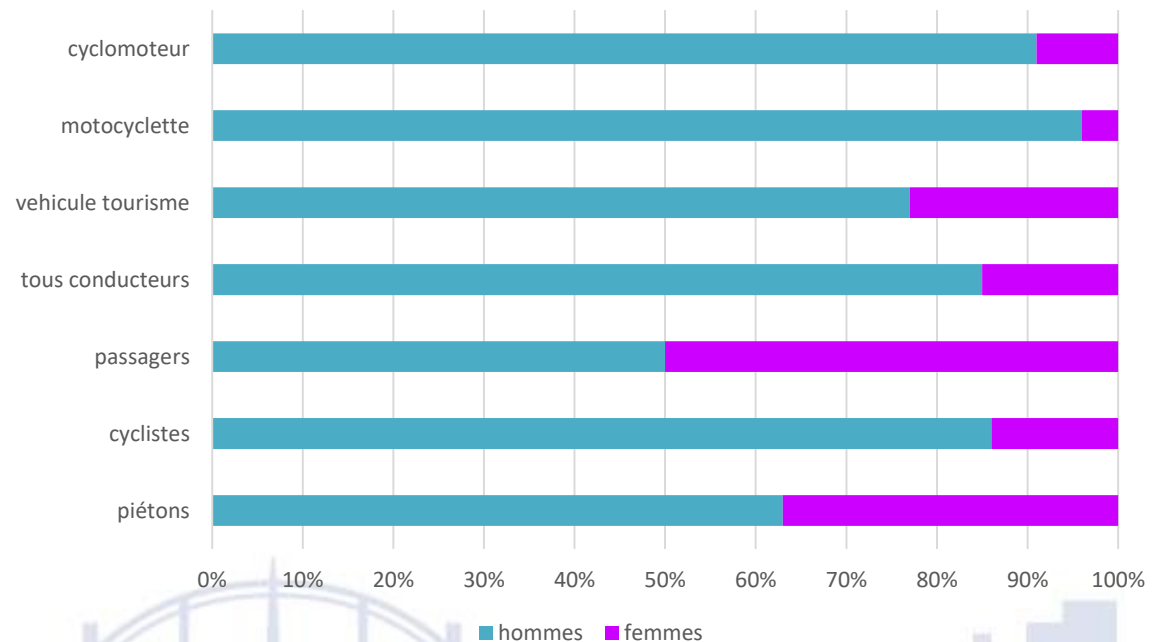
- 82 % des auteurs présumés d'accidents mortels
- 91 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel

- Les femmes tuées sont à **47%** des conductrices, à **30%** des passagères et à **23%** des piétonnes.

## Elles représentent

- 18 % des auteurs présumés d'accidents mortels
- 9 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel

% d'hommes et de femmes tués par mode, en France en 2018



# Déroulé de l'exposé

SOCIALISATION AU RISQUE

IDENTITÉ SEXUÉE

## Exemples d'études

EXEMPLE 1. DIFFÉRENCE DE SEXE  
CHEZ L'ENFANT PETITON À 5 ANS

EXEMPLE 2. EFFET DU GENRE SUR LA  
PRISE DE RISQUE CHEZ L'ENFANT  
PRÉSCOLAIRE

EXEMPLE 3. EFFET DU GENRE SUR LES  
CROYANCES NORMATIVES CHEZ  
L'ADULTE

EXEMPLE 4. GENRE, BÉGÈMENT  
MORAL ET RISQUE CHEZ  
L'ADOLESCENT

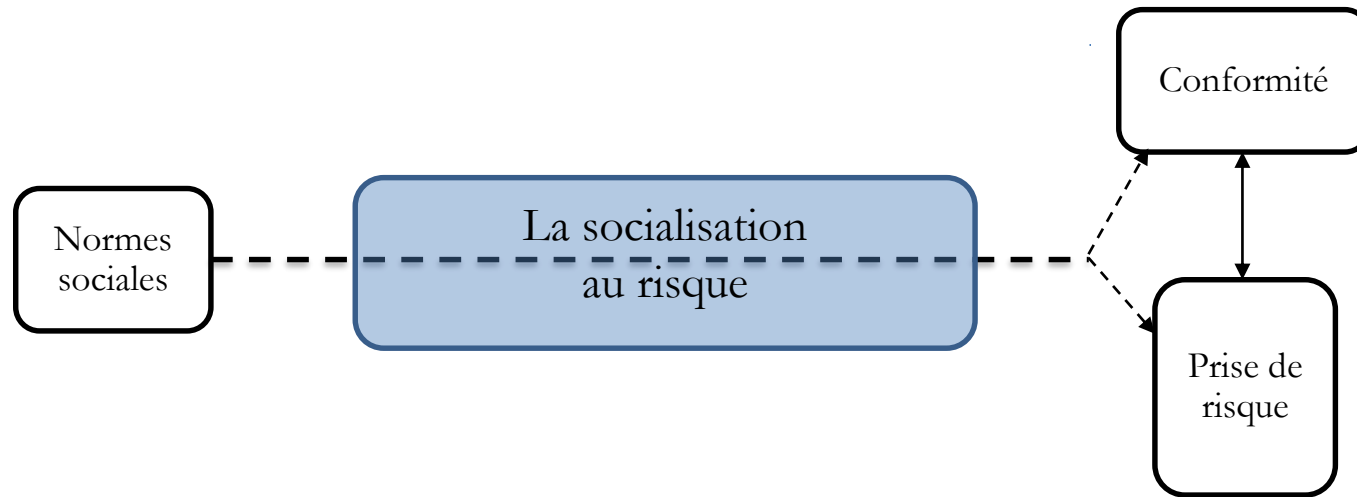
EXEMPLE 5. ÉVOLUTION DES  
NORMES SOCIALES PERÇUES AVEC  
L'ÂGE

EXEMPLE 6. ÉTUDE DES STÉRÉOTYPES  
DE SEXE ASSOCIÉS À LA CONDUITE

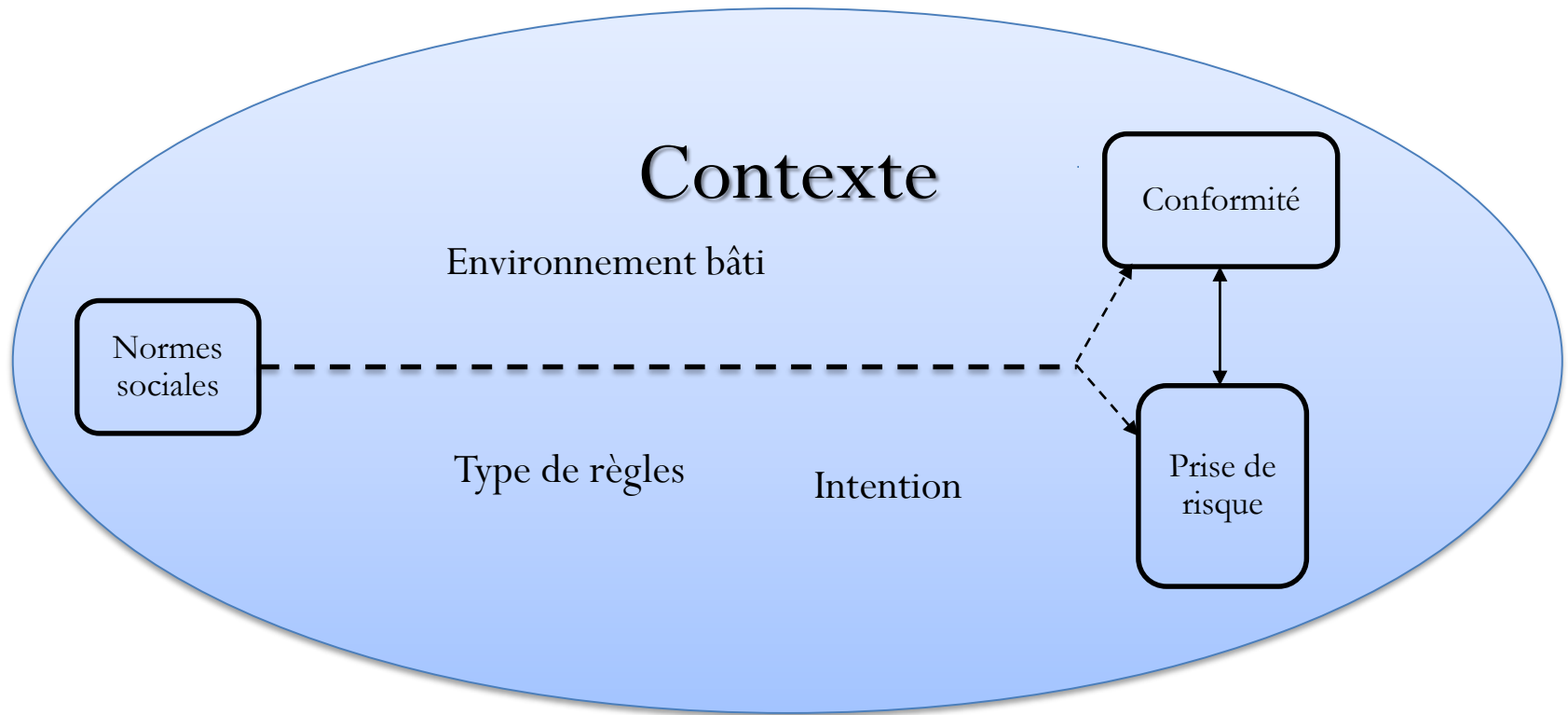
# SOCIALISATION AU RISQUE



# I. La socialisation au risque



# I. La socialisation au risque



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.

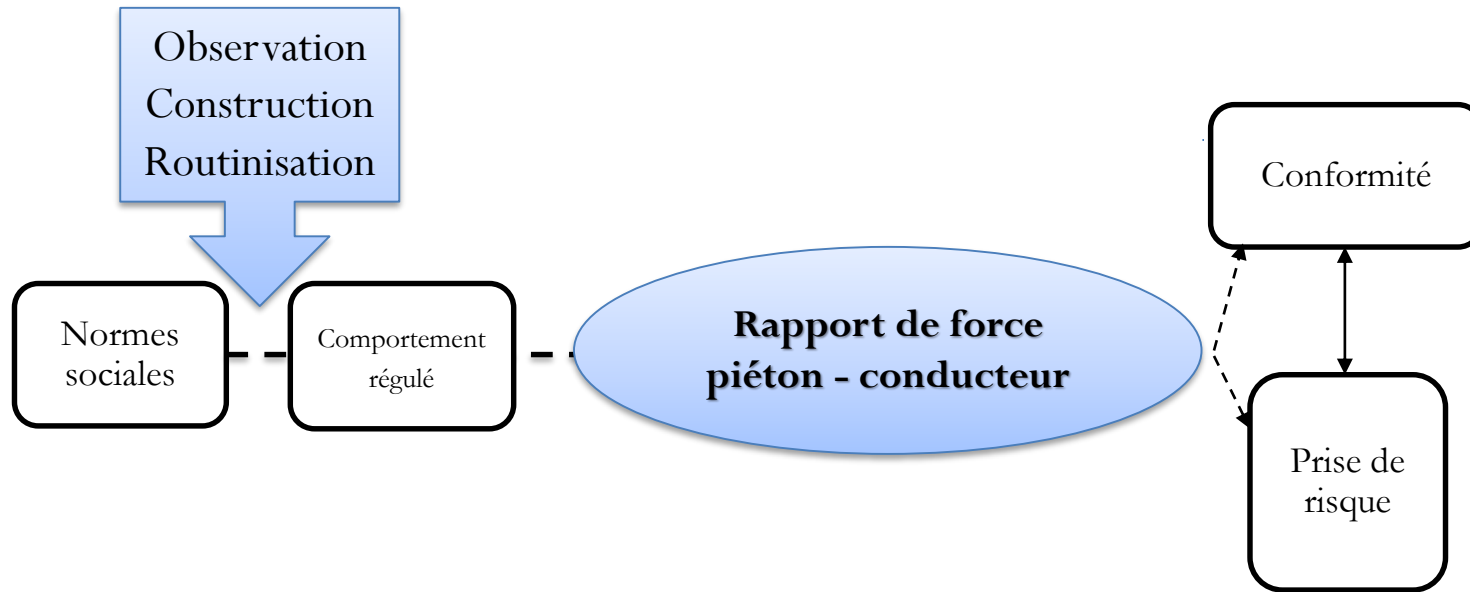
Granié, M. A., Montel, M. C., Brenac, T., Millot, M., & Coquelet, C. (2014). Influence of built environment on pedestrian's crossing decision. *Accident Analysis & Prevention*, 67, 75-85.

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., Pannetier, M., & Guého, L. (2013). Developing a self-reporting method to measure pedestrian behaviors at all ages. *Accident Analysis & Prevention*, 50, 830-839.



# I. La socialisation au risque

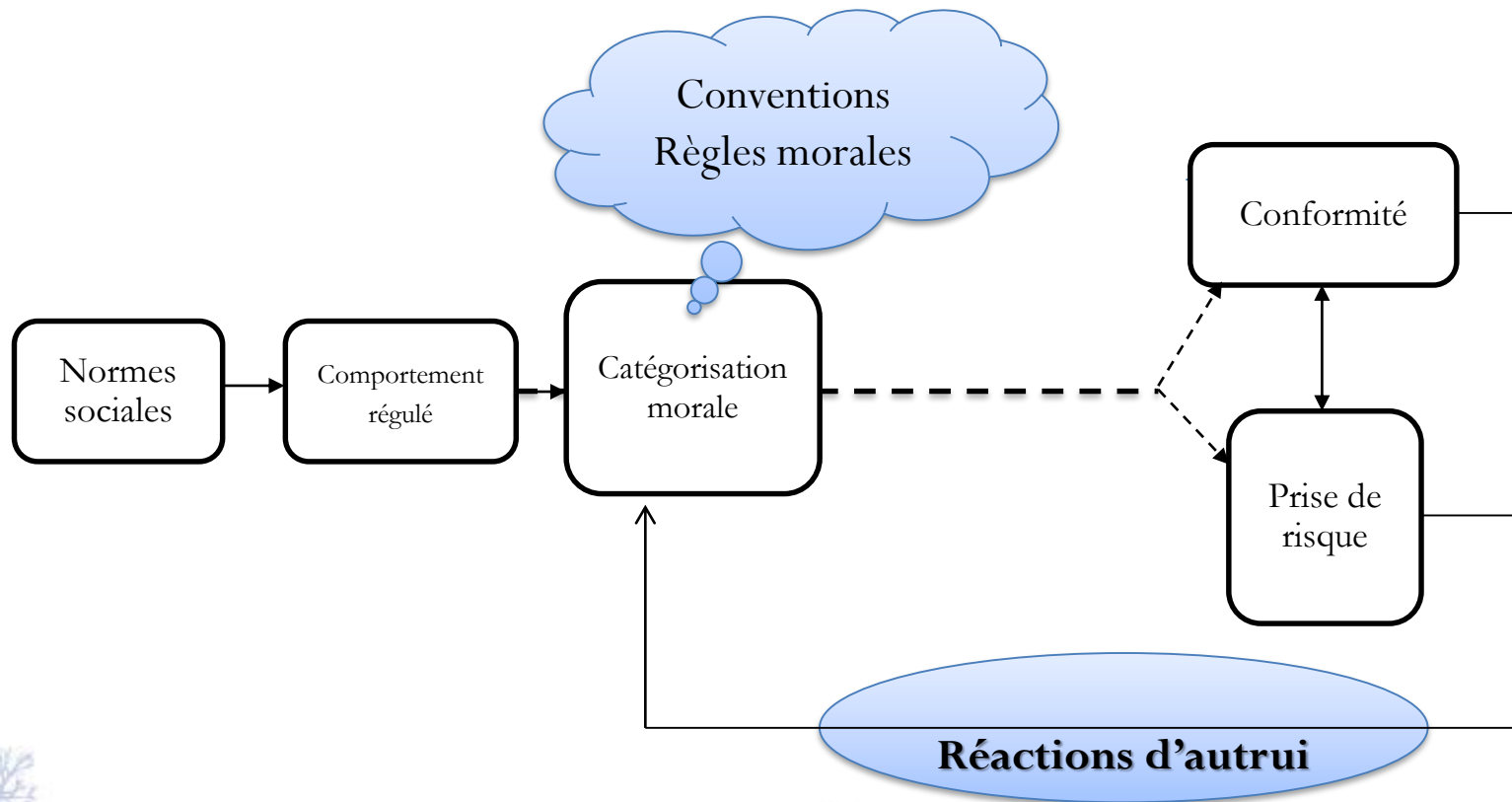


Granié, M.-A. (2004). La construction des règles comportementales sur le port de la ceinture chez l'enfant: analyse du contenu d'entretiens auprès d'enfants de 5 et 8 ans. *Recherche - Transports - Sécurité*, 83, 99-114.

Granié, M.-A., & 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., Montel, M. C., Brenac, T., Millot, M., & Coquelet, C. (2014). Influence of built environment on pedestrian's crossing decision. *Accident Analysis & Prevention*, 67, 75-85.

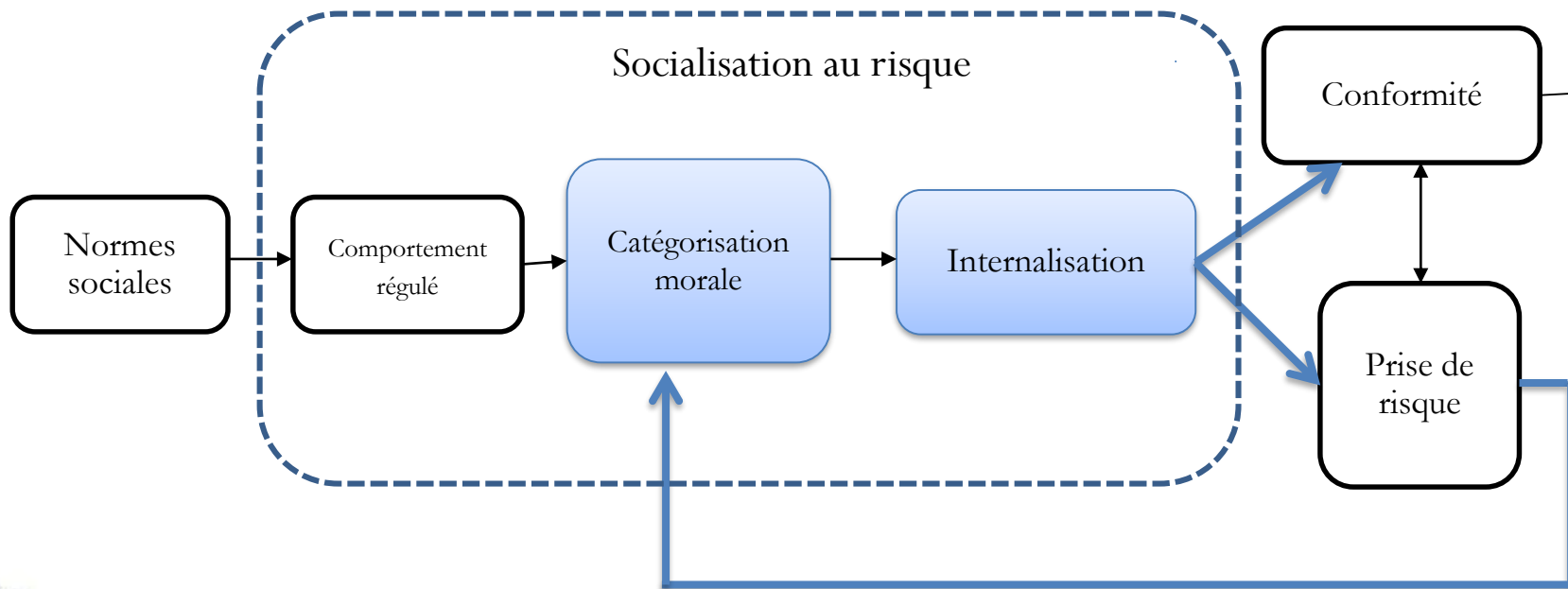
# I. La socialisation au risque



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., & Espiau, G. (2010). Etude qualitative du comportement piéton de collégiens par la méthode de l'autoconfrontation. *Territoires en Mouvement*, 2008(1), 39-57.

# I. La socialisation au risque



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.

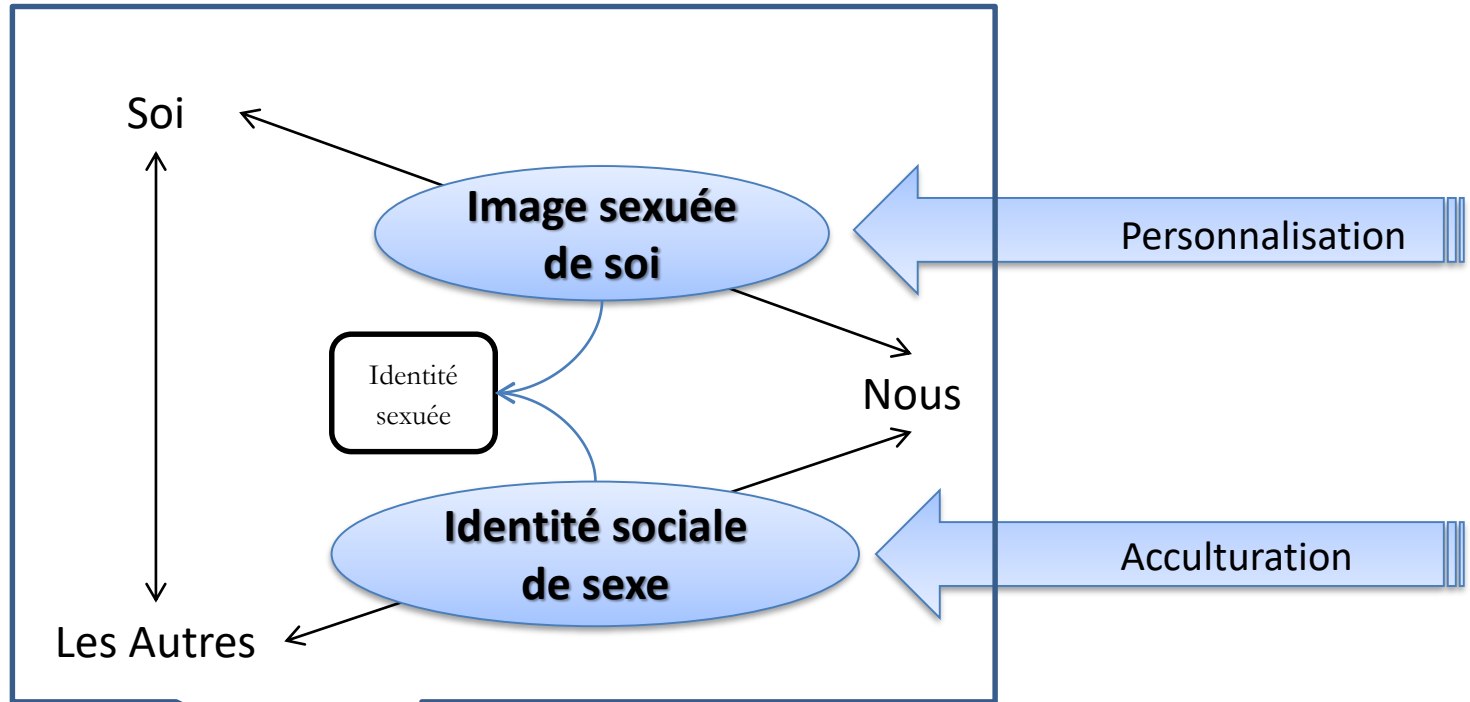
Granié, M.-A. (2009). Sex differences, effects of sex-stereotype conformity, age and internalization on risk-taking among pedestrian adolescents. *Safety Science*, 47, 1277-1283.

Granié, M.-A. (2010). 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.

# IDENTITÉ SEXUÉE



# II. Identité sexuée



Granié, M.-A. (1997). *Milieus, groupes et développement sociopersonnel de l'enfant.*

Granié, M.-A., & Zaouche-Gaudron, C. (1999). *Aprendizagem / Desenvolvimento.*

Granié, M.-A. (2010). *Accident Analysis & Prevention.*

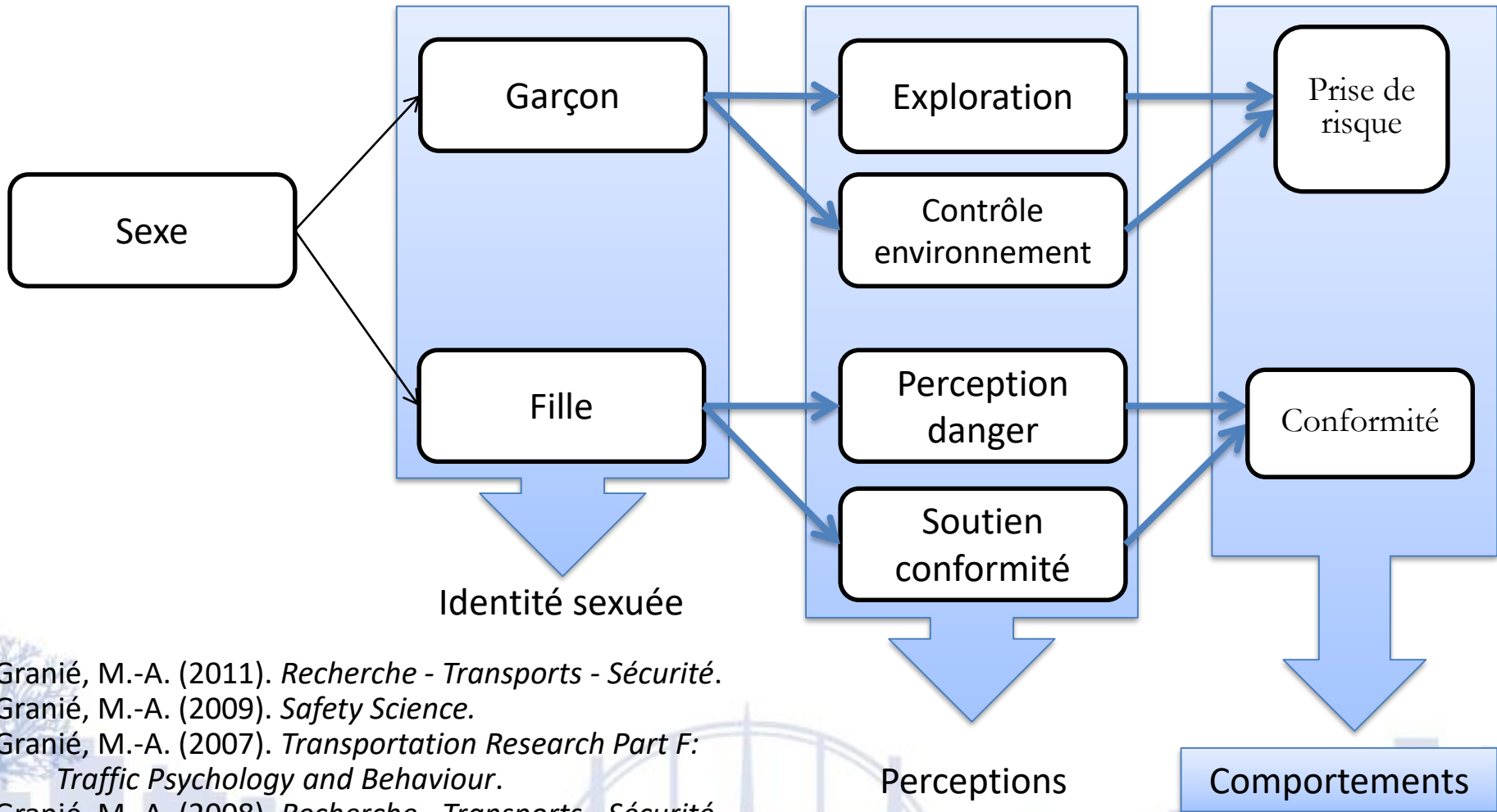
Granié, M.-A., & Pappafava, E. (2011). *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour.*

Asymétrie sociale des sexes  
Abandon contre-stéréotypie

Comportements

Connaissances

# II. Identité sexuée



Granié, M.-A. (2011). *Recherche - Transports - Sécurité*.

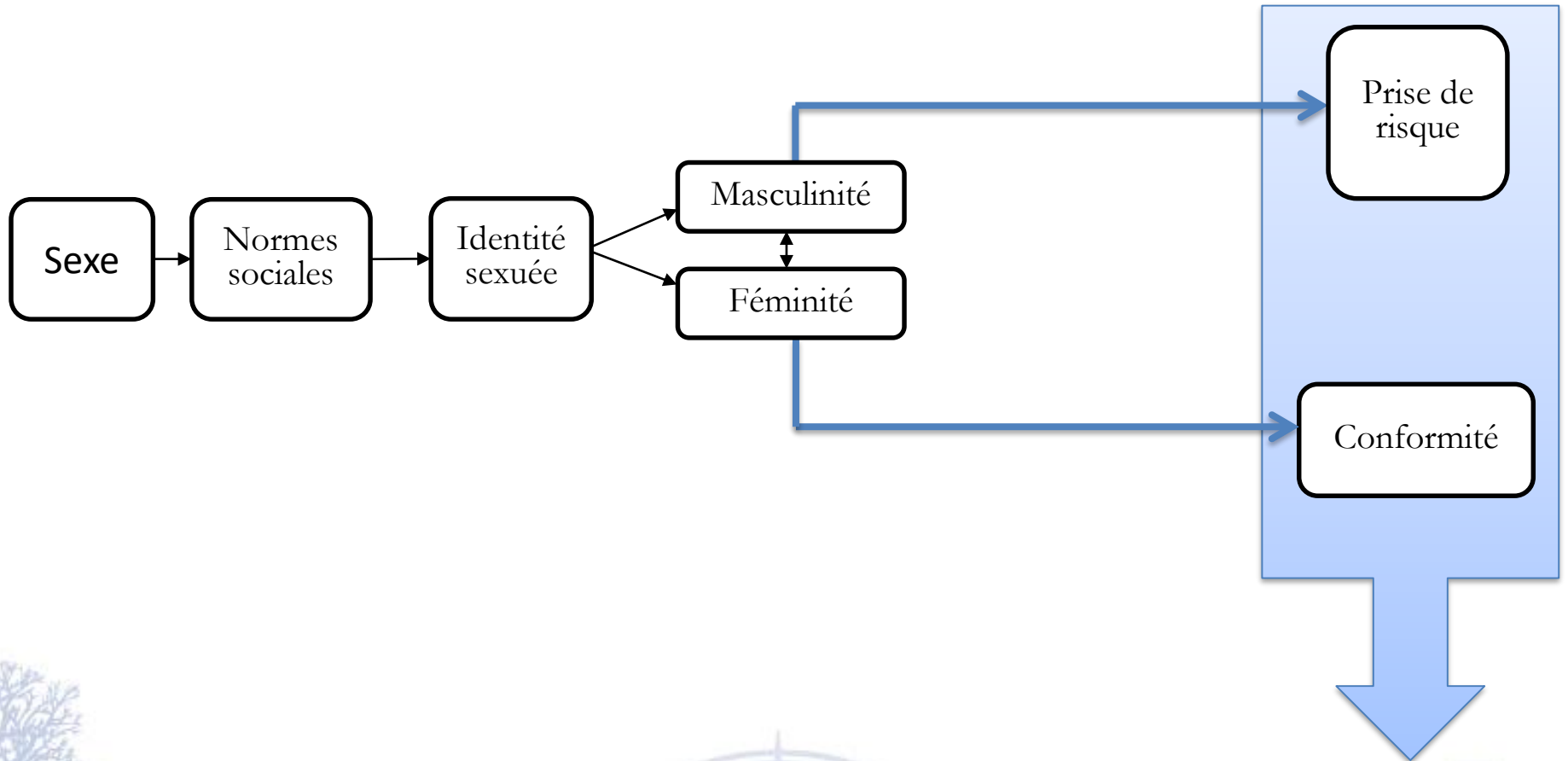
Granié, M.-A. (2009). *Safety Science*.

Granié, M.-A. (2007). *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*.

Granié, M.-A. (2008). *Recherche - Transports - Sécurité*.

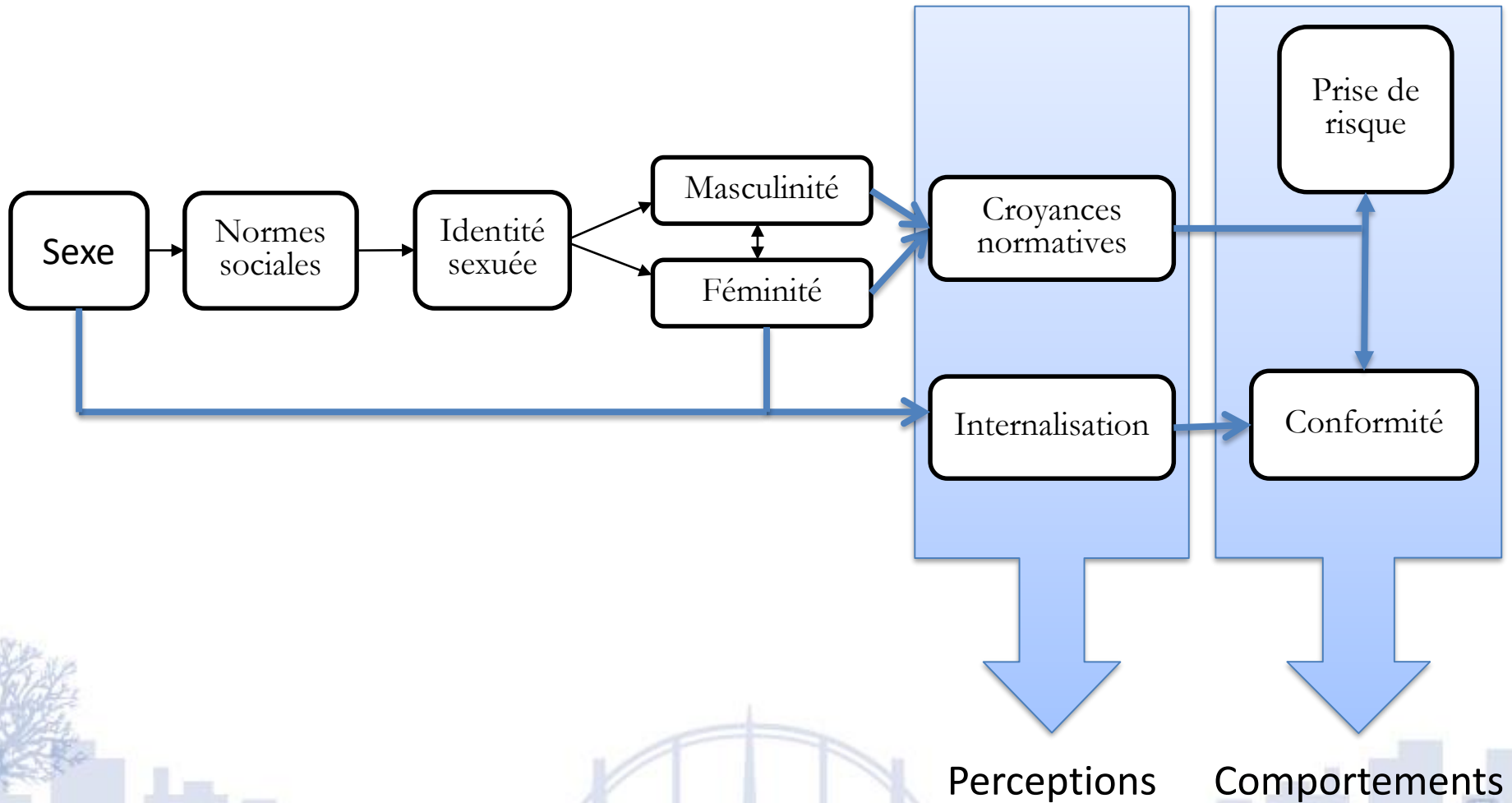
Tom, A., & Granié, M.-A. (2011). *Accident Analysis & Prevention*

# II. Identité sexuée



Granié, M.-A. (2009). *Safety Science*.  
Granié, M.-A. (2010). *Accident Analysis & Prevention*.  
Coquelet, C., Granié, M.-A., & Griffet, J. (2018). *Journal of Risk Research*

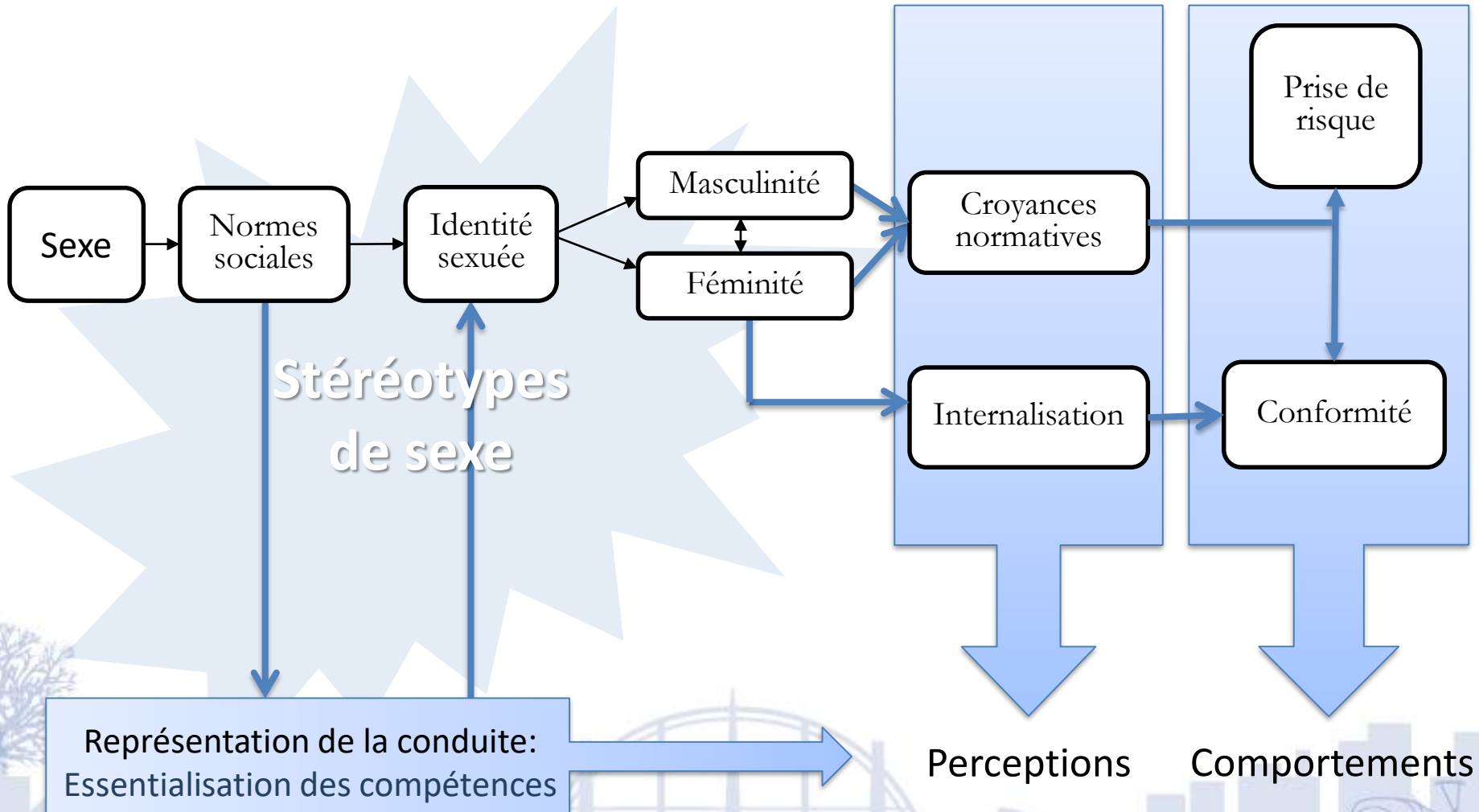
# II. Identité sexuée



Granié, M.-A. (2008). *Recherche - Transports – Sécurité*  
Granié, M.-A. (2009). *Safety Science*.  
Granié, M.-A. (2011). *Recherche - Transports - Sécurité*.



# II. Identité sexuée



Granié, M.-A., & Pappafava, E. (2011). *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*.  
Degraeve, B., Granié, M.-A., Pravossoudovitch, K., & Lo Monaco, G. (2015). *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*.  
Pravossoudovitch, K., Martha, C., Cury, F., & Granié, M.-A. (2015). *Spanish Journal of Psychology*

[www.ifsttar.fr](http://www.ifsttar.fr)

# Exemples d'études

EXEMPLE 1. DIFFÉRENCE DE SEXE  
CHEZ L'ENFANT PIÉTON À 5 ANS

EXEMPLE 2. EFFET DU GENRE SUR LA  
PRISE DE RISQUE CHEZ L'ENFANT  
PRÉSCOLAIRE

EXEMPLE 3. EFFET DU GENRE SUR LES  
CROYANCES NORMATIVES CHEZ  
L'ADULTE

EXEMPLE 4. GENRE, JUGEMENT  
MORAL ET RISQUE CHEZ  
L'ADOLESCENT

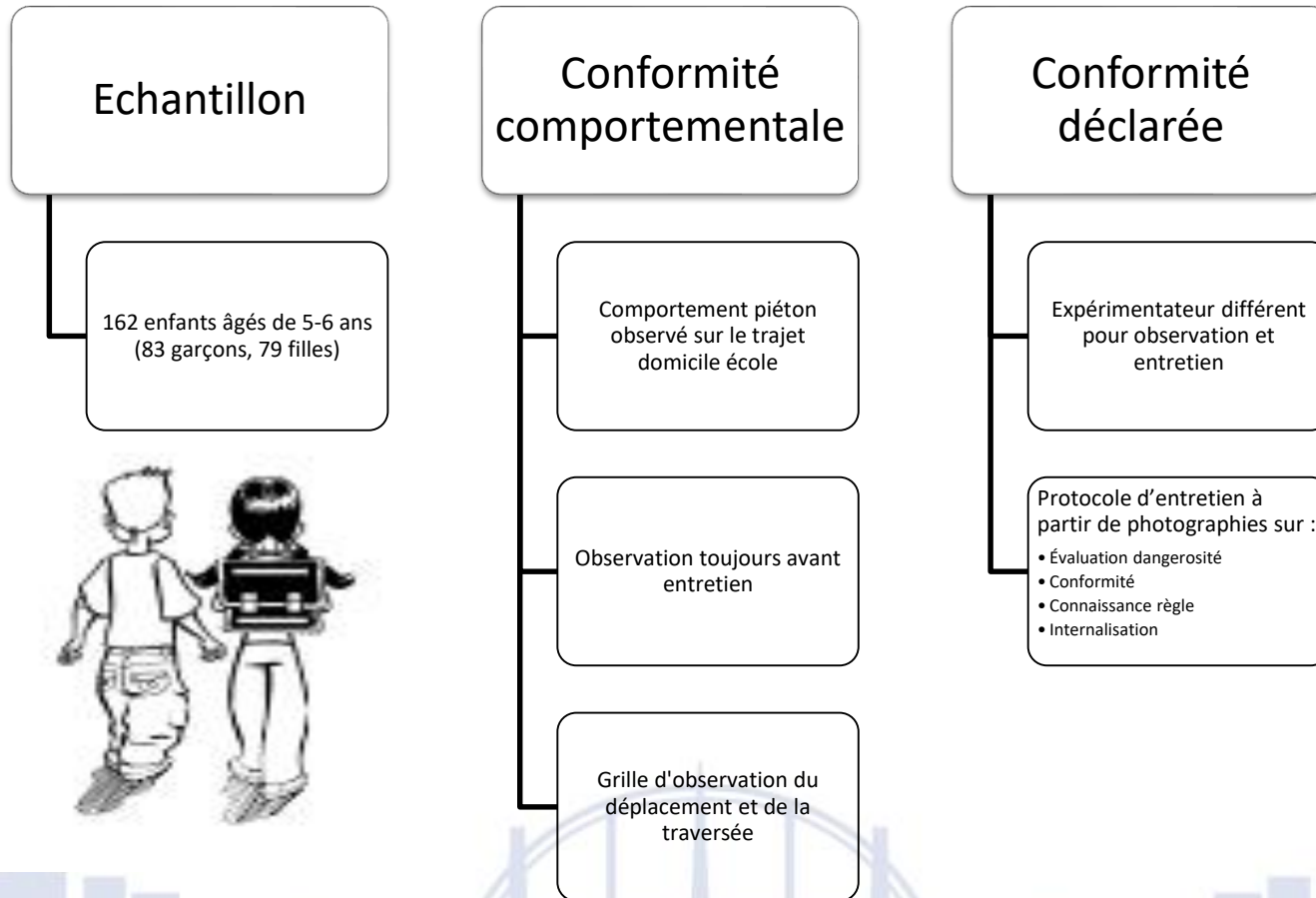
EXEMPLE 5. EVOLUTION DES  
NORMES SOCIALES PERÇUES AVEC  
L'ÂGE

EXEMPLE 6: ÉTUDE DES STÉRÉOTYPES  
DE SEXE ASSOCIÉS À LA CONDUITE

# EXEMPLE 1. DIFFÉRENCE DE SEXE CHEZ L'ENFANT PIÉTON À 5 ANS



# Exemple 1. Différence de sexe chez l'enfant piéton à 5 ans



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.

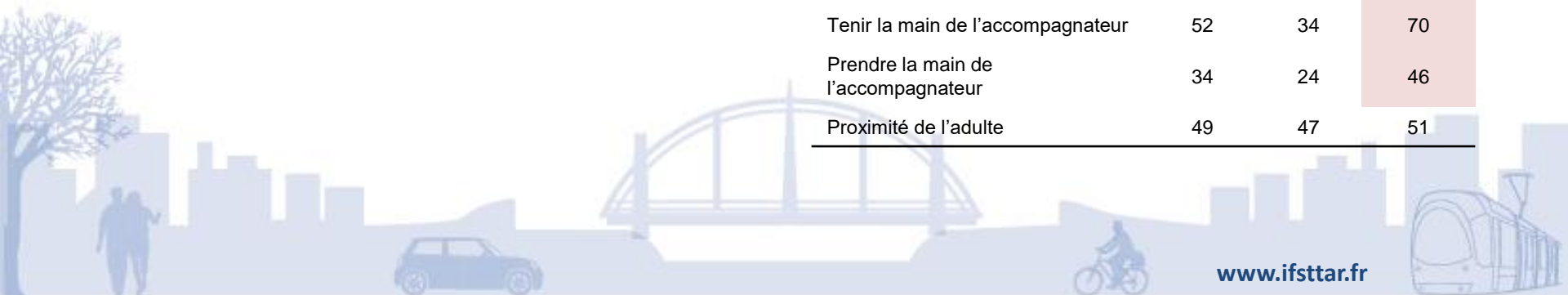
# Résultats

## conformité déclarée

Sous-échelles	Garçons	Filles
Évaluation du danger	10 (10)	10 (8)
Conformité à la règle	9 (9)	10 (7)
Connaissance de la règle	8.5 (10)	10 (10)
Internalisation de la règle	8 (12)	10 (12)
Conformité à la règle dans l'évaluation du danger	32 (39)	39 (28)

## conformité comportementale

Comportement	Total	Garçons	Filles
Déplacement			
Marcher (et non courir) sur le trottoir	75	60	91
Rythme de marche régulier	33	24	43
Position sécuritaire sur le trottoir	49	51	47
Regarder devant soi	54	65	43
Traversée			
Traverser sur le passage piéton	56	58	54
Traverser perpendiculairement à la chaussée	65	53	77
S'arrêter au bord du trottoir avant de traverser	15	12	18
Regarder dans les deux directions	32	43	20
Traverser en marchant (sans courir)	68	57	81
Tenir la main de l'accompagnateur	52	34	70
Prendre la main de l'accompagnateur	34	24	46
Proximité de l'adulte	49	47	51



# Discussion

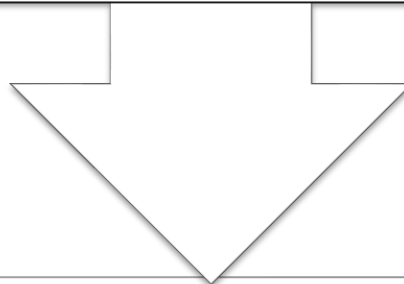


Différences de sexe dans la conformité comportementale et déclarée aux règles piétonnes chez l'enfant préscolaire

Les filles sont plus conformes

Les garçons explorent davantage l'environnement

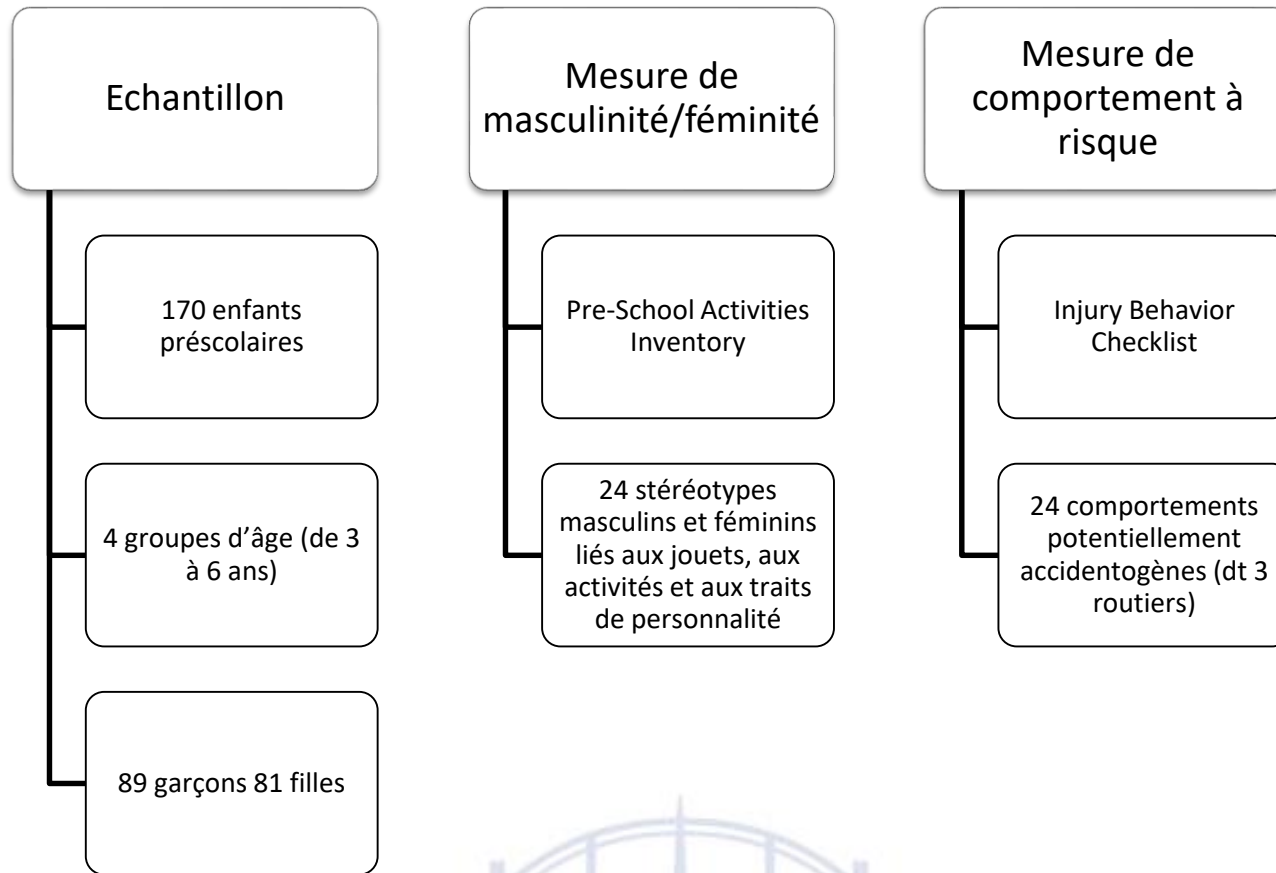
lien entre internalisation des règles et conformité comportementale



Rôles de sexe et effet des stéréotypes de sexe sur la prise de risque et sur la conformité ?

# EXEMPLE 2. EFFET DU GENRE SUR LA PRISE DE RISQUE CHEZ L'ENFANT PRÉSCOLAIRE

# Exemple 2. Effet du genre sur la prise de risque chez l'enfant préscolaire



Granié, M.-A. (2010). Sex, Age and Gender as Determinants of Preschoolers' Injury-Risk Behaviors. *Accident Analysis & Prevention*, 42(2), 726-733.



# Résultats

Mean (standard deviation) of masculinity and femininity scores for boys', girls' and total samples for each age group

		3 year-olds	4 year-olds	5 year-olds	6 year-olds	Total
Masculinity	Boys	27,54 (5,15)	27,56 (4,14)	26,76 (5,82)	25,94 (4,29)	27,05 (4,88)
	Girls	19,29 (6,24)	16,82 (5,22)	16,00 (4,00)	14,00 (3,57)	16,44 (5,04)
	Total	24,28 (6,87)	22,31 (7,16)	21,14 (7,31)	19,64 (7,18)	21,93 (7,26)
Femininity	Boys	23,81 (7,35)	22,26 (7,06)	21,33 (5,52)	20,71 (5,89)	22,19 (6,59)
	Girls	37,12 (8,23)	40,64 (5,04)	40,04 (6,41)	38,68 (7,49)	39,27 (6,77)
	Total	29,07 (10,06)	31,24 (11,10)	31,11 (11,16)	30,19 (11,29)	30,43 (10,84)
IBC score	Boys	23,52 (11,05)	23,52 (10,99)	22,52 (11,81)	16,76 (7,05)	21,94 (10,71)
	Girls	19,00 (8,82)	20,23 (9,83)	18,13 (8,26)	11,58 (6,76)	17,35 (8,99)
	Total	21,69 (10,34)	21,91 (10,45)	20,23 (10,24)	14,03 (7,29)	19,71 (10,15)

Summary of the regression analyses predicting the IBC score for the entire sample and for each sex group

	Total sample Standardized $\beta$	Boys sample Standardized $\beta$	Girls sample Standardized $\beta$
Age	-.11	-.12	-.18
Child's masculinity score	.66***	.56***	.33***
Child's femininity score	.19	.07	.20
Parent's masculinity score	-.003	.03	.02
Parent's femininity score	-.04	.02	-.12
Child's sex	-.11		
	$R^2 = .29, p < .001$	$R^2 = .32, p < .001$	$R^2 = .18, p < .01$

# Discussion

## Différence de sexe dans la prise de risque

- La prise de risque est expliquée, chez les garçons et les filles, par la conformité aux stéréotypes masculins
- La prise de risque est mieux expliquée par la conformité aux stéréotypes de sexe masculin que par le sexe biologique

## Effet de l'âge

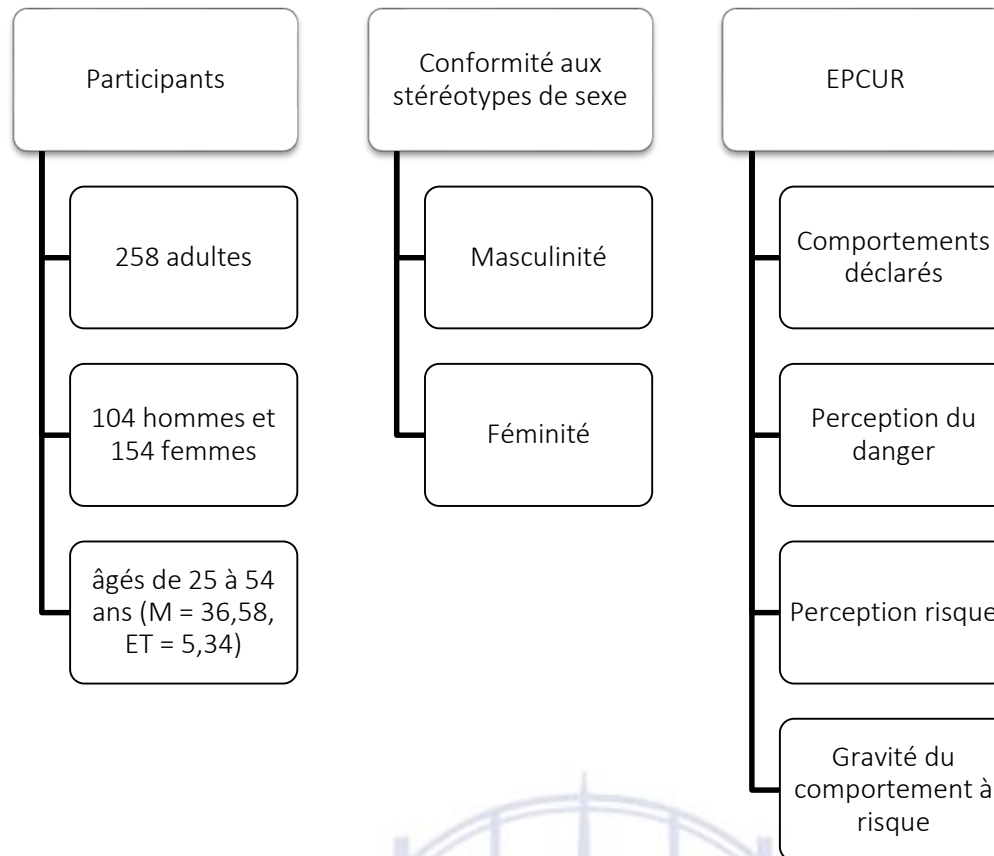
- La prise de risque baisse avec l'âge
- La masculinité baisse avec l'âge chez les filles
  - conformité à l'in-group par abandon des caractéristiques de l'out-group



# EXEMPLE 3. EFFET DU GENRE SUR LES CROYANCES NORMATIVES CHEZ L'ADULTE



# Exemple 3. Effet du genre sur les croyances normatives chez l'adulte



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.

# Résultats

Moyenne (et écart-type) par sexe sur les 4 échelles EPCUR

	Sexe	
	hommes	femmes
Comportement	21,64 (6,46)	22,61 (6,27)
Perception risque	36,40 (7,85)	35,32 (8,02)
Perception danger	39,89 (6,57)	38,85 (6,34)
Gravité	39,41 (7,15)	38,80 (8,02)

Gravité mise en danger

Hommes	18,63 (2,08)
Femmes	17,90 (3,07)

Moyenne (et écart-type) par catégorie d'adhésion aux stéréotypes de sexe sur les 4 échelles EPCUR

	Conformité aux stéréotypes de sexe	
	Individus masculins	Individus féminins
Comportement	22,48 (6,55)	21,07 (6,64)
Perception risque	36,41 (7,03)	34,92 (9,24)
Perception danger	38,61 (6,43)	40,02 (5,45)
Gravité	37,11 (7,27)	40,73 (7,27)

Gravité transgression volontaire

Faiblement masculin	21,57 (5,90)
Fortement masculin	20,02 (6,15)
Faiblement féminin	20,29 (6,15)
Fortement féminin	21,52 (5,90)

# Discussion



Différence de sexe dans la perception de la gravité

- les hommes réprouent l'erreur

Effet de la conformité aux stéréotypes de sexe

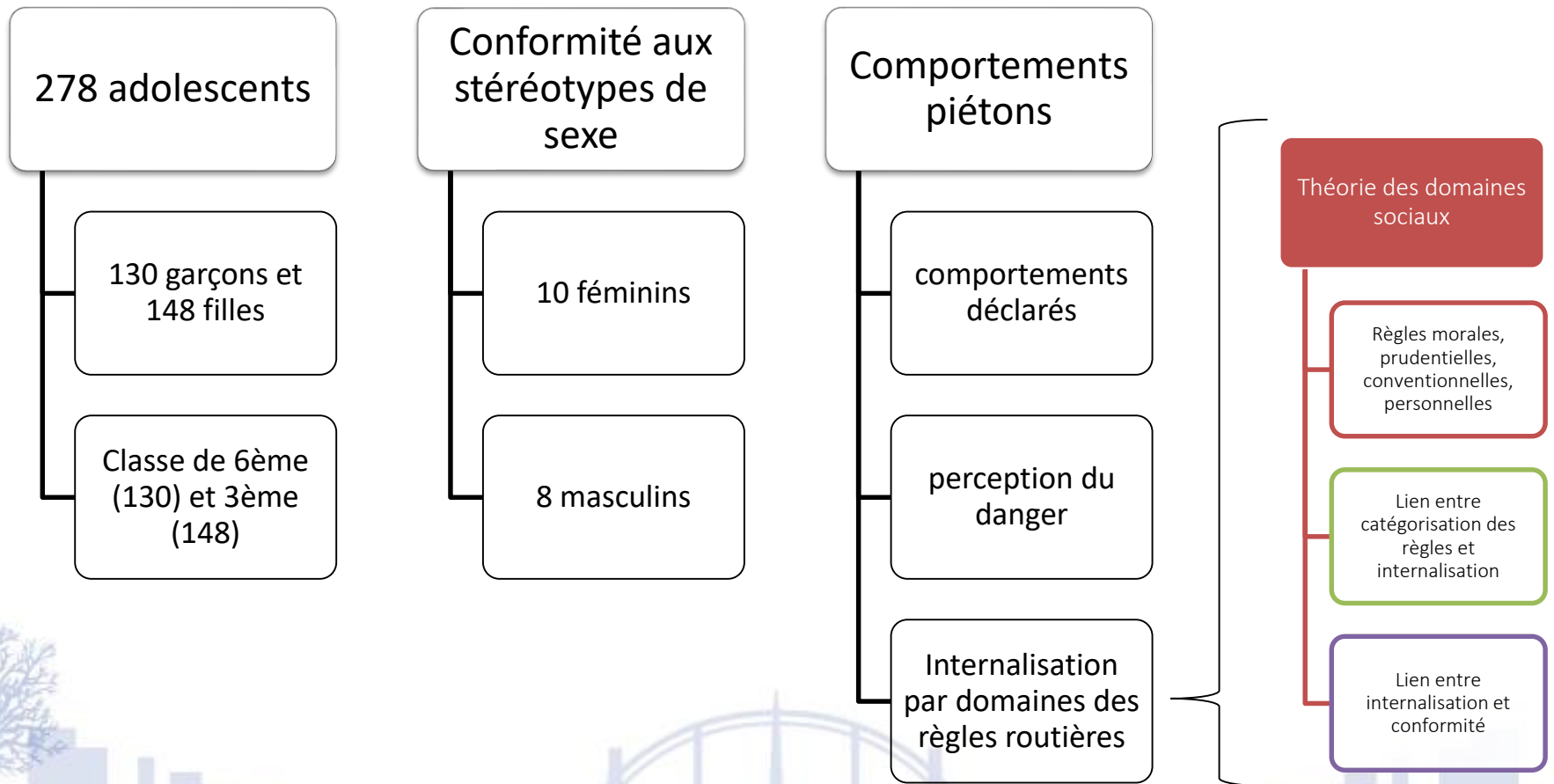
- les individus féminins réprouent l'infraction

Stéréotypes féminins

- importance d'autrui
- effet sur la perception des règles

# EXEMPLE 4. GENRE, JUGEMENT MORAL ET RISQUE CHEZ L'ADOLESCENT

# Exemple 4. Genre, jugement moral et risque chez l'adolescent



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.



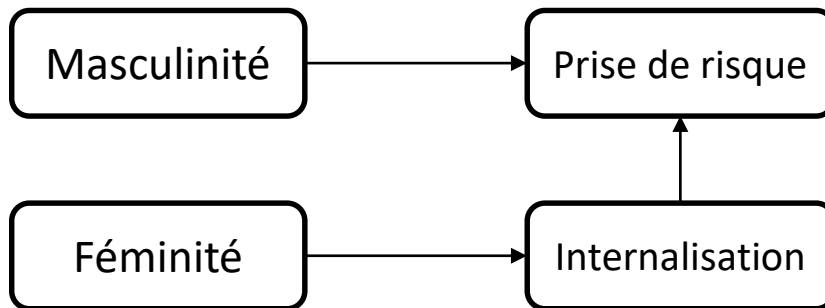
# Résultats

Mean (and standard deviation) for each sex group

Sex group		Risk-taking	Danger perception	Internalization by domain
Male		41,06 (12,40)	46,52 (12,64)	66,17 (14,28)
Female		34,49 (11,05)	50,56 (9,61)	72,30 (11,52)

linear regression on internalization by domain

Predictor	Standardized beta coefficients
Danger	.504***
Masculine	-.068
Feminine	.177***
Age	-.009
Gender	.056



linear regression on risk-taking

Predictor	Standardized betas
Age	.17***
Internalization	-.33***
Danger	-.19***
Masculine	.12*
Feminine	-.10
Gender	-.08

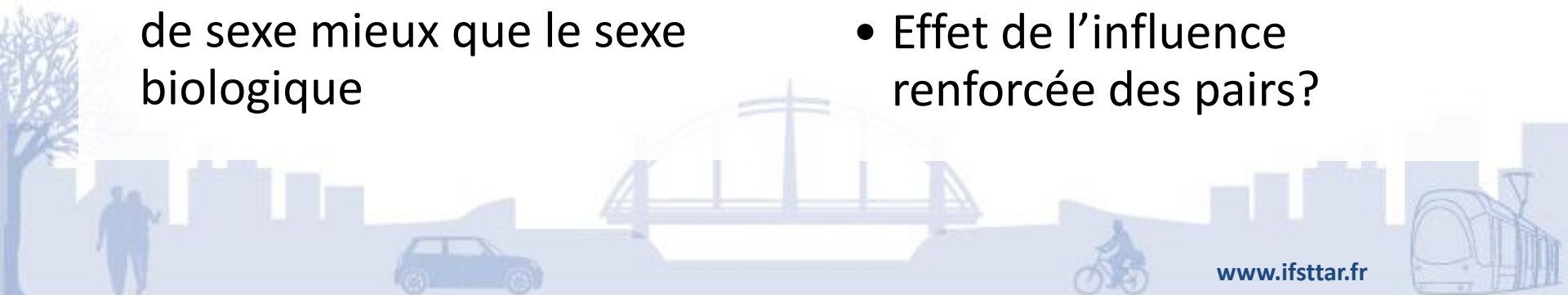
# Discussion

## Effet de la conformité aux stéréotypes de sexe

- La masculinité renforce la prise de risque
- La féminité renforce l'internalisation des règles
- Les stéréotypes de sexe expliquent les différences de sexe mieux que le sexe biologique

## Effet de l'âge

- Les comportements à risque augmentent avec l'âge
- La perception du risque et l'internalisation des règles baissent avec l'âge
- Effet de l'influence renforcée des pairs?



# EXEMPLE 5. EVOLUTION DES NORMES SOCIALES PERÇUES AVEC L'ÂGE



# Exemple 5. Evolution des normes sociales perçues avec l'âge

## Population

- 6 collèges
- 2473 collégiens
- De 10 à 16 ans (5 catégories d'âge)
- 1094 garçons et 1327 filles

## Outil d'exploration des normes sociales

- **Fréquence de comportements piétons (EPCUR). Likert en 5 points**
  - Infractions de règles routières
  - Mises en danger non intentionnelle
- **Normes interrogées**
  - *Déclarés pour Soi* (normes réelles)
  - *Perçus chez les Pairs de même âge* (normes pairs)
  - *Perçus chez les Parents* (normes parents)

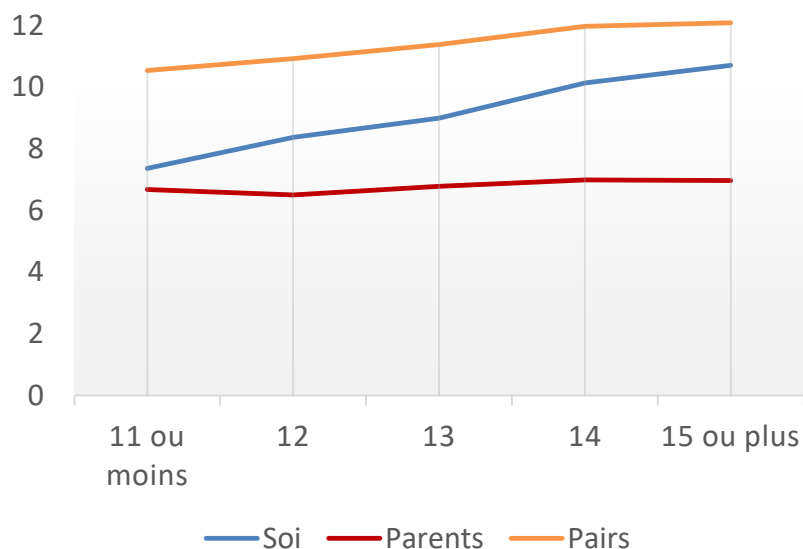
## Variables explicatives supplémentaires

- Acceptabilité des comportements à risque accidentel
- Supervision perçue par l'adolescent (Abou-Dumontier, 2012)
- Adhésion aux stéréotypes de sexe (Granié, 2009)

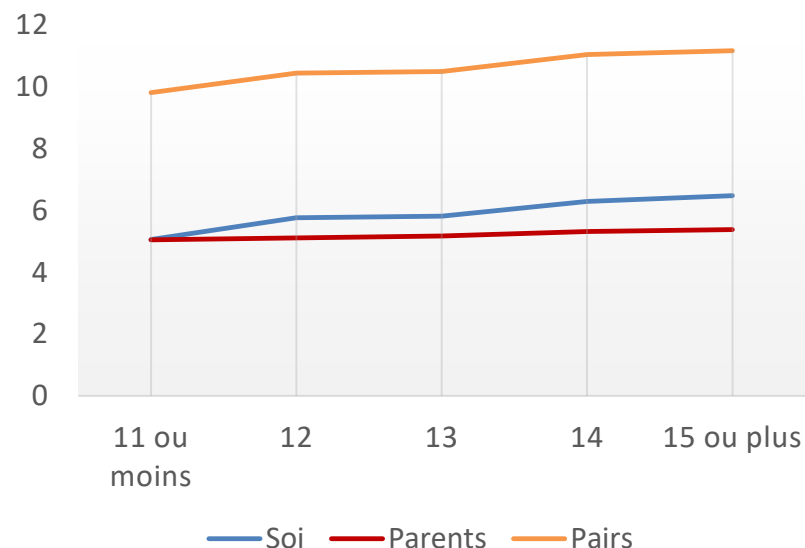
Granié, M.-A., & Apostolidis, T. (2017). *Effet de l'âge et du sexe sur la relation aux normes des parents et des pairs : étude sur des adolescents piétons*. 7èmes entretiens francophones de psychologie. Symposium "L'espace routier : un lieu d'étude de la socialisation pour la psychologie sociale et la psychologie du développement", Université de Lille 3.

# Résultats

## Fréquences perçues Infractions



## Fréquences perçues Mise en danger



La fréquence chez les pairs (norme perçue) est toujours supérieure à la fréquence déclarée pour Soi (norme réelle)

Les comportements à risque déclarés augmentent avec l'âge

Les comportements à risque attribués aux pairs augmente avec l'âge

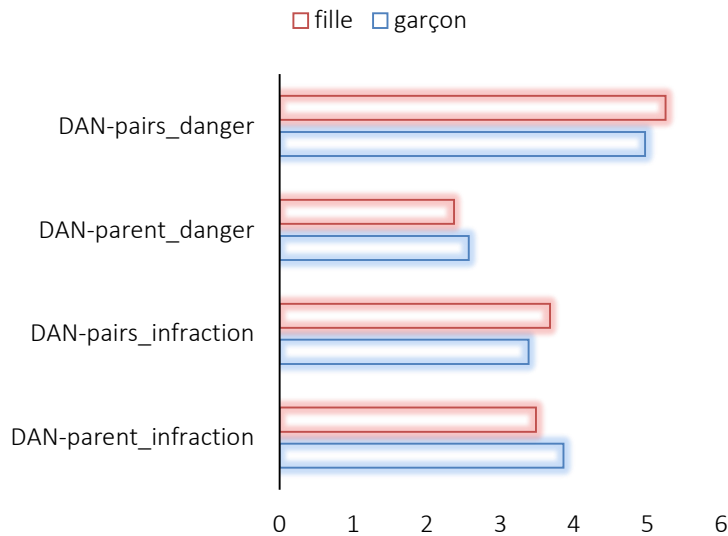
Pas d'effet de l'âge sur la fréquence attribuée aux parents

Distance Soi-Parents augmente avec l'âge

Distance Soi-Pairs baisse avec l'âge uniquement sur l'infraction

Normes parentales stables, normes Soi et pairs deviennent risquées avec l'âge.

# Effet des variables observées



	Distance soi- parents infraction	Distance soi- pairs infraction	Distance- parents danger	Distance- pairs danger
Sexe	-	-	-	-
Age	,131***	-,076***	-	-
Acceptabilité	,141***	-,160***	,104***	-
Supervision	-	,114***	-	-
Masculinité	,118***	-	-	-
Féminité	-	,128***	-,066**	-
R <sup>2</sup> standardisé	,065***	,09***	,019***	-

## Différence de sexe sur infraction seulement

- Distance Soi-Parents plus importante chez les garçons
- Distance Soi-Pairs plus importante chez les filles
- La différence de sexe disparaît quand on contrôle la conformité aux stéréotypes de sexe

# Discussion

Fréquence de comportements à risque accidentels déclarés par les adolescents...

- ...Est toujours inférieure à la fréquence perçue chez les pairs
- ... Est toujours supérieure à la fréquence perçue chez les parents

Les garçons se rapprochent de la norme des pairs avec l'âge

- Plus que les filles
- Plus sur les risques intentionnels

La conformité aux stéréotypes de sexe influence la distance aux normes de comportements à risque intentionnels

- La masculinité renforce la proximité à la norme des pairs
- La féminité renforce la proximité à la norme parentale

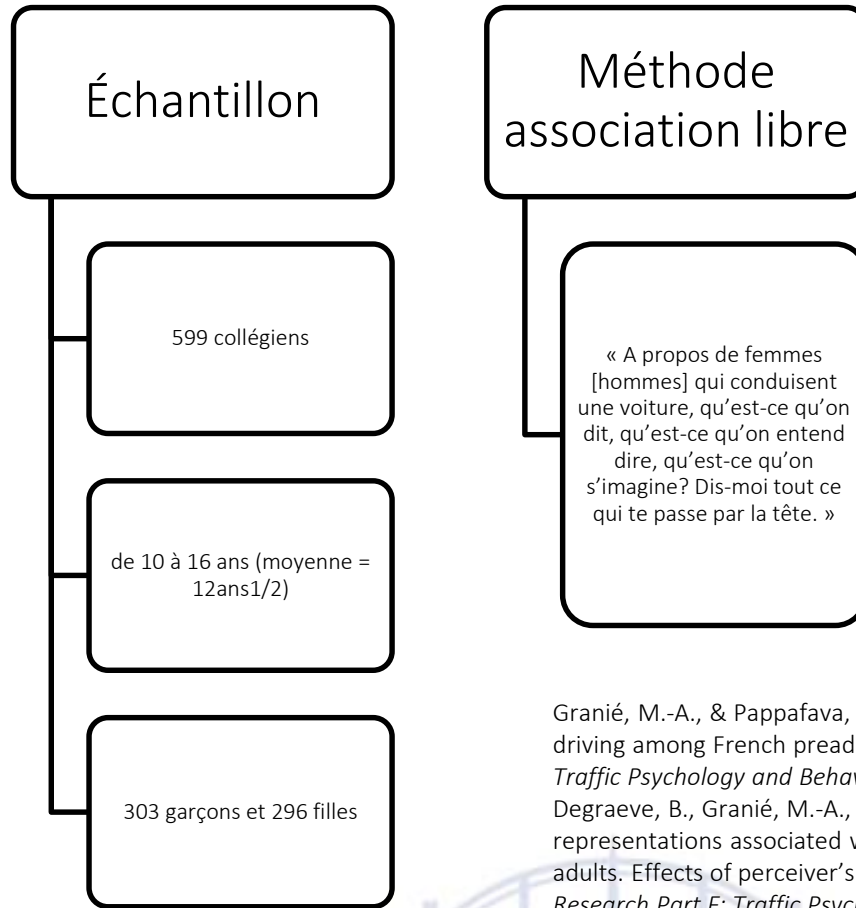


# EXEMPLE 6: ÉTUDE DES STÉRÉOTYPES DE SEXE ASSOCIÉS À LA CONDUITE





# Exemple 6: étude des stéréotypes de sexe associés à la conduite



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., 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.

# Analyse qualitative

---

Classification thématique

---

Valence du discours conservée (bon-mauvais, fort-faible,...)

---

Qualité de la conduite (Bon/mauvais conducteur)

---

Sécurité (Conduite prudente/imprudente)

---

Règles (Conformité/transgression)

---

Identité (consistance/inconsistance)

---

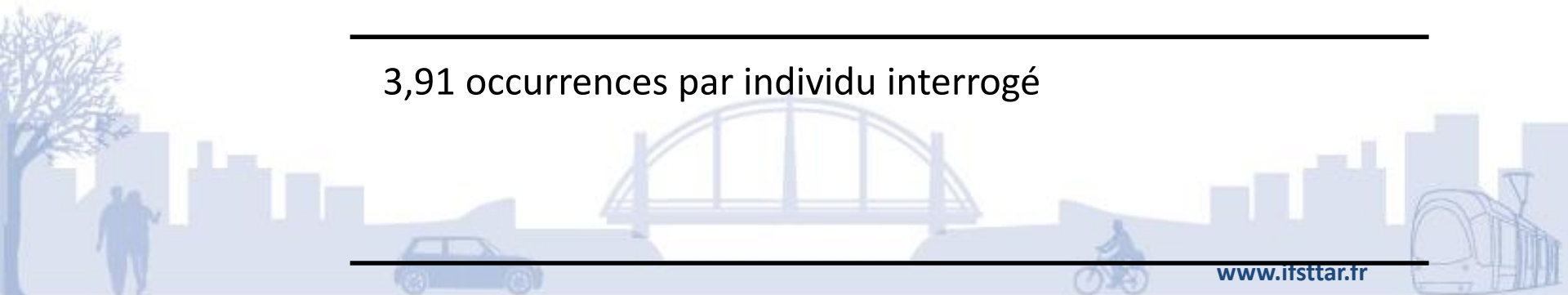
Recodage des discours

2345 occurrences traitées

---

3,91 occurrences par individu interrogé

---



# Effet du sexe de la cible

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

## Homme conducteur

Transgression\*\*\*

- Vitesse élevée\*\*\*
- Alcool, drogues\*\*\*

Conduite imprudente \*\*\*

- Agressivité \*\*\*

Bon conducteur\*

Consistance identitaire \*\*\*

- Forte attraction pour la conduite \*\*\*
- Valorisation de soi à travers la conduite\*\*\*
- Conduite comme activité masculine \*

## Femme conductrice

Conduite imprudente

- Haute fréquence d'accidents\*\*

Conformité\*\*\*

- Vitesse faible\*\*\*
- Pas d'alcool, pas de drogues\*\*\*

Conduite prudente \*\*\*

- Faible fréquence d'accidents\*\*\*

Mauvais conducteur\*\*\*

- Manque de contrôle du véhicule \*\*\*

Inconsistance identitaire\*\*\*

Conduite comme activité pas féminine \*\*\*

Femme = homme\*\*

# Effet du sexe du participant

Pink= girls>boys

Blue= boys>girls

## Homme conducteur

- Good driver
- Bad driver
- Incautious, inattention\*\*
- Aggressiveness, risk taking
- High frequency of accidents\*
- Dangerous driving
- Valorization of self through driving \*\*
- Transgression
- High speed \*\*
- Alcohol drugs
- Strong attraction for driving
- Driving as masculine activity
- Do something else than driving\*\*
- Men = women\*\*

## Femme conductrice

- Good driver
- Bad driver
- Bad in maneuvers\*
- Cautious, attention\*
- Aggressiveness, risk taking\*
- High accident frequency
- Low accident frequency
- Dangerous driving
- Compliance
- Transgression
- Low speed
- No alcohol no drugs
- Do something else than driving
- Masculine gender role
- Feminine gender role
- Women = men

Student t on independent samples on comparison between boys and girls on stereotypes [frequency>.08] (\*p<.05, \*\*p<.001)

[www.ifsttar.fr](http://www.ifsttar.fr)

# Effet de l'âge

## Age effect

### **Age effect among girls only**

## Homme conducteur

- Good driver
- Bad driver
- Incautious, inattention
- Aggressiveness, risk taking
- High frequency of accidents
- Dangerous driving
- Valorization of self through driving
- **Transgression\***
- High speed
- **Alcohol drugs\*\***
- Strong attraction for driving
- Driving as masculine activity
- Do something else than driving
- Men = women

## Femme conductrice

- Good driver
- Bad driver\*
- Bad in maneuvers\*
- Cautious, attention\*
- Aggressiveness, risk taking
- High accident frequency\*\*
- Low accident frequency
- Dangerous driving
- Compliance
- Transgression
- Low speed\*
- No alcohol no drugs
- Do something else than driving
- Masculine gender role
- Feminine gender role
- **Women = men**

Anova on sex and age on stereotypes [frequency>.08] (\*p<.05,  
\*\*p<.001)

# Discussion

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

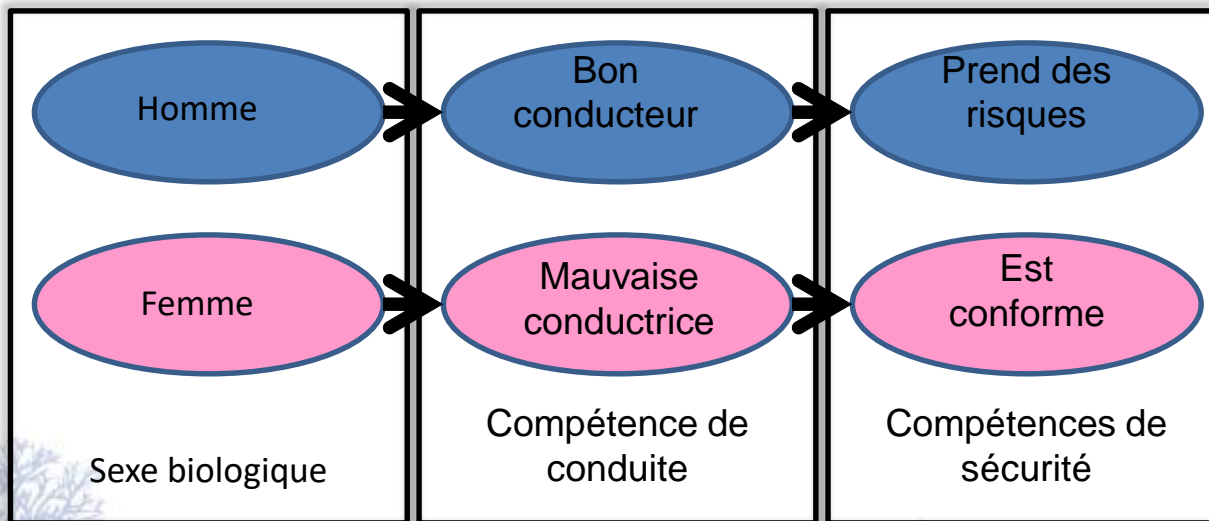
- Homme conducteur prototype
- Femme conductrice construite en antonymie

Effet de l'identité sociale de sexe

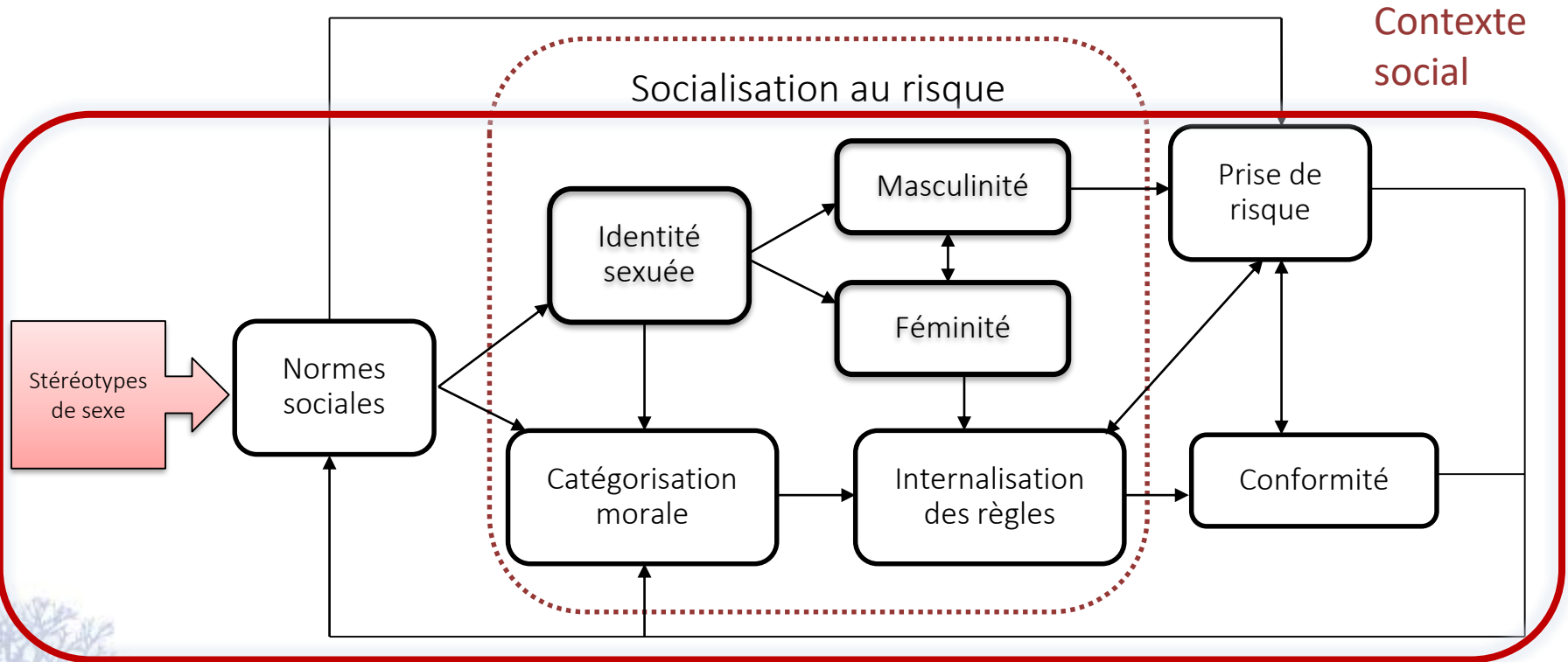
- Les enfants ont tendance à dévaloriser l'out-group,
- en particulier les filles : compensation de l'asymétrie sociale?

Effet de l'âge

- Les stéréotypes masculins sur les conducteurs sont stables selon l'âge
- Les stéréotypes féminins, surtout négatifs, augmentent avec l'âge (juste avant l'accès au permis de conduire)
- Certains stéréotypes se développent chez les filles avant de se développer chez les garçons (explication du développement ?)



# Identité sexuée et socialisation au risque



# Perspectives sur cette thématique

## Effets sur la réussite au permis

- De la conformité aux stéréotypes de sexe
- De l'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite
  - Projet PermisHF
- Effet de menace du stéréotype et efficacité des contre-stéréotypes lors de l'examen
  - Thèse de Céline Dentella (avec Christine Morin-Messabel)

## Différences culturelles dans les différences de sexe

- Thèse Florent Varet (avec Thémis Apostolidis)
- Projet ESRA

## Perceptions des règles routières

- Projet 2RLP



# Merci !!

marie-axelle.granie@ifsttar.fr

