HAL
open science

Approche psychosociale des effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque déclarés au volant et dans différents domaines chez les jeunes conducteurs

Ludivine Gueho

To cite this version:

Ludivine Gueho. Approche psychosociale des effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque déclarés au volant et dans différents domaines chez les jeunes conducteurs. Psychologie et comportements. Aix Marseille Université, 2015. Français. NNT : . tel-01246093

HAL Id: tel-01246093

https://hal.science/tel-01246093v1

Submitted on 18 Dec 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Aix-Marseille Université
UFR de Psychologie et Sciences de l'Education

Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux

THÈSE

Pour l'obtention du grade de
DOCTEUR D'AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ

Formation doctorale : Psychologie (16ème section CNU)
École doctorale 356 – *Cognition, Langage, Éducation*

Co-dirigée par Jean-Claude Abric†, Thémis Apostolidis et Marie-Axelle Granié
Présentée et soutenue publiquement le 14 décembre 2015

Par Ludivine Guého

Approche psychosociale des effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque déclarés au volant et dans différents domaines chez les jeunes conducteurs.

JURY :

Thémis Apostolidis, *PR* (Directeur)	LPS, Aix-Marseille Université
Marie-Axelle Granié, *DR* (Co-directrice)	LMA, IFSTTAR, Salon-de-Provence
Christine Morin-Messabel, *MCF* (Examinatrice)	GREPS, Université Lyon 2
Véronique Rouyer, *PR* (Rapporteur)	PSQV, Université de Bordeaux
Manuel Tostain, *PR* (Rapporteur)	CERReV, Université de Caen

AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ
Laboratoire de Psychologie Sociale – LPS EA 849

N° attribué par la bibliothèque

THÈSE

Co-dirigée par Jean-Claude Abric†, Thémis Apostolidis et Marie-Axelle Granié
Présentée et soutenue publiquement le 14 décembre 2015
par Ludivine Guého

Pour l'obtention du grade de
DOCTEUR D'AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ

Formation doctorale : Psychologie (16ème section CNU)
École doctorale 356 – *Cognition, Langage, Éducation*

Approche psychosociale des effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque déclarés au volant et dans différents domaines chez les jeunes conducteurs.

JURY :

Thémis Apostolidis, *PR* (Directeur)	LPS, Aix-Marseille Université
Marie-Axelle Granié, *DR* (Co-directrice)	LMA, IFSTTAR, Salon-de-Provence
Christine Morin-Messabel, *MCF* (Examinatrice)	GREPS, Université Lyon 2
Véronique Rouyer, *PR* (Rapporteur)	PSQV, Université de Bordeaux
Manuel Tostain, *PR* (Rapporteur)	CERReV, Université de Caen

A ma famille,

Résumé : Dans quelle mesure les rôles de sexe et l'identité sexuée influencent-ils les comportements à risque au volant des jeunes conducteurs ? Voilà la question qui guide ce travail de thèse dans lequel nous adoptons une approche psychosociale des différences de sexe. L'objectif est d'interroger le lien entre identité sexuée et comportements à risque en adoptant une approche multidimensionnelle de l'identité sexuée. Il s'agit également de tester l'effet médiateur partiel du risque et des bénéfices perçus dans ce lien, de comparer l'effet de l'identité sexuée dans le domaine routier, domaine masculin, et dans d'autres domaines et, enfin, de tester la relation causale entre identité sexuée et comportements à risque. Ce travail s'organise autour de trois axes. Le premier porte sur la validation des outils de mesure et d'activation de l'identité sexuée. Une première étude (étude 1) permet de valider en français une version pour adulte d'une mesure de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité. Trois autres études (études 2-4) ont été menées pour valider une méthode d'activation de l'identité sexuée. Les résultats mettent en évidence la difficulté d'activer l'identité sexuée, le sexe constituant une catégorie sociale particulière. Le deuxième axe porte, d'une part, sur la validation des outils de mesure des comportements à risque au volant, de la prise de risque et de la perception du risque et des bénéfices dans différents domaines, et, d'autre part, porte sur la mise en relation de la conformité aux stéréotypes de sexe avec ces différentes variables, chez des tout-venants. La première étude de cet axe (étude 5) permet de valider une nouvelle version du Driver Behavior Questionnaire (Reason et al., 1990) sur une large population française. Les résultats montrent également le lien entre la masculinité et la féminité en termes de traits et les comportements à risque au volant des tout-venants, hommes et femmes. D'une manière générale, la masculinité renforce les comportements à risque au volant et la féminité les inhibe. Quelques différences apparaissent entre les groupes de sexe et le type de comportement. La deuxième étude de cet axe (étude 6) permet de valider le Domain-Specific Risk-Taking (Weber et al., 2002) dans une large population française. Les résultats montrent également que d'une manière générale, la masculinité semble prédire davantage la prise de risque et les bénéfices perçus tandis que la féminité semble prédire davantage le risque perçu. De plus, le lien entre la masculinité et le niveau global de prise de risque s'expliquerait en partie par la tendance à percevoir des bénéfices et la tendance des individus féminins à prendre davantage de risque dans le domaine social s'expliquerait par leur tendance à percevoir moins de risque dans ce domaine. Cette étude met néanmoins en évidence des effets différenciés de la masculinité et de la féminité selon le domaine du risque et selon le sexe, certains effets n'apparaissant que pour les femmes. Le troisième axe de cette thèse (étude 7) vise à tester l'effet de l'identité sexuée, dans sa multidimensionnalité (conformité aux stéréotypes de sexe et identification à son groupe de sexe), sur les comportements à risque déclarés et sur le risque perçu, chez les jeunes conducteurs. Dans cette étude, les effets de l'identité sexuée dans le domaine routier et dans différents domaines sont comparés. De plus, la relation de causalité entre identité sexuée et comportements à risque est testée à travers une approche expérimentale visant à activer l'identité sociale de sexe. Les résultats montrent un lien entre l'identité sexuée et la prise de risque et le risque perçu qui varie en fonction du domaine et du sexe. Si le niveau d'identification des hommes et des femmes à leur groupe n'influence pas directement la prise de risque, il semble modérer le lien entre masculinité et prise de risque pour les hommes dont l'identité sociale de sexe est activée. De plus, le niveau d'identification des hommes et des femmes à leur groupe modère l'effet de la masculinité sur le risque perçu, mais pas de la même manière et le niveau d'identification des femmes semble inhiber le risque perçu dans les comportements à risque au volant. Toutefois, le lien entre identité sexuée et prise de risque ne semble pas s'expliquer par le risque perçu. Par ailleurs, les résultats ne permettent pas de conclure à un effet plus marqué de l'identité sexuée dans le domaine routier. Enfin, les résultats ne permettent pas de montrer la relation de causalité entre identité sexuée et comportements à risque chez les jeunes conducteurs, les différences de sexe et les effets de l'identité sexuée n'étant pas plus importants lorsque l'identité sociale de sexe est activée. Les différents résultats et les limites de ce travail de thèse seront discutés. Ce travail montre l'intérêt de l'approche psychosociale pour comprendre les différences de sexe, mais également les différences intragroupes de sexe, dans les comportements à risque. Il met en évidence la nécessité d'adopter une approche intégrative prenant en compte non seulement les variables biologiques et les explications évolutionnistes mais également les variables psychosociales telles que les rôles de sexe.

Mots clés : identité sexuée, rôles de sexe, stéréotypes de sexe, comportements à risque au volant, prise de risque, perception du risque et des bénéfices, jeunes conducteurs

Abstract: To what extent do gender roles and gender identity influence the risk-taking behaviour of young drivers? Such is the guiding thread of this thesis, in which we will take a psychosocial approach to the subject of gender differences. The objective is to study the link between gender identity and risk-taking behaviour by following a multidimensional approach. We will also test the partial mediator effect of risk and the perceived benefits of the aforementioned link, compare the effects of gender identity on driving (a masculine domain) with various other domains, and finally, test the causality between gender identity and risk-taking behaviour. The work is laid out in three main sections. The first section focuses on the validation of measurement tools and the activation of gender identity. Our first study (study 1) validates the French, adult version of a tool which measures multiple facets of gender identity. Three other studies (studies 2-4) were carried out in order to validate a gender identity activation method. The results underline the difficulty of activating gender identity, due to the complexity of gender as a social category. The second section focuses, firstly, on the validation of tools designed to measure driver risk-taking behaviour, risk perception and its benefits in various fields, and secondly, on the link between gender stereotype conformity and the aforementioned variables in a broad range of subjects. The first study contained in this section (study 5), enabled us to validate a new version of the Driver Behaviour Questionnaire (Reason et al., 1990) in a large population of French subjects. The results also shed light on the link between masculinity and femininity (in terms of character traits and behaviour) and risky driver behaviour in a broad range of male and female subjects. Generally speaking, masculinity tends to reinforce risky driving behaviour, whereas femininity tends to inhibit it. A number of differences between gender groups and types of behaviour were brought to light. The second study in this section (study 6) allowed us to validate the Domain-Specific Risk-Taking scale (Weber et al., 2002) in a large population of French subjects. The results also revealed that masculinity tends to predict risk-taking and perceived benefits, while femininity tends to predict risk perception. The link between masculinity and the overall level of risk-taking can be partly explained by the tendency of masculine individuals to perceive benefits, while the tendency of feminine subjects to take more risks in the social domain can be explained by their tendency to associate it with a lower perceived risk. However, the study emphasizes a difference in the effects of masculinity and femininity according to the domain and gender, and some effects are only visible in women. The third section of this thesis (study 7) aims to test the effect of gender identity (in the multi-dimensional sense, i.e., conformity to gender stereotypes and identification to one's gender group) on declared risk-taking behaviour and risk perception among young drivers. In this study the effects of gender identity on driving and on various other fields are compared. The causality between gender identity and risk-taking behaviour is tested by means of an experimental approach focusing on activating social gender identity. The results show a link between gender identity and risk-taking and perception, which varies according to the domain and gender. While the level of identification of men and women to their gender group has no direct influence on their risk-taking behaviour, it appears to moderate the link between masculinity and risk-taking behaviour in men whose social gender identity has been activated. Furthermore, the level of identification of men and women to their group moderates the effect of masculinity on risk perception, in different ways, and the level of identification of women seems to inhibit the perceived risk of risky driving. However, it appears that the link between gender identity and risk-taking cannot be explained by risk perception. The results leave us unable to ascertain the existence of a stronger effect of gender identity on driving behaviour. They also impede the highlighting of a causality effect between gender identity and risky behaviour among young drivers, as gender differences and the effects of gender identity saw no increase when social gender identity was activated. The various results and limits of the work produced in this thesis will be discussed. This work demonstrates the importance of a psychosocial approach in understanding gender differences and differences within a gender group in risk-taking behaviour. It also underlines the importance of adopting an integrative approach which takes into account not only biological variables and evolutionist explanations, but also psychosocial variables such as gender roles.

Keywords: gender identity, gender roles, gender stereotypes, risky driving behaviour, risk-taking, risk perception and risk benefits, young drivers

INTRODUCTION **1**

PREMIERE PARTIE : CONSIDERATIONS THEORIQUES **7**

CHAPITRE 1
DIFFERENCES DE SEXE DANS L'ACCIDENTOLOGIE DU JEUNE CONDUCTEUR **9**
1. Introduction *9*
2. Différences de sexe dans l'accidentalité *12*
2.1 Un phénomène important 12
2.1.1 Une plus grande fragilité féminine dans les accidents 12
2.1.2 Les différences de sexe dans l'accidentalité au niveau mondial 13
2.1.3 Les différences de sexe dans l'accidentalité en France 14
2.2 Différences de sexe dans l'accidentalité : un phénomène généralisé 15
2.2.1 Des différences de sexe observables dans la plupart des modes de transports 15
2.2.2 Des différences de sexe observables à tous les âges 16
2.3 Des différences de sexe dans la responsabilité et les infractions 16
2.4 Différences de sexe dans l'accidentologie : effet de l'exposition et évolution du gender gap 19
2.4.1 L'exposition comme explication des différences de sexe 19
2.4.2 L'exposition : un facteur explicatif insuffisant 21
3. Une sexospécificité particulièrement marquée chez le jeune conducteur *23*
3.1 Le jeune conducteur : définition 23
3.2 Différences de sexe chez les jeunes conducteurs 24
3.2.1 Les jeunes conducteurs : une population à risque 24
3.2.2 Une différence de sexe particulièrement importante 27
3.3 Circonstances et facteurs d'accidents 29
3.3.1 Les circonstances des accidents des jeunes conducteurs 29
3.3.2 Les infractions des jeunes conducteurs 30
4. Conlusion *34*

CHAPITRE 2
DIFFERENCES DE SEXE DANS LES COMPORTEMENTS A RISQUE **35**
1. Introduction *35*
2. Transgressions et prise de risque *35*
2.1 Différences de sexe dans les transgressions 35
2.2 Transgressions routières et prise de risque 37
3. Qu'est-ce que la prise de risque ? *39*
3.1 Le risque : définition 39
3.2 Risque objectif et risque subjectif 40
3.3 Prise de risque et conduites à risque : définitions 40
3.3.1 La prise de risque 40
3.3.2 Conduites à risque 45
3.3.3 Comportements à risque 47
4. Pourquoi prend-t-on des risques ? *52*
4.1 La prise de risque : un facteur général ? 52
4.1.1 L'attitude face au risque : définition 52
4.1.2 Transversalité ou spécificité de la prise de risque 53
4.2 Les modèles du risque 56
5. La perception du risque et des bénéfices *57*
5.1 Risque perçu, bénéfices perçus et prise de risque 57
5.2 Les bénéfices du risque 59
5.2.1 Bénéfices primaires individuels : La recherche de stimulations et de sensations 60
5.2.2 Bénéfices secondaires individuels 61
5.2.3 Des bénéfices secondaires sociaux et institutionnels 62
5.3 La perception du risque 64
5.3.1 Risque objectif et risque perçu 64

5.3.2 Hiérarchisation individuelle des risques 64
5.3.3 Biais perceptifs 66
6. Les facteurs associés aux comportements à risque 70
6.1 Facteurs sociaux 70
6.1.1 Facteurs situationnels 70
6.1.2 L'environnement familial 71
6.1.3 Les pairs, le groupe 73
6.1.4 La culture et les médias 74
6.2 Facteurs individuels 76
6.2.1 Traits de personnalité 76
6.2.2 Facteurs dispositionnels 79
6.3 L'âge et le sexe 85
6.3.1 Âge et comportements à risque : les adolescents et les jeunes adultes, une population à risque 85
6.3.2 Le sexe 90
7. Conclusion 99

CHAPITRE 3
THEORIES EXPLICATIVES DES DIFFERENCES DE SEXE 101
1. Introduction 101
2. Différences de sexe : les perspectives biologique et évolutionniste 102
2.1 La perspective biologique : des différences génétiques et hormonales 102
2.1.1 Les étapes de la différenciation sexuelle 102
2.1.2 Différences biologiques entre les sexes et comportements 102
2.2 La perspective évolutionniste : les comportements différenciés des hommes et des femmes comme le résultat de l'évolution 106
2.2.1 La psychologie évolutionniste 106
2.2.2 Les différences de sexe et l'évolution 107
3. Du sexe biologique au genre psychosocial 109
3.1 Sexe et genre 109
3.1.1 Sexe et genre : définitions 109
3.1.2 Passage du sexe au genre dans l'explication des différences de sexe 110
3.2 Stéréotypes de sexe et rôles de sexe 111
3.2.1 Stéréotypes et rôles de sexe – définitions 111
3.2.2 Contenu des stéréotypes et rôles de sexe 112
3.2.3 Origine, différences culturelles et évolution des stéréotypes et des rôles de sexe 113
3.3 La masculinité et la féminité comme traits de personnalité 114
3.3.1 Des différences de sexe au genre comme trait de personnalité 114
3.3.2 Du genre comme trait de personnalité au genre comme catégorie sociale 116
3.4 Le sexe : une catégorie sociale particulière 116
3.4.1 La catégorisation sociale 116
3.4.2. Le sexe : une catégorie sociale 119
3.4.3. L'asymétrie sociale des sexes 122
4. L'identité sexuée 124
4.1 L'identité sexuée : définition 125
4.1.1 Identité sexuelle, identité de genre et identité sexuée 125
4.1.2 L'identité sexuée : deux versants 126
4.1.3 La multidimensionnalité de l'identité sexuée 127
4.2 Identité sexuée / Genre et comportements : comment l'individu en vient-il à se conformer aux attentes de sexe de la société ? 140
4.2.1 Une conformité précoce : connaissance et conformité aux stéréotypes 141
4.2.2 Les processus impliqués 142
4.2.3 Effet des attentes sur les comportements 145
4.2.4 Différences de conformité en fonction du sexe 147
4.2.5 Différences interindividuelles intragroupes de sexe 149
4.2.6 Différences intraindividuelles 153

5. Théories explicatives des différences de sexe dans les comportements à risque *155*
5.1 Le sexe biologique et les théories évolutionnistes comme explication des différences de sexe dans la prise de risque 155
5.1.1 Le sexe biologique comme explication des différences de sexe dans les comportements à risque 155
5.1.2 Les théories évolutionnistes comme explication des différences de sexe dans les comportements à risque 157
5.2 Approche psychosociale des différences de sexe dans les comportements à risque routiers 160
5.2.1 Stéréotypes de sexe et comportements à risque 160
5.2.2 Croyances en termes de conduite : une activité masculine 168
5.2.3 Effet des attentes en termes de conduite sur les comportements au volant 172
5.2.4 Vers une prise en compte de l'effet intégratif des variables sexe et genre dans l'explication des comportements à risque 174
6. Conclusion *177*

CHAPITRE 4 **179**
PROBLEMATIQUE **179**
1. Prise de position théorique *179*
1.1. Une perspective psychosociale 179
1.2. Une conception multidimensionnelle de l'identité sexuée 180
1.3. La problématique des jeunes conducteurs 181
2. Mise en relation des variables *182*
2.1. Effet de l'identité sexuée sur les comportements à risque 182
2.2. Effet différencié de l'identité sexuée sur les comportements à risque dans les domaines du risque : le domaine spécifique de la conduite 186
2.3. Effet de la perception du risque et des bénéfices sur les comportements à risque 189
2.4. Effet causal de l'identité sexuée sur les comportements à risque 192
3. Synthèse *194*
4. Plan de la partie empirique *196*

DEUXIEME PARTIE : CONTRIBUTIONS EMPIRIQUE **199**

AXE 1
L'IDENTITE SEXUEE : CONSTRUCTION DES OUTILS DE MESURE ET D'ACTIVATION DE L'IDENTITE SEXUEE (ETUDES 1-4) **201**

CHAPITRE 5 **203**
MESURE DE L'IDENTITE SEXUEE (ETUDE 1) **203**
1. Introduction *203*
2. Méthode *204*
2.1 Matériel 204
2.2 Participants et procédure 206
2.3 Analyses statistiques 207
3. Résultats *208*
3.1 Analyse des différentes dimensions 208
3.1.1 Conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits (sex-tying) 208
3.1.2 Conformité aux stéréotypes de sexe en termes d'activités (sex-typing) 209
3.1.3 Compatibilité de genre perçue (typicalité et satisfaction perçues) 210
3.1.4 Pression pour se conformer aux rôles de sexe ressentie 212
3.1.5 Biais intergroupe 213
3.1.6 Centralité de l'identité sociale de sexe 213
3.2 Corrélations entre les échelles / dimensions 214
3.3 Effet du sexe sur les différentes dimensions de l'identité sexée 217
3.4 Création d'un indice d'identification à son groupe 217
3.5 Dimensions cognitives et affectives de l'identité sexuée, identification à son

groupe et sex-typing 217
4. Discussion *221*

CHAPITRE 6 ACTIVATION DE L'IDENTITE SEXUEE (ETUDES 2 - 4) **225**
1. Introduction *225*
2. Etude 2 *226*
2.1 Introduction 226
2.2 Hypothèses 228
2.3 Méthode 228
2.3.1 Participants 228
2.3.2 Variables 228
2.3.3 Matériel 230
2.3.4 Procédure 231
2.3.5 Hypothèses opérationnelles 232
2.3.6 Analyses statistiques 233
2.4 Résultats 233
2.4.1 Validité de l'échelle de mesure des stéréotypes de sexe 233
2.4.2 Validité du protocole 234
2.4.3 Effet de la condition d'activation sur l'effet d'asymétrie groupocentrique 236
2.4.4 Effet de la condition d'activation sur l'effet d'asymétrie autocentrique 238
2.4.5 Effet de la condition sur les scores de masculinité et de féminité 238
2.5 Discussion 241
3. Étude 3 *245*
3.1 Introduction 245
3.2 Hypothèses et objectifs 248
3.3 Méthode 249
3.3.1 Participants 249
3.3.2 Matériel 250
3.3.3 Procédure 251
3.3.4 Variables 252
3.3.5 Hypothèses opérationnelles 253
3.3.6 Analyses statistiques 254
3.4 Résultats 255
3.4.1 Validité de l'échelle de mesure des stéréotypes de sexe 255
3.4.2 Effet de la condition et du sexe sur les différentes mesures 255
3.4.3 Effet de la condition et du sexe sur le score de masculinité et de féminité 257
3.5 Discussion 258
4. Étude 4 *262*
4.1 Introduction 262
4.2. Hypothèses 263
4.3 Méthode 264
4.3.1 Participants 264
4.3.2 Matériel 264
4.3.3 Procédure 266
4.3.4. Variables 267
4.3.5 Hypothèses opérationnelles 268
4.3.6 Analyses statistiques 269
4.4 Résultats 269
4.4.1 Validité de l'échelle de mesure des stéréotypes de sexe 270
4.4.2 Effet du type de questionnaire sur les différentes mesures 270
4.4.3 Effet de la condition sur les différentes mesures relatives à l'identité sexuée 272
4.4.4 Effet de la condition sur les différentes mesures relatives à l'identité étudiante 275
4.5 Discussion 283

SYNTHESE DE L'AXE 1 **291**

AXE 2 :
CONSTRUCTION ET VALIDATION D'OUTILS DE MESURE DES COMPORTEMENTS A RISQUE ET VERIFICATION DU LIEN ENTRE LA CONFORMITE AUX STEREOTYPES MASCULINS ET FEMININS ET LES COMPORTEMENTS A RISQUE (ETUDES 5 ET 6) **293**

CHAPITRE 7 **297**
VALIDATION DU DBQ ET LIEN ENTRE CONFORMITE AUX STEREOTYPES DE SEXE ET COMPORTEMENTS A RISQUE AU VOLANT (ETUDE 5) **297**
1. Introduction *297*
2. Hypothèses et objectifs *299*
3. Méthode *299*
3.1 Matériel 299
3.2 Participants et procédure 301
3.3 Hypothèses opérationnelles 302
3.4 Analyses statistiques 302
4 Résultats *303*
4.1 Validité des échelles 303
4.1.1 Validité des échelles de mesure de la conformité aux stéréotypes de sexe 303
4.1.2 Validation française du Driver Behavior Questionnaire (DBQ) (Reason *et al.,* 1990) 303
4.1.3 Analyses de corrélations 306
4.1.4 Création d'un indice de comportements à risque au volant 306
4.2 Effet du sexe et de l'âge sur la conformité aux stéréotypes de sexe 307
4.3 Lien entre les variables démographiques, de mobilité, le niveau de masculinité et de féminité et les réponses au DBQ 307
4.3.1 Lien entre variables démographiques et de mobilité et scores aux échelles du DBQ 308
4.3.2 Lien entre la masculinité et de la féminité et les scores aux échelles du DBQ 309
4.4 Effet modérateur de la féminité sur le lien entre masculinité et comportements de conduite 310
4.5 Effet médiateur partiel de la masculinité et de la féminité sur le lien entre sexe et comportements de conduite 315
4.5.1 Effet médiateur de la masculinité sur le lien entre sexe et les comportements de conduite 315
4.5.2 Effet médiateur de la féminité sur le lien entre sexe et les comportements de conduite 316
5 Discussion étude 5 *320*

CHAPITRE 8
VALIDATION DU DOSPERT ET LIEN ENTRE CONFORMITE AUX STEREOTYPES DE SEXE ET COMPORTEMENTS A RISQUE DANS D'AUTRES DOMAINES (ETUDE 6) **325**
1. Introduction *325*
2 Hypothèses et objectifs *327*
3 Méthode *328*
3.1 Matériel 328
3.2 Participants et procédure 329
3.3 Hypothèses opérationnelles 330
3.4 Analyses statistiques 331
4 Résultats *331*
4.1 Validité des échelles de la conformité aux stéréotypes de sexe 331
4.2 Validation du DOSPERT 331
4.2.1 Analyses factorielles 332
4.2.2 Fiabilité des échelles 336
4.2.3 Analyses de corrélations entre les scores aux échelles 337
4.2.4 Création d'indices globaux de prise de risque, de risque perçu et de bénéfices perçus 337
4.3 Effet du sexe et de l'âge sur le score de masculinité et de féminité 339
4.4 Lien entre les variables démographiques et le niveau de masculinité et de

féminité et le risque perçu 339
4.4.1 Effet du sexe et de l'âge sur le risque perçu 339
4.4.2 Effet de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu 340
4.4.3 Effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu 342
4.5 Lien entre les variables démographiques et la conformité aux stéréotypes de sexe et les bénéfices perçus 344
4.5.1 Effet du sexe et de l'âge sur les bénéfices perçus 344
4.5.2 Effet de la masculinité et de la féminité sur les bénéfices perçus 345
4.5.3 Effet d'interaction de la masculinité et la féminité sur les bénéfices perçus 345
4.6 Effet des variables démographiques et de la conformité aux stéréotypes de sexe sur la prise de risque 347
4.6.1 Effet du sexe et de l'âge sur la prise de risque 347
4.6.2 Effet de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque 348
4.6.3 Effet des risques et des bénéfices perçus sur la prise de risque 349
4.6.4 Effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et la prise de risque 350
4.7 Analyse de médiation de la masculinité et de la féminité sur le lien sexe/ risque perçu 356
4.7.1 Effet médiateur de la masculinité sur le lien entre sexe et risque perçu 356
4.7.2 Effet médiateur de la féminité sur le lien entre sexe et risque perçu 357
4.8 Analyse de médiation de la masculinité et de la féminité sur le lien sexe/ bénéfices perçus 358
4.8.1 Effet médiateur de la masculinité sur le lien entre sexe et bénéfices perçus 358
4.8.2 Effet médiateur de la féminité sur le lien entre sexe et les bénéfices perçus 359
4.9 Analyse de médiation de la masculinité et de la féminité sur le lien sexe/ prise de risque 359
4.9.1 Effet médiateur de la masculinité sur le lien entre sexe et prise de risque 359
4.9.2 Effet médiateur de la féminité sur le lien entre sexe et prise de risque 360
4.10 Analyse de médiation du risque perçu sur le lien masculinité/ prise de risque et féminité/prise de risque 361
4.10.1 Effet médiateur du risque perçu sur le lien entre la masculinité et la prise de risque 361
4.10.2 Effet médiateur du risque perçu sur le lien entre la féminité et la prise de risque 362
4.11 Analyse de médiation des bénéfices perçus sur le lien masculinité/ prise de risque et féminité/prise de risque 363
4.11.1 Analyse de la médiation du bénéfice perçu sur le lien entre masculinité et prise de risque 363
4.11.2 Analyse de la médiation du bénéfice perçu sur le lien entre féminité et prise de risque 363
5 Discussion étude 6 369

SYNTHESE DE L'AXE 2 (ETUDES 5 ET 6) 379

AXE 3
EFFET DE L'IDENTITE SEXUEE MULTIDIMENSIONNELLE SUR LES COMPORTEMENTS A RISQUE ET LE RISQUE PERÇU : COMPARAISON DES EFFETS OBSERVES DANS LES COMPORTEMENTS A RISQUE ROUTIERS ET DANS DIFFERENTS DOMAINES CHEZ LE JEUNE CONDUCTEUR (ETUDE 7) 381

CHAPITRE 9
EFFET DE L'IDENTITE SEXUEE SUR LES COMPORTEMENTS A RISQUE ET LE RISQUE PERÇU PERÇUS DANS LES COMPORTEMENTS A RISQUE ROUTIERS ET DANS DIFFERENTS DOMAINES (ETUDE 7) 383
1. Introduction 383
2. Hypothèses 385
3. Méthode 388

3.1 Matériel 388
3.1.1 Mesures de l'identité sexuée 388
3.1.2 Activation de l'identité sexuée : adhésion aux stéréotypes de sexe 389
3.1.3 Comportements de conduite et comportements à risque au volant 389
3.1.4 Comportements à risque dans différents domaines 390
3.1.5 Risque perçu dans les comportements à risque 390
3.1.6 Variables démographiques et de mobilité 391
3.2 Participants et procédure 391
3.3 Hypothèses opérationnelles 394
3.6 Analyses statistiques 397
4. Résultats 397
4.1 Validité des mesures et créations des indices 397
4.1.1 Mesures de l'identité sexuée 398
4.1.2 Driver Behavior Questionnaire (DBQ) 399
4.1.3 Domain-Specific Risk-Taking (DOSPERT) 400
4.1.4 Création d'un indice global de comportement à risque 400
4.1.5 Création d'un indice global de risque perçu 401
4.2 Effet de la condition sur les scores 401
4.2.1 Mesures de l'identité sexuée 401
4.2.2 Comportements à risque au volant et prise de risque dans différents domaines 402
4.2.3 Risque perçu dans les comportements de conduite et les comportements à risque dans différents domaines 402
4.3 Effet du sexe et de l'âge sur le score de masculinité et de féminité 403
4.4 Lien entre les variables démographiques, de mobilité, l'identité sexuée et les scores de risque perçu 404
4.4.1 Lien entre les variables démographiques et de mobilité, la masculinité et la féminité, l'identification et les scores de risque perçu 404
4.4.2 Effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu 408
4.4.3 Effet modérateur du niveau d'identification sur le lien masculinité/ risque perçu et féminité/ risque perçu 412
4.5 Effet médiateur de la masculinité et la féminité sur le lien entre sexe et risque perçu 416
4.5.1 Effet médiateur de la masculinité sur le lien entre sexe et risque perçu 416
4.5.2 Effet médiateur de la féminité sur le lien entre sexe et risque perçu 416
4.6 Lien entre les variables démographiques, de mobilité et l'identité sexuée et les scores de prise de risque 417
4.6.1 Lien entre les variables démographiques (et de mobilité), la masculinité et la féminité, l'identification, le risque perçu et la prise de risque 417
4.6.2 Effet modérateur de la féminité sur le lien masculinité/ prise de risque 422
4.6.3 Effet modérateur du niveau d'identification sur le lien masculinité/ prise de risque et féminité/ prise de risque 425
4.7 Effet médiateur de la masculinité et la féminité sur le lien entre sexe et prise de risque 427
4.8 Effet médiateur du risque perçu sur le lien masculinité/prise de risque et féminité/prise de risque 427
4.8.1 Effet médiateur du risque perçu sur le lien entre masculinité et prise de risque 427
4.8.2 Effet médiateur du risque perçu sur le lien entre féminité et prise de risque 428
4.9 Effet médiateur du risque perçu sur le lien entre identification et prise de risque chez les hommes et les femmes 428
4.9.1 Effet médiateur du risque perçu sur le lien identification/prise de risque chez les hommes 429
4.9.2 Effet médiateur du risque perçu sur le lien identification/prise de risque chez les femmes 429
4.10 Effet du niveau d'identification et de masculinité en fonction du sexe sur la prise de risque 429
4.10.1 Effet du niveau de masculinité selon le sexe et la condition 431
4.10.2 Effet du niveau d'identification selon le sexe et la condition 431

5. Discussion *437*

SYNTHESE DE L'AXE 3 (ETUDE 7) **453**

TROISIEME PARTIE : DISCUSSION GENERALE **457**

1. Introduction *459*
2. Lien entre identité sexuée et comportements à risque *462*
2.1 Masculinité et prise de risque 462
2.1.1 Rappel des résultats 463
2.1.2 Synthèse des résultats 465
2.2 Féminité et prise de risque 468
2.2.1 Rappel des résultats 469
2.2.2 Synthèse des résultats 471
2.3 Identification et prise de risque 475
2.3.1 Rappel des résultats 476
2.3.2 Synthèse des résultats 476
3. Lien entre identité sexuée, perception du risque et des bénéfices et comportements à risque *477*
3.1 Masculinité et perception du risque et des bénéfices 479
3.1.1 Rappel des résultats 479
3.1.2 Synthèse de résultats 480
3.2 Féminité et perception des risques et des bénéfices 482
3.2.1 Rappel des résultats 482
3.2.2 Synthèse des résultats 484
3.3 Identification et risque perçu 488
3.3.1 Rappel des résultats 488
3.3.2 Synthèse des résultats 489
4. Effet différencié de l'identité sexuée sur les comportements à risque dans les domaines du risque : le domaine spécifique de la conduite *491*
4.1 Rappel des résultats 492
4.2 Synthèse des résultats 496
5. La relation causale entre l'identité sexuée et la prise de risque *498*
5.1 Rappel des résultats 499
5.2 Synthèse des résultats 503
6. Contributions empiriques et théoriques *506*
6.1 L'identité sexuée : un concept multidimensionnel 506
6.2 L'activation de l'identité sexuée 507
6.3 Identité sexuée et comportements à risque : un lien complexe 509
6.3.1 Les différences de sexe 510
6.3.2 Les différences entre domaines du risque 510
6.3.3 Effets de l'âge, de la génération et de l'adhésion aux normes de sexe 514
6.4 Perception du risque et masculinité : une conscience du risque plutôt qu'une défaillance de la perception 516
6.5 La prise de risque : une stratégie pour se rapprocher des normes masculines 518
6.6. L'intérêt de l'approche psychosociale pour comprendre les différences de sexe 521
7. Limites et perspectives *522*

CONCLUSION GENERALE **529**

REFERENCES **533**

LISTE DES ANNEXES **585**

Index des Tableaux

Tableau 1
Hypothèses générales **p. 196**

Tableau 2
Synthèse des hypothèses générales par axe d'étude et contributions empiriques **p. 198**

Tableau 3
Hypothèses générales et plan de la thèse **p. 201**

Tableau 4
Effectifs par sexe de chaque classe d'âge (étude 1) **p. 207**

Tableau 5
Coefficients de saturation de l'ACP avec rotation Varimax pour les échelles de conformité aux traits masculins et féminins **p. 209**

Tableau 6
Coefficients de saturation de l'AC avec rotation varimax pour les échelles de conformité aux activités masculines et féminine **p. 210**

Tableau 7
Coefficients de saturation de l'ACP avec rotation varimax à 2 facteurs pour l'échelle de compatibilité de genre perçue (satisfaction quant au genre et typicalité de genre perçues) **p. 211**

Tableau 8
Coefficients de saturation de l'ACP avec rotation varimax pour l'échelle de « pression à se conformer aux rôles de sexe ressentie » (deux facteurs) **p. 212**

Tableau 9
Coefficients de saturation de l'ACP avec rotation varimax pour l'échelle de « centralité de l'identité sociale de sexe dans le concept de soi » **p. 214**

Tableau 10
Coefficients de corrélation de Pearson entre les différentes mesures de l'identité sexuée (variables affectives et cognitives et sex-typing) par sexe **p. 216**

Tableau 11
Coefficients standardisés pour les analyses de régressions multiples avec les scores aux échelles de l'identité sexuée en variables dépendantes et l'âge et le sexe en variables prédictives pour l'échantillon total (N = 512) **p. 216**

Tableau 12
Analyses de régression hiérarchique de l'âge et du niveau d'identification sur les mesures du sex-typing chez les hommes (N = 255) et les femmes (N = 257) **p. 219**

Tableau 13
Analyses de régression hiérarchique des scores aux dimensions de l'identité sexuée sur les mesures du sex-typing chez les hommes (N = 255) et les femmes (N = 257) **p. 219**

Tableau 14
Synthèse des résultats significatifs de l'étude 1 **p. 220**

Tableau 15
Hypothèses générales et plan de la thèse **p. 226**

Tableau 16 **p. 229**
Répartition des sujets dans les 4 conditions expérimentales (étude 2)

Tableau 17
Indices d'asymétrie ASG et ASA moyens et estimations moyennes des distances entre les personnes (Eux et Nous: situation 1; Nous et Moi: situation 2) pour chaque condition et pour l'échantillon global (N = 140) **p. 235**

Tableau 18
Synthèse des résultats significatifs de l'étude 2 **p. 240**

Tableau 19 **p. 253**
Répartition des sujets dans les 4 conditions expérimentales (étude 3)

Tableau 20 **p. 258**
Synthèse des résultats significatifs de l'étude 3

Tableau 21
Répartition des sujets dans les 3 conditions expérimentales par type de questionnaire et par sexe (étude 4) **p. 267**

Tableau 22 **p. 271**
Tableau récapitulatif des résultats des tests de Student effectués pour les mesures continues

Tableau 23
Récapitulatif des effets des ANOVA's facorielles (effet principal de la condition et du sexe et effet d'interaction condition*sexe) et moyennes pour les scores (des variables continues) pour l'échantillon global de la situation 2 (questionnaire 2) (N=176) **p. 278**

Tableau 24
Récapitulatif des effets des ANOVA's facorielles (effet principal de la condition et du sexe et effet d'interaction condition*sexe) et moyennes pour les scores (des variables continues) pour l'échantillon global de la situation 2 (questionnaire 2) (N=176) **p. 279**

Tableau 25
Récapitulatif des effets des ANOVA's à un facteur (condition) et moyennes pour les scores des variables continues pour les hommes (N=169) et les femmes (N=182) de la situation 1 (questionnaire 1) et de la situation 2 (questionnaire 2) **p. 280**

Tableau 26 **p. 282**
Synthèse des résultats significatifs de l'étude 4

Tableau 27 **p. 294**
Hypothèses générales et plan de la thèse

Tableau 28 **p. 301**
Effectifs par sexe et par classe d'âge (étude 5)

Tableau 29
Analyse en Composante Principale à rotation Varimax des 41 items de la nouvelle version du DBQ **p. 304**

Tableau 30
Coefficients de corrélations de Pearson entre les échelles du DBQ (version à 35 items) (N= 525) **p. 306**

Tableau 31 **p. 313**
Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques avec les scores au DBQ en variables dépendantes et l'âge, le sexe, le km/hebdomadaire, la masculinité, la féminité et la masculinité*féminité en variable prédictives (N=525)

Tableau 32 **p. 314**
Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques avec les scores au DBQ en variables dépendantes et l'âge, le sexe, le km/hebdomadaire, la masculinité, la féminité et la masculinité*féminité en variable prédictives pour les hommes et les femmes séparés

Tableau 33 **p. 318**
Synthèse des résultats significatifs de l'étude 5

Tableau 34 **p. 327**
Hypothèses et plan de la thèse

Tableau 35 **p. 330**
Effectifs par sexe et par classe d'âge (étude 6)

Tableau 36 **p. 334**
Analyses à composantes principales pour les échelles de prise de risque et de perception du risque du DOSPERT (34 items) (N=878)

Tableau 37 **p. 337**
Coefficient de l'alpha de Cronbach pour les sous-échelles des trois échelles du DOSPERT (N=878)

Tableau 38 **p. 338**
Coefficients de corrélation de Pearson des dimensions de l'échelle de prise de risque (PDR), de perception du risque (RP) et de perception des bénéfices (BP) du DOSPERT après contrôle du sexe (N=878)

Tableau 39 **p. 342**
Coefficients standardisés des régressions hiérarchiques pour le score à l'échelle de perception des bénéfices et les scores à l'échelle de perception du risque du DOSPERT pour l'échantillon global (N=878)

Tableau 40 **p. 343**
Coefficients standardisés des régressions hiérarchiques pour le score à l'échelle de perception des bénéfices et les scores à l'échelle de perception du risque du DOSPERT pour les échantillons des hommes (N=315) et des femmes séparés (N=563)

Tableau 41 **p. 352**
Coefficients standardisés des régressions hiérarchiques pour les scores à l'échelle de prise de risque (N=878)

Tableau 42 **p. 353**
Coefficients standardisé des régressions hiérarchiques pour les scores à l'échelle de perception du risque pour les échantillons des hommes (N=315) et des femmes séparés (N=563)

Tableau 43 **p. 365**
Synthèse des résultats significatifs de l'étude 6

Tableau 44 **p. 385**
Hypothèses générales et plan de la thèse

Tableau 45 **p. 392**
Caractéristiques de l'échantillon : moyennes (et écart-types) de l'âge, du nombre d'années de permis, du nombre d'accidents et du nombre d'infractions par sexe.

Tableau 46 **p. 393**
Répartition des effectifs de sujets dans chaque condition

Tableau 47 **p. 394**
Résumé de la structure du questionnaire par condition

Tableau 48
Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques des variables démographiques et de masculinité et de féminité sur les scores de risque perçu pour la condition contrôle (N=75) et pour la condition IS (N=68) **p. 406**

Tableau 49
Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques des variables démographiques, de masculinité et de féminité sur les scores de risque perçu chez les hommes (N=28) et les femmes (N=47) de la condition contrôle et chez les hommes (N=25) et les femmes (N=43) de la condition IS **p. 407**

Tableau 50
Coefficients standardisés pour les analyses de régressions multiples des variables démographiques, de la masculinité, de la féminité et de l'interaction de la masculinité et de la féminité sur les scores de risque perçu pour la condition contrôle (N=75) et pour la condition IS (N=68) **p. 409**

Tableau 51
Coefficients standardisés pour les analyses de régressions multiples des variables démographiques, de la masculinité, de la féminité et de l'interaction de la masculinité et de la féminité sur les scores de risque perçu pour les hommes (N=28) et les femmes (N=47) de la condition contrôle et les hommes (N=25) et les femmes (N=43) de la condition IS **p. 410**

Tableau 52
Coefficients standardisés pour les analyses de régressions multiples des variables démographiques, du niveau d'identification à son groupe, et de l'interaction de l'identification à son groupe et de la masculinité et la féminité sur les scores de risque perçu pour les hommes (N=28) et les femmes (N=47) de la condition contrôle et les hommes (N=25) et les femmes (N=43) de la condition identité sexuée **p. 415**

Tableau 53
Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques des variables démographiques, de masculinité, de féminité et du risque perçu sur les scores de prise de risque pour la condition contrôle (N=75) et pour la condition IS (N=68) **p. 420**

Tableau 54
Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques des variables démographiques, de masculinité, de féminité, d'identification, et de risque perçu sur les scores de prise de risque chez les hommes (N=28) et les femmes (N=46) en condition contrôle et chez les hommes (N=25) et les femmes (N=43) en condition IS **p. 421**

Tableau 55
Coefficients standardisés pour les analyses de régressions multiples des variables démographiques, de la masculinité, de la féminité et de l'interaction de la masculinité et de la féminité sur les scores de prise de risque pour la condition contrôle (N=75) et de la condition identité sexuée (N=68) **p. 423**

Tableau 56 **p. 424**
Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques des variables démographiques, de la masculinité, de la féminité et de l'interaction de la masculinité et de la féminité sur les scores de prise de risque pour les hommes (N=27) et les femmes (N=46) de la condition contrôle et pour les hommes (N=27) et les femmes (N=46) de la condition IS

Tableau 57
Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques des variables démographiques, du niveau d'identification à son groupe, et de l'interaction de l'identification à son groupe et de la masculinité et la féminité sur les scores de prise de risque pour les hommes (N=28) et des femmes (N=46) de la condition contrôle et pour les hommes (N=27) et les femmes (N=43) de la condition IS **p. 426**

Tableau 58 **p. 432**
Synthèse des résultats significatifs de l'étude 7

Tableau 59 **p. 462**
Hypothèses générales et plan de la thèse

Index des Figures

Figure 1
Indices d'asymétrie groupocentrique moyens selon la condition. **p. 236**

Figure 2
Indices d'asymétrie groupocentrique moyens selon la condition pour les hommes (N = 72). **p. 237**

Figure 3
Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score d'INA pour l'échantillon global. **p. 311**

Figure 4
Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score d'INA pour les femmes. **p. 312**

Figure 5
Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score d'INE pour les femmes. **p. 312**

Figure 6
Représentation graphique de l'effet de la masculinité sur le lien entre la féminité et le score de RP transgression des femmes (N=543). **p. 344**

Figure 7
Représentation graphique de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le score de BPDD avec la masculinité en VI et la féminité en modérateur (N=878) **p. 346**

Figure 8
Représentation graphique de l'effet d'interaction de la masculinité et la féminité sur le score de BPDD chez les femmes avec la masculinité en VI et la féminité en modérateur (N=563) **p. 346**

Figure 9
Représentation graphique de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le score global de PDRDD dans l'échantillon global (N=878) **p. 354**

Figure 10
Représentation graphique de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le score de PDR social dans l'échantillon global (N=878) **p. 355**

Figure 11
Représentation graphique de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le score global de PDRDD chez les femmes (N=563) **p. 355**

Figure 12
Représentation graphique de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le score de PDR transgression chez les femmes (N=563). **p. 355**

Figure 13
Représentation graphique de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le score de PDR social chez les femmes (N=563). **p. 355**

Figure 14
Représentation graphique de l'effet d'interaction tendanciel de la masculinité et de la féminité sur le score de PDR loisirs chez les femmes (N=563) **p. 356**

Figure 15 **p. 411**
Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score de RPDD pour la condition contrôle.

Figure 16
Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score global de RPG pour les hommes de la condition contrôle (N=28). **p. 411**

Figure 17
Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score de risque perçu au volant (RPV) pour les hommes de la condition contrôle (N=28). **p. 411**

Figure 18
Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score de RPDD pour les hommes de la condition contrôle (N=28). **p. 411**

Figure 19
Figure 19. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*Id sur le score RPG pour les hommes de la condition contrôle (N=28). **p. 413**

Figure 20
Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*Id sur le score de RPV pour les hommes de la condition contrôle (N=28). **p. 413**

Figure 21
Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction fem*Id sur le score de RPDD pour les hommes de la condition IS (N=26). **p. 414**

Figure 22
Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*Id sur le score de RPV pour les femmes de la condition contrôle (N=47). **p. 414**

Figure 23
Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score de PDRDD pour la condition contrôle (N=75) **p. 424**

Figure 24
Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score de PDRDD pour les femmes de la condition contrôle (N=47). **p. 425**

Figure 25
Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction Id*Masc sur le score de PDRG pour les hommes de la condition IS (N=26). **p. 426**

Figure 26
Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction Id*Masc sur le score de CRV pour les hommes de la condition IS (N=26). **p. 426**

INTRODUCTION

> *« 75 % des morts sur la route sont des hommes. Des hommes que nous connaissons, des hommes que nous aimons. Un mari, un compagnon, un fils, un père, un ami. La vitesse ne leur fait pas peur. La fatigue non plus. Et ce ne sont pas quelques verres au milieu du repas qui les empêchent de prendre la voiture. Ils conduisent bien. Ils maîtrisent. Ils le disent. D'ailleurs, ils n'ont jamais eu d'accident. Et c'est vrai. Jusqu'au jour où. Dans l'entourage d'un homme qui prend le volant, ou les clés de la moto, il y a souvent une femme. Vous, moi, une femme qui peut dire : non. Je ne monte pas dans cette voiture. Je descends au prochain feu. Roule moins vite. Vraiment moins vite. Tu es dangereux. Passe-moi les clés. Mais cette femme se tait. Elle laisse faire. Par tendresse, par lassitude. Par habitude. Nous avons le pouvoir de casser l'habitude, nous l'avons fait, et dans tant de domaines. Nous pouvons renoncer ensemble au vieux jeu de rôle qui voudrait que les hommes soient conquérants et les femmes accommodantes. Refusons de nous accommoder. Nous ferons la route plus sûre, pour nous, pour eux, les hommes que nous aimons. Nos noms sont une promesse. Engageons-les.* »
>
> (Marie Desplechin, 2012. Texte de la campagne de la Sécurité Routière « le manifeste des femmes », mars 2012)

Cet extrait de la campagne de prévention de la sécurité routière « le manifeste des femmes » de mars 2012 met en évidence un problème de santé publique majeur : la surreprésentation des hommes dans les accidents de la route. Plus souvent victimes d'accidents, qui sont par ailleurs plus graves, les hommes meurent davantage sur les routes, comparés aux femmes.

L'extrait de la campagne « le manifeste des femmes » est une bonne illustration du rapport au risque, notamment routier, différencié selon le sexe. Bien loin de se limiter au domaine routier, la tendance des hommes à s'engager dans davantage de comportements à risque accidentel s'observe dans différents domaines. On peut d'ailleurs évoquer une étude amusante de chercheurs de Newcastle qui se sont intéressés aux différences de sexe dans les conduits stupides et qui ont pour cela analysé le classement des Darwin Awards[1] sur une période de 30 ans (1995-2014). Cette étude montre que les hommes, qui représentent 88,7% des gagnants, auraient significativement plus de chance de recevoir le prix que les femmes (Lendrem, Lendrem, & Gray, 2014). Comprendre les raisons de telles différences de sexe dans le rapport au risque, notamment routier, pouvant amener à cette surreprésentation des hommes dans les accidents de la route, représente un enjeu de santé publique important. Au-delà du coût humain, cette surreprésentation des hommes constitue également un coût économique important (Organisation de Coopération et de Développement Économiques [OCDE], 2006).

[1] Les Darwin Awards sont des récompenses humoristiques décernées aux personnes mortes ou stérilisées à la suite d'un comportement particulièrement stupide de leur part. La récompense est nommée en l'honneur de la théorie de l'évolution de Charles Darwin, l'idée étant que l'individu récompensé, généralement à titre posthume, a contribué par sa disparition à l'amélioration globale du patrimoine génétique humain.

Cette question du rapport différent des hommes et des femmes au risque renvoie plus largement à la question des différences de sexe et à la manière dont celles-ci ont été traitées et expliquées. L'intérêt des psychologues pour les différences de sexe dans les comportements ou les processus psychologiques remonte aux fondements de la discipline au cours du 19ème siècle. Au-delà de l'intérêt de la communauté scientifique, la question des différences hommes/ femmes passionne depuis longtemps et continue encore aujourd'hui de passionner et d'animer les débats, comme en témoigne par exemple le succès de l'essai de John Gray « les hommes viennent de Mars, les femmes viennent de Vénus », paru en 1992, traduit dans de nombreuses langues et même adapté sur scène. On peut également évoquer les débats récents, vifs et animés, autour de « la théorie du genre ». Bien que la loi prévoie l'enseignement de l'égalité homme-femme à l'école depuis 1989 et des cours d'éducation sexuelle, depuis 2001, les dénonciations des dangers de la théorie du genre, nées du fantasme d'une idéologie du genre, et l'apparition de cette question dans le débat public sont récentes. Ce débat pourrait témoigner de la crainte de certains groupes de voir disparaître les rôles de sexe traditionnels et ainsi une certaine perte des repères qui fondent la société. Cette crainte semble néanmoins dépasser les seuls groupes conservateurs à l'origine de cette idée d'une théorie du genre et être partagée par un grand nombre d'individus. On revoit ainsi émerger le débat ancien entre l'inné et l'acquis, la nature et la culture. Les nombreuses manifestations et prises de position auxquelles ont donné lieu cette irruption dans le débat public mais également politique (loi sur la parité) de la problématique du genre, témoignent ainsi de l'intérêt non seulement de la communauté scientifique, mais également de l'opinion publique pour cette question des différences hommes/ femmes. Les différences biologiques entre hommes et femmes sont indéniables. Les travaux du début du 20ème siècle sur les différences de sexe, étaient souvent teintés d'aspects idéologiques, ayant notamment pour objectif de justifier la place de la femme dans la société, à savoir, leur place de subordonné par rapport à l'homme qui occupe un rôle dominant.

Pour autant, l'ensemble des comportements sexués est-il le seul fait de ces différences biologiques ? A cette question les tenants des études sur le genre ont répondu par la négative. Ce champ d'étude qui a émergé dans les années 60, en parallèle des changements sociétaux du 20ème siècle concernant le rôle de la femme, s'est escrimé à remettre en cause le déterminisme biologique, Il a montré que les différences de comportements peuvent, au moins en partie, être basées sur les rôles de sexe et la manière dont l'individu va se construire en tant qu'individu sexué. Actuellement, les travaux se centrant sur les fondements biologiques des différences entre sexes coexistent donc avec les articles sur l'importance des déterminismes psychosociaux. Malgré cette mise en évidence de l'influence du social sur les comportements des hommes et des femmes, les croyances essentialistes sur les hommes et les femmes persistent.

> « *Essayez d'imaginer que les hommes viennent de Mars et les femmes de Vénus. [...] Un jour, Martiens et Vénusiennes émigrèrent sur la Terre. Au début, tout leur parut merveilleux et magnifique. Mais l'atmosphère terrestre exerçant sur eux son influence maléfique, ils se réveillèrent, un beau matin, victimes d'une forme très particulière de perte de mémoire : l'amnésie sélective ! Les Martiens comme les Vénusiennes avaient oublié qu'ils venaient de planètes différentes et qu'ils ne pouvaient être qu'intrinsèquement dissemblables.* »
>
> (Gray, 1997, p. 19)

Cet extrait du livre à succès de John Gray qui suscite encore aujourd'hui un vif engouement, illustre parfaitement la représentation essentialiste des différences de sexe. Hommes et femmes seraient intrinsèquement différents. John Gray nous apprend donc que, les hommes et femmes étant essentiellement dissemblables, pour vivre en harmonie, doivent connaître et accepter les particularités du sexe opposé. L'auteur s'attache alors à décrire les différences entre les « Martiens » et les « Vénusiennes ». Il nous apprend donc que les valeurs primordiales sur Mars sont « le pouvoir, la compétence, l'efficacité et la réussite » (Gray, *op. cit.*, p. 27), qu'un Martien « agit avant tout pour prouver sa valeur et affirmer son pouvoir et ses capacités » (Gray, *op. cit.,* p. 27). Il ajoute que leurs préférences en termes d'activités vont aux activités extérieures telles que les courses automobiles et que contrairement aux femmes qui rêvent au grand amour, ils fantasment sur les voitures puissantes et autres choses matérielles. Les « Vénusiennes » quant à elles ont un tout autre système de valeurs « fondé sur l'amour, la communication, la beauté et les rapports humains » (Gray, *op. cit.,* p. 29). Leurs activités sont, toujours d'après John Gray, avant tout centrées sur l'entraide et le soutien mutuel. Elles passeraient beaucoup de temps à s'entourer d'affection et échanger avec les autres, et rendre service les comblerait. Il ajoute qu' « au lieu de construire de grands édifices et des superautoroutes, les vénusiennes se préoccupent de l'harmonie de leur vie, de leur entourage et de la réussite de leur couple » (Gray, *op. cit.*, p. 29). La longue liste des différences entre hommes et femmes dressée par John Gray ne peut être entièrement retranscrite ici. Même si cet ouvrage n'est pas écrit au premier degré, les « vérités » avancées sont assez saisissantes et traduisent assez bien les croyances largement partagées concernant les hommes et les femmes. Il est ainsi, communément admis qu'hommes et femmes sont différents et que par conséquent, les différences de sexe sont naturelles car les hommes et les femmes ne sont pas semblables. Les rôles de sexe seraient ainsi particulièrement puissants en ce sens qu'ils sont essentialisés.

> *« Stop crying. Stop with the tears. Don't cry. Pick yourself up. Stop with the emotions. Don't be a pussy. Don't let anyone disrespect you. Be cool and be kind of a dick. Always keep your mouth shut. Nobody likes a tattletale. Rose come before hoes. Don't let your woman to run your life. You bitch. What a fag. Get laid. Do something. Be a man. Be a man. Grow some balls. »*
>
> (Extrait du trailer de « The Mask You Live In ». The Representation Project, 2014)

Comme pour la plupart des comportements différenciant les hommes et les femmes, les différences de sexe dans les comportements à risque ont généralement été expliquées par une combinaison des thèses biologiques et évolutionnistes. Toutefois, depuis quelques années, de plus en plus de recherches s'intéressent à l'influence des facteurs psychosociaux sur les comportements à risque. Les recherches actuelles se penchent sur l'effet des rôles de sexe et de l'identité sexuée sur les comportements à risque en général et routiers en particulier. Les femmes ne seraient ainsi pas les seules victimes des effets des croyances stéréotypées sur les groupes de sexe. La prise de risque des hommes pourrait en effet être la conséquence des croyances socialement partagées sur les hommes et les rôles de sexe. D'une manière générale, il est important de noter que bien que nous vivions dans des sociétés ultra sécuritaires, la prise de risque n'en est pas moins valorisée (Le Breton, 1991, 2012). Les individus qui montrent leur bravoure, qui se montrent innovants et audacieux dans des domaines variés tels que la science, la politique, les situations sociales ou la mode sont également fortement appréciés et valorisés. Si le risque n'est pas toujours négatif et si celui-ci peut même avoir des conséquences

positives, l'une des conséquences possibles, notamment dans le cas des comportements à risque accidentels, est l'accident. La prise de risque serait néanmoins davantage valorisée et attendue chez les hommes. Cette influence des rôles de sexe ne se limiterait pas aux seules croyances en termes de prise de risque des hommes. Plus largement, les rôles définissant dans la société occidentale le comportement attendu des hommes et des femmes pourraient, selon plusieurs travaux, expliquer ces différences entre les individus des deux sexes. Simon et Corbett (1996) expliquent par exemple les différences de sexe dans la conduite comme l'expression de différences dans les rôles de sexe, le rôle féminin étant passif, non compétitif et prudent alors que le rôle masculin est risqueur, compétitif, agressif et non-conforme. Il est ainsi possible que le rapport différent qu'entretiennent les hommes et les femmes face au risque soit le fait de ces croyances sociales différenciées concernant les hommes et les femmes.

C'est dans la cadre de ce questionnement que se positionne ce travail de thèse. Il vise à apporter une contribution à ces questions de l'influence des rôles de sexe sur les comportements à risque. Il vise à comprendre **dans quelle mesure les rôles de sexe et plus particulièrement, l'identité sexuée, permettent d'expliquer les différences de sexe dans les comportements à risque.**

> « *Aujourd'hui, c'est la voiture qui symbolise la virilité. La conduite automobile "virile" fait des milliers de morts chaque année.* »
>
> (Michel Tournier, 25 Décembre 1999, Libération)

Longtemps, l'activité de conduite a été réservée aux hommes (e.g., Demoli, 2014). Par ailleurs, la simple observation des images véhiculées par les médias, les films et la publicité permet de se rendre compte du caractère masculin du domaine de la conduite. Dans les « films de voiture », les premiers rôles sont rarement incarnés par des femmes. Le domaine des transports est généralement réservé aux hommes, le plus souvent virils. On peut évoquer « Drive », de Nicolas Winding Refn (2011), « La Fureur de vivre » de Nicholas Ray (1955), « Fast and Furious » de Rob Cohen (2001), « Le Transporteur » de Louis Leterrier et Corey Yuen (2002), voire même « Cars » de John Lasseter et Joe Ranft (2006). Le caractère masculin de l'activité de conduite apparaît également à travers l'analyse des stéréotypes de sexe associés à la conduite. L'expression « femmes au volant, mort au tournant » traduit un stéréotype largement répandu concernant les femmes et la conduite. Au regard de ces différents éléments, on peut se demander si la surimplication masculine dans les accidents de la circulation et les comportements à risque est le seul fait d'une tendance générale des hommes à prendre davantage de risque que les femmes dans tous les domaines, potentiellement liée aux rôles de sexe, ou si elle est également liée au contenu de cette activité qui reste encore actuellement très « masculine ». Plus précisément, la question qui se pose est la suivante : **dans quelle mesure les rôles de sexe et l'identité sexuée influencent-ils les comportements à risque au volant plus précisément. Autrement dit, l'influence de l'identité sexuée sur les comportements à risque au volant est-elle plus marquée que dans d'autres domaines du risque, ou contextes, de par le caractère masculin de l'activité de conduite** ?

> « *La féminité chez l'homme est comme le sucre dans le whisky. La masculinité chez la femme est comme la levure dans le pain. Sans ces ingrédients, le résultat est plat, sans piquant ni saveur.* »
>
> (Edna Ferber, A kind of Magic, 1963)

La campagne de prévention « le manifeste des femmes » vise à encourager les femmes à refuser les rôles de sexe qui amènent les hommes à s'engager dans des comportements à risque au volant et qui amènent les femmes à l'accepter de manière passive. Si cette campagne est intéressante, car pointant les rôles de sexe qui poseraient l'homme comme preneur de risque, et insistant sur la fluidité des rôles de sexe, elle n'échappe pas à une certaine essentialisation de ces rôles. En effet, elle s'adresse aux femmes comme si celles-ci représentaient une sorte de groupe uniforme qui tendrait à laisser faire mais qui, si elles le voulaient, pourraient aller contre cet état de fait qui amène les hommes à prendre des risques. Le seul fait que cette campagne s'adresse aux femmes laisse penser qu'elles seules, parce qu'elles sont femmes, peuvent changer les choses, en protégeant le mari, le fils, comme si les hommes étaient incapables de se protéger eux-mêmes et de se contrôler, car naturellement risqueurs.

Toutefois, le fait d'être une femme n'immunise pas naturellement contre la prise de risque au volant ou autre. De même, le fait d'être un homme ne conduit pas nécessairement à s'engager dans davantage de comportements à risque. Plus généralement, les hommes et les femmes ne se conforment pas nécessairement aux normes de leur groupe de sexe. De plus, le 20ème siècle a été marqué par de nombreux changements sociétaux tels que l'affaiblissement du modèle patriarcal et l'évolution du rôle des femmes dans les sociétés post-industrielles. Les femmes ont investi le monde de travail et, même si celles-ci continuent à être sous-représentées dans les positions de pouvoir et d'autorité, elles occupent désormais davantage de postes à haute responsabilité, autrefois dominés par les hommes. Pour autant, même si les stéréotypes et rôles de sexe sont dépendants du contexte et de la structure sociale, les évolutions sociétales rapides de ces dernières années et les changements dans les rôles sociaux ne se sont pas nécessairement accompagnées d'une modification du contenu des stéréotypes de sexe (Deaux & LaFrance, 1998). Au regard de ces éléments, on peut se demander si les rôles de sexe et notamment, leur évolution vers plus de flexibilité, peuvent également expliquer les différences intragroupes dans la prise de risque. Plus précisément, la troisième question que nous nous posons est la suivante : **dans quelle mesure les rôles de sexe et l'identité sexuée influencent-ils les différences intragroupes dans les comportements à risque, notamment les comportements à risque au volant** ?

Ce travail de thèse tente d'apporter une contribution à ces différentes questions. Si l'influence du genre et de l'identité sexuée a été traitée dans le domaine du risque, les recherches dans ce domaine sont encore peu nombreuses et l'on assiste aujourd'hui parfois à une recrudescence des théories biologiques concernant les différences de sexe de manière générale. Il apparaît ainsi important d'interroger ces liens, notamment dans le domaine routier, la compréhension des raisons qui peuvent expliquer les différences intergroupes et intragroupes représentant un enjeu de santé publique important.

Pour répondre à cet objectif, ce document de thèse s'organisera autour de trois parties :

La première partie, **la partie théorique**, est consacrée à l'examen des travaux permettant de trouver des éléments de réponses aux questions que nous nous posons. Cette partie est composée de quatre chapitres. Dans le *Chapitre 1*, nous effectuerons une analyse épidémiologique concernant les différences de sexe et les différences d'âge en termes d'accidentalité. Nous insisterons sur les facteurs explicatifs de ces différences, et notamment sur l'engagement dans des comportements infractionnistes. Dans le *Chapitre 2*, nous mettrons en lien la transgression routière et la prise de risque et ferons un point théorique sur les notions de risque et de comportements à risque au volant. Nous reviendrons ensuite sur les deux déterminants de la prise de risque que sont la perception des risques et la perception des bénéfices et termineront sur les différents facteurs associés à la prise de risque ainsi qu'à ses deux déterminants. Nous nous attarderons plus particulièrement sur les facteurs d'âge et de sexe. Dans le *Chapitre 3*, nous reviendrons sur les différentes théories explicatives des différences de sexe dans les comportements à risque. Nous reviendrons sur la manière dont les études ont évolué

d'une étude des différences de sexe à une prise en compte du genre et à une conception du sexe comme une catégorie sociale et nous insisterons notamment sur l'importance de prendre en compte la multidimensionnalité de l'identité sexuée. La deuxième partie du chapitre portera sur la manière dont ces théories expliquent les différences de sexe dans les comportements à risque. Nous insisterons plus particulièrement sur l'influence des rôles de sexe et de l'identité sexuée sur les comportements à risque, et notamment sur les comportements à risque au volant.

Cette première partie s'achèvera sur la problématique de ce travail de thèse (*Chapitre 4*).

La deuxième partie constituera **la partie empirique** ce travail de thèse dans laquelle seront présentées les différentes contributions empiriques de ce travail. Celle-ci s'articulera autour de trois axes. Le premier axe portera sur la construction des outils de mesure et d'activation de l'identité sexuée. Il sera composé de deux chapitres : dans le *Chapitre 5* sera présentée l'étude 1 consacrée à la validation d'un outil de mesure de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité, chez des adultes. Dans le *Chapitre 6* seront présentées trois études visant à élaborer et à vérifier l'efficacité d'une méthode d'activation de l'identité sexuée (études 2-4). Le deuxième axe de la partie empirique renverra à la validation, en français, d'outils de mesure des comportements à risque (comportements à risque au volant et prise de risque, perception des risques et perception des bénéfices dans différents domaines), ainsi qu'à la vérification du lien entre la conformité aux stéréotypes masculins et féminins et les comportements à risque chez des tout-venants. Le *Chapitre 7* sera consacré à la validation du DBQ (Reason, Manstread, Stradling, Baxter, & Campbell., 1990), outil de mesure des comportements de conduite, et du lien entre la masculinité et la féminité en termes de traits et les comportements de conduite (étude 5). Le *Chapitre 8* sera, lui, consacré à la validation du DOSPERT (Weber, Blais, & Betz, 2002), outil de mesure de la prise de risque, de la perception du risque et de la perception des bénéfices, dans différents domaines et du lien entre la masculinité et la féminité en termes de traits et ces différentes variables (étude 6). Le troisième et dernier axe ne sera composé que d'un chapitre (*Chapitre 9*) dans lequel sera présentée l'étude finale de ce travail de thèse, menée sur des jeunes conducteurs. Dans cette étude (étude 7) sera testé l'effet de l'identité sexuée sur les comportements à risque au volant et la prise de risque dans différents domaines, chez les jeunes conducteurs. L'effet de l'identité sexuée sur le risque perçu dans les comportements à risque au volant et dans différents domaines sera également testé. L'identité sexuée sera alors envisagée dans sa multidimensionnalité, la masculinité et la féminité étant envisagées de manière plus large et l'identification à son groupe de sexe étant également prise en compte. La relation causale entre identité sexuée et comportements à risque sera testée grâce à une approche expérimentale visant à activer l'identité sexuée. Les effets obtenus dans les différents domaines (comportements à risque au volant et autres domaines) seront également comparés.

La troisième partie de ce manuscrit sera consacrée à la **discussion générale** dans laquelle nous tenterons d'expliquer les résultats obtenus dans ce travail de thèse et dans laquelle nous reviendrons sur les limites de ce travail et proposerons quelques perspectives de recherche.

PREMIERE PARTIE : CONSIDERATIONS THEORIQUES

CHAPITRE 1

Différences de sexe dans l'accidentologie du jeune conducteur

1. Introduction

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS, 2013), les accidents de la circulation représentent la huitième cause de décès dans le monde et la première cause de décès chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans, faisant de la sécurité routière un enjeu de santé publique majeur.

Pour bien comprendre les données qui vont être développées dans ce chapitre, quelques définitions préalables doivent être d'abord fournies. L'accident constitue un évènement, fortuit qui a des effets plus ou moins dommageables pour les personnes ou pour les choses (« Accident », 2015.). L'accident de la circulation routière, plus précisément, peut être défini en fonction des dommages occasionnés. Ceux-ci peuvent être matériels et, le cas échéant, corporels. Un accident corporel[2] de la circulation routière est défini comme un choc survenant sur le réseau routier (voie ouverte à la circulation publique), impliquant au moins un véhicule roulant (automobile, moto, vélo, etc.) et provoquant au moins une victime (ONISR, 2012b). Les accidents de la circulation routière sont plus souvent matériels que corporels (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière [ONISR], 2010). Toutefois, nous inscrivant dans une approche de santé publique, ce chapitre se centrera sur les accidents corporels, auquel renverra le terme « d'accident ».

En dehors du conducteur du véhicule roulant, l'accident de la circulation peut impliquer plusieurs usagers, notamment les éventuels passagers du véhicule. Parmi les usagers impliqués dans un accident corporel on distingue les victimes (personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux) et les indemnes (personnes impliquées non victimes) (Assailly, 1997). Les victimes peuvent être de trois types **:** les tués, les blessés hospitalisés et les blessés légers. Est considérée comme un « tué », toute personne victime d'un accident corporel de la circulation routière ayant perdu la vie sur le coup ou dans les 30 jours[3] qui ont suivi l'accident. Les blessés hospitalisés[4] sont des victimes dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation, tandis que les blessés légers sont des victimes dont l'état nécessite des soins médicaux et/ou une hospitalisation de moins de 24 heures (ONISR, 2012b). En fonction du type de victime impliqué dans un accident corporel, celui-ci pourra donc être qualifié de mortel, « grave » ou léger[5].

---

[2] Selon la Base de données Accidents Corporels de la Circulation (BAAC) ne sont pas considérés comme des accidents corporels tous les accidents purement matériels, les accidents corporels qui se produisent sur une voie non ouverte à la circulation publique ou sur un parking à usage strictement privatif, ou qui n'impliquent pas de véhicules au sens du code de la Route (e.g., les accidents n'impliquant qu'un piéton ou que des piétons entre eux), les actes volontaires (homicides volontaires, suicides) et les catastrophes naturelles (ONISR, 2012b).

[3] Avant le 1er janvier 2005, le « tué » était la personne décédée dans les six jours (ONISR, 2013a).

[4] Avant le 1er janvier 2005, on parlait de « blessé grave » pour toute personne hospitalisée plus de six jours (ONISR, 2013a).

[5] Les accidents mortels comportent au moins une personne tuée, les accidents « graves » comportent au moins une personne tuée ou un blessé hospitalisé, et les accidents « légers » ne comportent ni personne tuée, ni personne hospitalisée (ONISR, 2012c).

D'un point de vue épidémiologique, trois grands indicateurs permettent d'appréhender la gravité accidentelle: la mortalité (nombre de tués rapporté à l'effectif de la population), la morbidité (nombre de blessés rapporté à l'effectif de la population) et l'implication (nombre de personnes impliquées, qu'elles soient victimes ou indemnes, rapporté à l'effectif de la population) (Assailly, 1997). Ce dernier indicateur est cependant plus compliqué à appréhender du fait de la difficulté à connaitre le nombre exact de personnes réellement impliquées dans un accident, notamment lorsque celles-ci n'ont pas nécessité de soins médicaux. La mortalité accidentelle recouvre deux phénomènes : le risque « primaire » d'être la victime d'un accident, estimé par des incidences (nombre total de victimes rapporté à l'effectif de la population) et le risque « secondaire » d'être tué dans ledit accident, ou létalité (nombre de tués rapporté au nombre de victimes). La gravité des accidents peut être évaluée au travers du nombre de blessés hospitalisés (nombre d'accidents graves ou nombre de victimes graves pour 100 accidents), de la gravité des blessures[6] ou de la létalité.

Partout dans le monde, l'accidentologie routière constitue un problème de santé publique. Au niveau mondial, on estime à 1,24 millions le nombre de personnes tuées et à 50 millions le nombre de blessés chaque année dans les accidents de la circulation (OMS, 2013). En France, le bilan accidentologique dressé par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) repose sur les données issues du Fichier national des accidents corporels de la circulation routière (dit "Fichier BAAC")[7] sur la base des informations constituées par les services de la Police et de la Gendarmerie nationales. Ces données sont parfois complétées par celles issues du Registre du Rhône[8] qui constitue une autre base de données plus qualitative permettant de préciser certains éléments (gravité, nature et potentiel séquellaire des blessures, etc.). En 2012, en France, 3653 personnes ont été tuées sur les routes et 27142 ont été hospitalisées (ONISR, 2013b). Outre le coût humain, les accidents de la circulation représentent un coût économique important compte tenu de la perte de capital humain et de capacité productive, de la rééducation nécessaire, des incidences familiales et des dommages matériels. Le coût économique des décès et dommages corporels causés par les accidents serait d'environ 1 % du produit national brut (PNB) dans les pays à faible revenu, 1,5 % dans les pays à revenu intermédiaire et 2 % dans les pays à revenu élevé (OMS, 2013). En France, le coût des accidents corporels pour 2012 s'élevait à 9,5 milliards d'euros (ONISR, 2013a).

Au niveau mondial, le véhicule de tourisme (ou la voiture) est le véhicule le plus impliqué dans des accidents mortels, les usagers de voiture représentant 31% des tués sur les routes en 2013. Cela est particulièrement vrai dans les pays à haut revenu[9] (OMS, 2013). En France, en 2012, 78% des accidents corporels impliquaient un véhicule de tourisme, l'ensemble des usagers impliqués dans ces accidents représentant 74.9% de la mortalité routière et les usagers de voiture de tourisme (conducteurs et passagers) représentant 51.1% de la mortalité routière (ONISR, 2013a). Ceci est dû au fait que la voiture

---

[6] La gravité des blessures occasionnées peut être mesurée par l'AIS (Abbreviated Injury Scale) qui attribue un score de gravité à chaque lésion (gravité immédiate), et par l'IIS (Injury Impairement Scale), qui mesure un score de handicap séquellaire probable associé à chaque lésion (gravité des séquelles prévisibles à un an).

[7] Ce fichier regroupe les Bulletins d'Analyse des Accidents corporels de la Circulation réalisés par les forces de l'ordre

[8] Le Registre du Rhône réalise un enregistrement exhaustif et continu depuis 1995 des victimes d'accidents de la circulation routière dans le Rhône. L'ensemble des services de secours et de soins chargés de la prise en charge des victimes signale au Registre toute personne consultant à la suite d'un accident de la circulation du département du Rhône. Des renseignements concernant la victime, son accident, son devenir médical, et ses lésions sont recueillis.

[9] Il est à noter que dans les régions d'Asie du sud-est et le Pacifique ouest, les usagers de 2RM représentaient la part la plus importante de la mortalité routière en 2013. Au niveau mondial, les 2RM représentaient 23% de la mortalité routière (OMS, 2013).

reste le moyen de transport le plus utilisé, plus particulièrement dans les pays à haut revenu[10]. Les usagers de véhicules de tourisme représentaient en France, en 2012, 83%[11] des véhicules motorisés (ONISR, 2013a) et 76% du trafic[12] (ONISR, 2014). De plus, généralement davantage de personnes (e.g., passagers) sont impliquées dans un accident corporel avec un véhicule de tourisme.

Un accident est, par définition, un évènement fortuit, imprévisible et relativement rare au niveau individuel. Il est le résultat de la conjonction aléatoire de plusieurs éléments à caractère causal. Certains facteurs de risque augmentent cependant sa probabilité de survenue, ou la gravité de ses conséquences**.** Les trois principaux facteurs du risque d'accidents de la circulation sont l'infrastructure, le véhicule et le comportement humain. Le facteur humain (inattention, fatigue, imprudences, compétences cognitives, etc.) serait toutefois en cause dans plus de 90 % des accidents (Sabey & Staughton, 1975). Plusieurs comportements humains ont été identifiés. En France, d'après les informations des forces de l'ordre de 2012, l'alcool serait la cause principale dans au moins 20 % des accidents mortels et serait présent dans 30% des cas (ONISR, 2013a). Cette proportion est une constante depuis une dizaine d'année. Le refus de priorité serait la cause principale dans 14 % des décès routiers. L'usage de stupéfiants par le conducteur serait la cause principale dans au moins 4 % des décès routiers et serait présent dans 23 % des cas. Le cocktail alcool - stupéfiant multiplierait par 14 le risque d'être responsable d'un accident mortel (ONISR 2013a). 16 % des décès routiers interviennent lors d'un accident où l'un au moins des conducteurs présentait des signes manifestes de fatigue ou avait eu son attention perturbée. Enfin, le non port d'équipements de sécurité est un facteur aggravant des accidents : 21 % des personnes tuées en véhicule léger, poids lourds ou transports en commun n'avaient pas ou mal attaché leur ceinture de sécurité et 6 % des usagers tués en deux roues motorisés n'avaient pas de casque. Mais c'est surtout la vitesse, associée à 25% des cas d'accidents mortels par les forces de l'ordre, qui reste la principale cause d'accidents (ONISR, 2013a).

Certaines circonstances dans lesquelles surviennent les accidents semblent récurrentes. Les accidents corporels se produisent le plus souvent en fin de journée, à mettre en relation avec le pic des trafics cumulés (trajets scolaires et domicile/travail) mais aussi avec la présence du facteur « fatigue ». Ils se produisent également plus souvent le vendredi et le week-end, ce qui lié à des circulations moins urbaines, nocturnes et donc plus dangereuses, en fin de semaine (ONISR, 2010). La fin de journée et le week-end correspondent également au moment où le pic d'alcoolisation des conducteurs impliqués dans les accidents corporels est atteint (ONISR, 2014). Les accidents corporels sont particulièrement nombreux pendant la période estivale ainsi qu'au début de l'automne (ONISR 2013a). Concernant leur localisation, bien que les accidents survenant en agglomération soient plus nombreux que les accidents survenant sur routes hors agglomération, ces derniers sont plus graves (ONISR, 2013a), la fluidité du trafic sur les routes de rase campagne permettant des vitesses plus élevées.

Face à cette situation, de nombreux engagements ont été pris, que ce soit au niveau mondial, européen ou national, en vue d'améliorer la sécurité routière et réduire le nombre de tués[13] sur les routes (OMS, 2013 ; ONISR, 2010). Dans ce sens, de nombreuses mesures de sécurité routière ont

---

[10] Dans les pays à revenu moyen et à revenu faible, la proportion d'usagers de 2RM, de piétons et de cyclistes est importante (OMS, 2013).

[11] Depuis 2000, l'augmentation du parc est de + 13 %. Elle s'est fortement ralentie depuis 2005 avec une progression annuelle inférieure à 1 %, + 0,6 % en 2012 (ONISR, 2013a)

[12] Sont exclus les piétons, les cyclistes (pour lesquels le trafic est trop mal connu) et les véhicules utilitaires.

[13] L'Union européenne envisage également d'établir un objectif de réduction du nombre de personnes blessées gravement (ONISR, 2013a).

été déployées – règlementations, campagnes d'information et de sensibilisation –, notamment dans les pays à revenu moyen ou faible, concernant les principaux facteurs de risque[14] (OMS, 2013).

Possiblement due aux mesures entreprises pour faire face aux objectifs fixés, les chiffres de la sécurité routière montrent une amélioration de la situation. Au niveau mondial, malgré une augmentation de 15 % du nombre de véhicules immatriculés entre 2007 et 2010, peu de changements concernant les accidents de la route ont été observés (OMS, 2013). En France, la mortalité routière a été divisée par deux entre 2000 et 2010 et le nombre de personnes tuées a encore baissé de 18% entre 2010 et 2012. Dans le même temps, le coût total de l'insécurité routière décroît régulièrement (ONISR, 2013a).

Si les chiffres traduisent une certaine amélioration de la sécurité routière ces dernières années, il est une chose qui ne varie pas : les hommes meurent plus que les femmes dans des accidents de la route (ONISR, 2014). Cette « sexospécificité » serait d'autant plus prégnante chez les jeunes conducteurs qui constituent une population particulièrement à risque. En effet, si l'accidentalité des jeunes conducteurs suit la tendance générale à la baisse, la surreprésentation des jeunes conducteurs, notamment masculins, de 18 à 24 ans dans les accidents de la route persiste (ONISR, 2014). Aborder le problème de cette surreprésentation des hommes dans les accidents de la route, tout particulièrement chez les jeunes conducteurs, sera déterminant si les pouvoir publics veulent atteindre les objectifs fixés pour répondre à ce grave problème de santé publique qui représente un coût humain, social et économique considérable.

2. Différences de sexe dans l'accidentalité

2.1 Un phénomène important

2.1.1 Une plus grande fragilité féminine dans les accidents

Toutes choses étant égales par ailleurs (e.g., type de collision et circonstances), les occupants de véhicules motorisés de sexe féminin ont 28 à 31% plus de risque que les occupants de sexe masculin de mourir dans un accident (OMS, 2002). Cette fragilité féminine, mise en évidence dans plusieurs études (voir notamment Bedard, Guyatt, Stones, & Hirdes, 2002 ; Mannering, 1993 ; Martin, Lafont, Chiron, Gadegbeku, & Laumon, 2004), s'expliquerait par des critères biomécaniques de moindre résistance au choc en raison de la masse ou de la petite stature des femmes (OMS, 2002). De plus, si dorénavant de nouvelles techniques permettent une plus grande personnalisation des mannequins lors des crashs tests (utilisation de corps donnés à la science, mannequins personnalisables, modélisation informatique), pendant longtemps, les concepteurs ont utilisé des mannequins de choc masculins, exclusivement (European Transport Safety Council [ETSC], 2013). Jusqu'à récemment, les véhicules n'étaient donc pas conçus pour être adaptés à la morphologie féminine en cas de choc.

[14] Limitations de vitesse, baisse du taux d'alcool autorisé, contrôles d'alcoolémie, déploiement des radars automatiques, de radars mobiles nouvelle génération, contrôle technique des véhicules obligatoire, instauration du permis probatoire, etc.

Pour autant, d'une manière générale, les hommes meurent plus que les femmes dans les accidents de la route ce qui contribue, pour une très large part, aux différences de sexe observées dans le nombre de traumatismes mortels non intentionnels (OMS, 2002) et dans la mortalité en général (Annandale & Hunt, 2000).

2.1.2 Les différences de sexe dans l'accidentalité au niveau mondial

D'une manière générale, les hommes sont plus souvent impliqués dans les accidents de la circulation que les femmes. De nombreuses études ont mis en évidence le fait que le sexe était une variable prédictive du nombre d'accidents et constituait l'un des principaux déterminants de l'accidentalité routière (McKenna, Waylen, & Burkes, 1998 ; Norris, Matthews, & Riad, 2000 ; Özkan & Lajunen, 2006). Plus précisément, le fait d'être un homme prédirait le nombre total d'accidents passifs (i.e., un usager entre en collision avec le sujet) et actifs (le sujet entre en collision avec un usager ou un obstacle) (Özkan & Lajunen, 2006). Les hommes auraient deux fois plus de risque d'être impliqués dans une collision que les femmes (Chipman, MacGregor, Smiley, & Lee-Gosselin, 1992) et leur première collision surviendrait plus tôt dans la vie (Waller, Elliott, Shope, Raghunathan, & Little, 2001).

Les hommes sont davantage impliqués mais sont également davantage blessés et tués que les femmes dans les accidents de la route. En 2002, l'OMS indiquait, dans un rapport sur le sexe et les accidents de la route, que les traumatismes dus aux accidents de la route représentaient au niveau mondial la 10ème cause de mortalité des hommes et la 18ème pour les femmes. Les hommes représentent 73% de la mortalité routière (OMS, *op. cit.*). Avec un taux global de mortalité de 27.6 pour 100 000 hommes, comparé à 10.4 pour 100 000 femmes, les hommes ont trois fois plus de risque de mourir dans un accident de la route (OMS, *op. cit.*). Les taux de morbidité pour les hommes sont également nettement supérieurs à ceux des femmes (OMS, *op. cit.*). Au niveau mondial, 70% du fardeau des traumatismes dus à des accidents de la circulation en AVCI[15] concerne les hommes (OMS, *op. cit.*).

Les différences de sexe dans l'accidentalité routière s'observent dans tous les pays, indépendamment de leur niveau de revenu : les hommes ont systématiquement des taux de mortalité et de morbidité routière plus élevés que les femmes (OMS, 2002). De nombreuses études réalisées dans des pays à faible revenu et à revenu moyen concluent à une prédominance constante des hommes par rapport aux femmes en ce qui concerne l'implication dans des accidents de la route (OMS, *op. cit.*). Dans certains pays, le fossé entre les sexes est même encore plus important, les femmes n'étant pas autant exposées au trafic et donc aux mêmes risques d'accident pour des raisons économiques ou culturelles (e.g., pays à faible revenu et à revenu moyen des Régions Afrique et Méditerranée orientale) (OMS, *op. cit.*).

Le sur-risque des hommes observé au niveau mondial se retrouve dans la plupart des pays occidentaux à fort revenu : les hommes conducteurs ont deux à trois fois plus de risque de mourir lors d'un accident routier que les conductrices (ETSC, 2013 ; Hanna, Taylor, Sheppard, & Laflamme, 2006

[15] Années de vie corrigées de l'incapacité (AVCI) : unité utilisée pour mesurer à la fois la charge globale de la morbidité au niveau d'une population et l'efficacité des interventions en santé, s'exprimant par la réduction de la charge de morbidité. Les AVCI en rapport avec une maladie ou un accident se calculent en tenant compte du nombre d'années perdues pour cause de mortalité prématurée et du nombre d'années perdues pour cause d'incapacité en rapport avec les nouveaux cas de maladie ou d'accident. Une AVCI se définit comme une année en bonne santé (ONISR, 2010)

; Nell, 2002). Dans l'Union Européenne, pour un million d'hommes en moyenne, 95 meurent chaque année sur les routes, contre 28 femmes pour un million de femme (ETSC, *op. cit.*). Bien que les hommes représentent 49% de la population de l'Union Européenne, ils représentaient en 2012 76% des décès survenant sur les routes (ETSC, *op. cit.*).

2.1.3Les différences de sexe dans l'accidentalité en France

En France aussi, les hommes sont plus souvent concernés que les femmes par les accidents de la route. En 2012, 49911 hommes ont été victimes d'accidents corporels, toutes gravités et tous modes de déplacement confondus, contre 29593 femmes (ONISR 2013b). Selon le registre du Rhône, sur la période 2006-2009, le rapport d'incidence (mesuré par les taux d'hommes et de femmes victimes pour 100000 habitants du même sexe) montre que les hommes avaient 1.8 fois plus de risque d'être victimes d'un accident, toutes gravités confondues (ONISR, 2011).

Plus souvent victimes d'accidents, les hommes meurent davantage sur les routes, comparés aux femmes. De manière similaire à ce qui s'observe au niveau mondial, les hommes représentaient en 2012 76, 7% des tués sur les routes françaises (ONISR 2013a) alors qu'ils représentent 48% de la population et 52% des parcours en voiture (ONISR, 2012a). Le risque d'être tué dans un accident de la route rapporté à la population – la mortalité–, est également trois fois supérieur pour les hommes (ONISR, 2013a). En effet, les hommes sont également plus souvent blessés que les femmes. Les données du Registre du Rhône collectés entre 1996 et 2009 indiquent qu'en effectifs comme en incidences, les risques de handicap lourd et handicap léger concernent plus les hommes que les femmes (ONISR, 2010). Les hommes sont toujours plus nombreux, et plus gravement touchés, représentant 63 % des victimes toutes gravités confondues, (75 % des tués) et 71 % des survivants qui garderont des séquelles lourdes (ONISR, 2010).

Outre le fait que les hommes sont davantage impliqués dans des accidents de la circulation, les accidents dans lesquels ils sont impliqués sont plus graves. Pour un même nombre de victimes, on dénombre plus de tués et de blessés hospitalisés chez les hommes. Les femmes sont quant à elles plus légèrement blessés dans les accidents dans lesquels elles sont impliquées. Selon les données incluses dans le Registre du Rhône entre 2004 et 2005, pour les conducteurs de véhicules légers, on dénombrait pour les hommes, 16 morts et 42 blessés graves pour 1 000 victimes, contre respectivement 7 tuées et 17 blessées graves pour 1000 victimes pour les femmes (ONISR, 2008b). De plus, les hommes meurent plus que les femmes des accidents dont ils sont victimes. En 2010, les hommes sont plus souvent décédés que les femmes des accidents dont ils étaient victimes (1,1 % des hommes sont morts, 0,6 % des femmes) montrant un niveau de létalité plus important que les femmes et ils représentaient plus de 7 porteurs de séquelles lourdes sur 10 (ONISR, 2011a).Le rapport d'incidences entre hommes et femmes sur la période 2006-2009 était d'autant plus élevé que la gravite est importante : 3,4 pour la mortalité et 2,7 pour les séquelles lourdes, 2,2 pour les lésions sans séquelles. Il est le plus faible pour les séquelles légères (1,3), essentiellement en raison de la fréquence de l'étirement de la colonne cervicale (coup du lapin), qui touche 28 % des femmes contre 12 % des hommes, tous usagers confondu (ONISR, 2011a). De plus, comparés aux femmes, les hommes montrent une surmortalité plus importante que la surmorbidité. En France, pour dix hommes tués, 67 sont hospitalisés plus de 24 heures et pour dix femmes tuées, 97 sont hospitalisées (ONISR, 2013a). En 2013, on dénombrait 7 fois plus d'hommes blessés hospitalisés que tués et 11 fois plus de femmes blessées hospitalisées que tuées (ONISR, 2014).

2.2 Différences de sexe dans l'accidentalité : un phénomène généralisé

2.2.1 Des différences de sexe observables dans la plupart des modes de transports

Les différences de sexe dans l'accidentalité sont observables dans la plupart des modes de transport. Toutes gravités confondues, la surreprésentation des hommes dans l'occurrence des accidents concerne toutes les catégories d'usagers à l'exception des piétons et des transports en commun (ONISR, 2010, ONISR 2013b).

Cette surreprésentation est particulièrement forte chez les usagers de deux-roues motorisés (2RM) : en 2012, les hommes victimes d'accidents en tant qu'usagers de 2RM étaient près de 5 fois plus nombreux que les femmes (ONISR, 2013b). Selon les données du Registre du Rhône, au cours de la période 2006-2008, l'incidence moyenne annuelle était de 229 hommes victimes d'un accident en tant qu'usager de 2RM pour 100 000 et de 38 femmes pour 100 000, (soit un rapport d'incidence de 6, toutes gravités confondues), les hommes représentant 85% des victimes (ONISR, 2011b).

Concernant les véhicules légers, les hommes sont surreprésentés parmi les conducteurs accidentés (en excluant les passagers) : 13016 conducteurs de véhicules de tourisme contre 10475 conductrices ont été impliqués en 2011 dans un accident routier toute gravités confondues. Selon les données incluses dans le Registre du Rhône pour la période 2004-2005, les conducteurs hommes avaient ainsi 1.36 fois plus de risque d'être victimes d'un accident corporel que les conductrices (ONISR, 2008b). Par ailleurs, les femmes sont plus nombreuses que les hommes parmi les blessés légers en tant qu'usager de voiture alors que les choses semblent inversées si on ne s'intéresse qu'aux tués et aux blessés hospitalisés (ONISR 2013b).

En effet, lorsqu'il s'agit des blessés graves, les différences de sexe sont observables et particulièrement marquées dans toutes les catégories d'usagers. En 2012, les hommes étaient ainsi majoritaires parmi les tués de toutes les catégories d'usagers, tout comme parmi les hospitalisés, à l'exception des piétons (ONISR, 2013b). Les hommes sont également majoritairement parmi les porteurs de séquelles lourdes pour tous les types d'usager (ONISR, 2010). Plus précisément, les hommes représentaient, en 2012, 68.7% des tués en voiture de tourisme – 76.38% pour les seuls conducteurs – (ONISR, 2013b). De plus, les hommes ont des accidents plus graves que les femmes en voiture, avec 16 morts et 42 blessés graves pour 1 000 victimes, contre respectivement 7 et 17 pour les femmes, selon le registre du Rhône, pour la période 2004-2005 (ONISR 2008b). Par ailleurs, en 2012, les hommes représentaient 93% de la mortalité en 2RM (ONISR 2013a). Les hommes sont également particulièrement nombreux parmi les 2RM porteurs de séquelles lourdes, représentant 91 % des usagers de 2RM concernés, pour la période 2006-2009, selon les données du Registre du Rhône (ONISR, 2011a). L'accidentalité des cyclistes touche également particulièrement les hommes : en 2006, ils représentaient près de 83 % des cyclistes tués sur les routes (ONISR, 2008c) et 86 % des cyclistes porteurs de séquelles lourdes à la suite d'un accident, d'après le Registre du Rhône pour la période 2006-2009 (ONISR, 2011a). Enfin, les hommes représentaient également 57,9% des piétons tués sur les routes françaises (ONISR, 2008d). Cette surreprésentation s'observe également dans de nombreux pays industrialisés. L'OMS (2002) rapporte qu'aux Etats-Unis, 70% des piétons tués sont des hommes, à Singapour, la proportion était de 61% entre 1990 et 1994 et en Australie, la proportion est même passée de 69% à 78% entre 1986 et 1993.

2.2.2 Des différences de sexe observables à tous les âges

Les différences de sexe dans les accidents de la route s'observent très tôt, notamment dans les comportements piétons et les accidents de vélos, avant même que les individus n'accèdent à la conduite. A l'échelle mondiale, le taux de mortalité routière chez les garçons âgés de 5 à 14 ans est supérieur à celui des filles, soit respectivement, 13,2 pour 100 000, contre 8,2 pour 100 000 (OMS, 2002). Comparés aux filles, les garçons représentent une part plus importante dans les accidents en tant que piétons et sont surreprésentés dans la mortalité due aux accidents de vélo (OMS, *op. cit.*). En Australie, le taux de mortalité des garçons à vélo est deux fois supérieur à celui des filles (OMS, *op. cit.*). Dès lors que les individus accèdent à la conduite, ces différences deviennent encore plus nettes. Pour les 2RM, selon les données du registre du Rhône pour la période 2006-2008, l'incidence moyenne annuelle pour les garçons et les filles était respectivement de 910 et 192 pour 100 000 par an, entre 15 et 19 ans, tranche d'âge où l'incidence est à son maximum en ce qui concerne les 2RM, pour les deux sexes (ONISR, 2011c).

La surreprésentation des hommes dans l'accidentalité apparaît très tôt dans la vie mais s'observe également à tous les âges. Au niveau mondial, toutes catégories d'usagers confondues, les taux de mortalité routière sont plus élevés pour les hommes que pour les femmes dans tous les groupes d'âge (OMS, 2002). De même, en France, tous usagers et toutes gravités confondues, les hommes sont plus souvent victimes d'accidents de la circulation que les femmes à tous les âges (ONISR, 2013b). Cette différence de sexe peut cependant varier, en termes de proportion, d'une tranche d'âge à l'autre. Ainsi, au niveau européen, la surreprésentation des hommes dans les accidents mortels est la plus faible chez les plus de 50 ans possiblement en raison de la plus grande longévité des femmes et est particulièrement importante entre 18 et 24 ans (ETSC, 2013). La variabilité des différences de sexe selon l'âge peut notamment être fonction de la catégorie d'usagers considérée, le moyen de locomotion utilisé au moment de l'accident variant fortement selon l'âge et le sexe. Alors que les incidences sont supérieures à tout âge, chez les hommes, pour les accidents corporels de la circulation lors de l'usage d'un 2RM (ONISR, 2011b), des variabilités apparaissent dans les accidents lors de l'usage de la voiture. En effet, concernant la voiture, les incidences des hommes sont supérieures pour l'ensemble des tranches d'âge, et particulièrement chez les moins de 25 ans et les plus de 70 ans, excepté entre 30 et 54 ans où les incidences sont égales chez les hommes et les femmes voire légèrement supérieures chez les femmes entre 35-49, même si la gravité est supérieure chez les hommes à tout âge dans les accidents impliquant des voitures de tourisme (ONISR 2008b).

2.3 Des différences de sexe dans la responsabilité et les infractions

Le pattern de l'implication dans des accidents routiers diffère entre les hommes et les femmes. Selon la base de données SafetyNet sur les facteurs accidentels, les hommes seraient plus impliqués dans des accidents causés par une vitesse excessive et une sortie de route suite à une perte de contrôle (ERSO, 2012 ; ETSC, 2013 ; Tavris, Kuhn, & Layde, 2001), dans les collisions qui se produisent dans les virages, dans l'obscurité ou celles qui impliquent le dépassement (Waylen & McKenna, 2002). Les femmes, en revanche, sont plus fréquemment impliquées dans des collisions se produisant aux intersections que les hommes. Ainsi, il semble que les hommes soient plus impliqués dans les accidents impliquant une vitesse excessive tandis que les femmes ont plus de chance d'être impliquées dans des collisions résultant d'erreurs de jugement de perception (Storie, 1977).

De façon générale, les hommes sont ainsi non seulement plus impliqués, et plus gravement dans les accidents de la route, mais également plus souvent considérés comme responsables des accidents dans lesquelles ils sont impliqués. Une étude menée en Californie indique qu'ils seraient fautifs dans près de 8 accidents mortels sur 10 et responsables de deux fois plus d'accidents avec blessures que les femmes (California Highway Patrol, 1994). Cette tendance s'observe également en France où l'on constate une légère sur-responsabilité des conducteurs masculins dans les accidents. Toutes catégories de véhicules motorisés confondues, comparés aux conductrices, les conducteurs hommes se voient davantage imputer la responsabilité en cas d'accident: parmi les impliqués dans les accidents corporels, 41.6% des conductrices et 45.4% des conducteurs étaient présumés entièrement responsables de l'accident en 2010 (ONISR, 2010), et notamment en cas d'accident mortel (avec respectivement 51.9 % des femmes responsables contre 57.9 % des hommes responsables parmi les impliqués en 2012) (ONISR, 2013a). Parmi les responsables d'accident, la différence de sexe est très importante. Ainsi, en 2010, les hommes représentaient 74% des conducteurs présumés responsables dans les accidents corporels non-mortels et 82% des conducteurs présumés responsables d'accidents mortels (ONISR, 2011a). Cette tendance s'observe également chez les piétons : en 2010, 20.7% des hommes piétons étaient présumés responsables en cas d'accident corporel contre 15% des femmes (ONISR, 2011a). Cette sur–responsabilité s'observe dans les décisions de justice, les hommes représentant 77 % des condamnés pour homicides et blessures involontaires sur la route en 2011 (Ministère de l'Intérieur, 2012).

Cette sur-responsabilité des hommes s'observe à tous les âges. En France, en 2009, les conducteurs hommes (toutes catégories de véhicules motorisés confondues) sont davantage présumés responsables dans les accidents corporels que les conductrices quelle que soit la tranche d'âge (respectivement 52.5% des impliqués et 45.5% des impliquées chez les 18-24 ans et 41.4% et 38.5% chez les 25-64 ans) (ONISR, 2011c). Cette tendance s'observe également chez les piétons : à tous les âges, les hommes piétons impliqués dans les accidents sont plus souvent présumés responsables que les femmes (respectivement 25.2% des impliqués et 20.7% des impliquées chez les 18-24 ans et 23% et 16% chez les 25-64 ans) (ONISR, 2011c).

La plus grande responsabilité des hommes dans les accidents corporels est en grande partie due à la consommation d'alcool. La part de l'alcool dans l'estimation des responsabilités présumées est plus importante pour les hommes que pour les femmes : en 2012, 30% des hommes présumés responsables d'un accident l'était en raison d'un taux d'alcool supérieur à la limite légale contre 10% pour les femmes (ONISR, 2013a). Cette plus grande responsabilité des hommes imputable à l'alcool se retrouve dans les décisions de justice. Les hommes sont en effet surreprésentés parmi les condamnés pour conduite alcoolique ayant occasionné un accident grave ou mortel : en 2009, ils représentaient respectivement 88.4% et 89.5% des conducteurs en état alcoolique condamnés pour blessures involontaires et pour homicides involontaires (ONISR, 2010).

Les conducteurs masculins sont en effet surreprésentés dans des accidents avec au moins un impliqué ayant dépassé la limite d'alcool autorisé. La part d'hommes impliqués dans un accident corporel ou mortel qui ont un taux d'alcool supérieur à la limite est supérieure à celle des femmes (respectivement 7.6% et 20.2% pour les hommes et 2.2% et 8% pour les femmes) (ONISR, 2010). Les hommes sont d'ailleurs largement majoritaires parmi les conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident : 90.2% des accidents corporels et 92% des accidents mortels en présence d'alcool concernent un conducteur alcoolisé de sexe masculin (ONISR, 2010). Cette tendance des hommes à être davantage impliqués dans des accidents corporels liés à l'alcoolémie s'observe également chez les piétons : les piétons de sexe masculin, victimes d'un accident corporel, auraient deux fois plus de chance que les femmes d'être contrôlés positifs à l'alcool et montreraient un niveau d'alcoolémie plus important

(OMS, 2002). Par ailleurs, les hommes sont également surreprésentés parmi les conducteurs impliqués dans un accident sous l'emprise de stupéfiants : en 2012, 92 % des conducteurs, ayant un test positif aux stupéfiants, impliqués dans un accident mortel étaient des hommes (ONISR, 2013a).

Plus largement, les hommes tendent à commettre plus d'infractions que les femmes. Cette tendance s'observe partout dans le monde (Aberg & Rimmo, 1998 ; Bina, Graziano, & Bonino, 2006 ; Blockley & Hartley, 1995 ; Harré, Field, & Kirkwood, 1996 ; Lawton, Parker, Stradling, & Manstread, 1997a ; Lonczak, Neighbors, & Donovan, 2007). Au Québec, par exemple, de 2001 à 2010, les conducteurs de sexe masculin ont représenté 72.2 % des infractions au Code de la sécurité routière entraînant l'inscription de points d'inaptitude et 86.8 % des infractions au Code criminel reliées à la conduite d'un véhicule routier (Tardif, 2003). De même, au Royaume-Uni, les statistiques nationales de 2002 indiquaient que 88% de la totalité des infractions enregistrées avaient été commises par des hommes (The Social Issues Research Centre [SIRC], 2004). En France également, les hommes tendent à commettre plus d'infractions que les femmes. Le bilan du permis à points de 2011 indique que les hommes représentaient 67% des infractions traitées et 89% des titulaires des permis invalidés suite à la perte de la totalité des 12 points (Ministère de l'Intérieur, 2012). S'ils sont majoritaires pour toutes les classes d'infractions, les hommes sont particulièrement surreprésentés dans les délits et les infractions les plus graves : ils ont commis 89,3% des délits et 94% des infractions de 5ème classe[16] qui constituent les infractions les plus graves en France selon la classification du permis à points (Ministère de l'Intérieur, 2012). Pour le même nombre de kilomètres parcourus, les hommes avaient, en 2007, 12 fois plus de risque d'être condamnés pour des délits routiers que les femmes (ONISR, 2008a).

Selon le bilan du permis à point de 2011, les hommes rapportent notamment davantage d'infractions[17] dans les domaines de la vitesse excessive, de la conduite sous alcool, du refus de priorité, et du non port de la ceinture de sécurité qui comptent parmi les principaux facteurs d'accidents corporels. Ainsi, 78,04% des infractions traitées concernaient en 2011 les infractions liées à la vitesse et près de 66 % des infractions liées à la vitesse ont été commises par des hommes, comme 88,7% des infractions alcool (hors accidents corporels), 95% des infractions sur la consommation de stupéfiants au volant, 93% des infractions pour conduite sans permis, 62,6% des infractions sur les règles de priorité, 80,3% des infractions pour défaut d'équipement (ceinture et casques) et 70,8% des infractions aux autres règles de conduite (Ministère de l'Intérieur, 2012). De même au Royaume-Uni, les statistiques nationales de 2002 indiquaient que 83% des infractions liées à la vitesse avaient été commises par des hommes (SIRC, 2004). Par ailleurs, si aujourd'hui, le port de la ceinture est relativement respecté, en Suisse, le Conseil pour la prévention des accidents, rapporte qu'en 2012, 96% des femmes utilisaient leur ceinture de sécurité, en tant que conductrice ou passagère, contre seulement 89% des hommes lors de la conduite et 84% en tant que passagers. Une différence similaire a été trouvée en Belgique (ETSC, 2013). En Allemagne, selon le Conseil allemand de la sécurité routière, 73% des individus condamnés pour l'utilisation du téléphone portable au volant sont des hommes (ETSC, 2013). Les délits, plus particulièrement, montrent un taux de féminité particulièrement faible qui varie cependant d'une infraction à l'autre. En 2009, le taux de féminité était particulièrement faible

[16] Les contraventions de la 5ème classe, qui ne représentaient que 0.13% de l'ensemble des infractions en 2011, sont principalement constituées des infractions pour excès de vitesse supérieur ou égal à 50 km/h. La part des délits (en majorité des conduites en état d'ivresse ou en ayant fait usage de produits stupéfiants), représente 1.64% de l'ensemble des infractions (Ministère de l'Intérieur, 2012).

[17] Concernant les infractions « papiers », en 2009, les hommes représentaient 92.6% des condamnés pour l'infraction conduite sans permis, 95.5% des condamnés pour conduite malgré une suspension de permis et 89.6% des condamnés pour défaut s'assurance (ONISR, 2010).

dans les situations de conduite en état alcoolique (9%), de conduite sans permis (7%) ou malgré suspension (5 %) ou encore de conduite sous l'emprise de stupéfiants (4 %). La part des femmes était plus élevée en revanche dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (23 % en cas de blessures, 19 % en cas d'homicide) même si le taux reste faible comparé à celui des hommes (ONISR, 2010).

2.4 Différences de sexe dans l'accidentologie : effet de l'exposition et évolution du gender gap

2.4.1 L'exposition comme explication des différences de sexe

Constituant l'une des principales raisons de la surreprésentation d'un groupe de conducteur dans l'accidentalité (Laapoti, Keskinen, & Rajalin, 2003), l'exposition est un facteur largement utilisé pour expliquer cette différence de sexe. L'exposition vise à mesurer la quantité d'opportunités d'accidents de la circulation, en prenant en compte la quantité de kilomètres parcourus mais également la qualité de l'exposition (modes de déplacement utilisés, circonstances, etc.) (Laapoti et al., 2003, Lenguerrand, 2008).

Tout d'abord, les hommes seraient plus exposés que les femmes car amenés à conduire davantage. En France, bien que, selon la revue du Commissariat général au développement durable (CGDD), les femmes soient aujourd'hui plus nombreuses qu'il y a quelques années à passer le permis (Armoogum, Hubert, & Roux, 2010), elles restent légèrement moins nombreuses que les hommes (Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routière [DSCR], 2013). Cette différence est surtout le fait de différences de sexe dans l'obtention du permis A[18] et des permis poids lourds, les femmes représentant 12.91% des permis A et 48.40% des permis B[19] délivrés en 2012 (DSCR, 2013). De plus, toutes choses égales par ailleurs, les femmes ont plus tendance que les hommes à ne pas avoir le permis (Armoogum et al., 2010). Cet accès moindre à la conduite expliquerait notamment la prédominance des femmes, et notamment des jeunes femmes, en tant que passagères, celles-ci passant le permis en moyenne légèrement plus tard que les hommes (23 ans contre 21 ans) (Armoogum et al., 2010). De plus, les hommes sont quantitativement plus exposés au trafic, que ce soit en termes de distance parcourue ou de temps passé dans les transports. En France, les hommes parcourent en moyenne 12 680 km par an, contre 11 340 km chez les femmes (ONISR, 2013a). Ce phénomène n'est pas propre à la France. En Finlande, par exemple, les femmes conduisent moitié moins que les hommes (Laapotti et al., 2003). L'enquête nationale Transports et déplacements (ENTD) sur la mobilité des ménages

[18] Le groupe moto regroupe deux catégories de permis : la sous-catégorie A1 et la catégorie A. La catégorie A1 concerne les motocyclettes légères dont la cylindrée n'excède pas 125 cm3 et dont la puissance n'excède pas 11 kW (15 CV). La catégorie A concerne toutes les motocyclettes dont la puissance n'excède pas 73,6 kW (DSCR, 2013).

[19] Le groupe léger regroupe deux catégories de permis : la sous-catégorie B1 : tricycles à moteur dont la puissance n'excède pas 15 kW et dont le poids à vide n'excède pas 500 kg, et quadricycles à moteur ; la catégorie B : véhicules automobiles ayant un poids total autorisé en charge (PTAC) qui n'excède pas 3 500 kg, affectés au transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, 8 places assises au maximum, ou affectés au transport de marchandises (DSCR, 2013).

rapportée par le CGDD (Armoogum et al., 2010) indique que les femmes effectuent légèrement plus de déplacements quotidiens que les hommes mais sur de plus faibles distances. Par conséquent, elles passent moins de temps qu'eux dans les transports (Armoogum et al., 2010). Comme évoqué plus haut, certains facteurs économiques ou culturels creusent parfois encore davantage le fossé entre les sexes. Ainsi, ces différences de sexe dans l'exposition sont particulièrement marquées dans certains pays où la mobilité des femmes est traditionnellement limitée (OMS, 2002). D'autre part, les hommes et les femmes n'utilisent pas les mêmes modes de transport, ce qui ne les expose pas au même risque. En témoigne le fait que, bien que les différences de sexe dans l'accidentalité s'observent dans la plupart des catégories d'usagers, ces différences semblent varier selon le mode de déplacement. Plus précisément, les hommes et les femmes sont préférentiellement impliqués dans des accidents impliquant des modes différents. Ainsi en Europe, les hommes meurent davantage, dans les accidents de la route, en tant que conducteurs de véhicules légers et de deux-roues motorisés alors que les femmes meurent davantage en tant que piétonnes ou passagères (ETSC, 2013) et cette tendance s'observe dès l'adolescence (Assailly, 1997). La même répartition des catégories d'usagers dans la mortalité et la morbidité routière selon les sexes s'observe en France. Par ailleurs, les différences de sexe dans l'accidentalité sont particulièrement marquées pour certains modes de transports.

Les différences de sexe dans l'accidentologie en fonction du mode de transport traduisent des disparités dans la mobilité en fonction du sexe, qui subsistent, même si elles s'amenuisent ces dernières années. Une très forte spécificité masculine apparaît notamment dans la mortalité des cyclistes et des usagers de 2RM, les hommes représentant, en 2012, 93% de la mortalité liée à l'usage de ce mode de transport (ONISR, 2012a). Les hommes, plus nombreux à passer le permis A, restent les usagers ultra-majoritaires des 2RM et plus particulièrement, des motos (DSCR, 2013). Ils utilisent également légèrement plus la voiture que les femmes et sont nettement plus usagers du vélo (Armoogum et al., 2010). De plus, ces différences de sexe dans l'accidentalité en fonction du mode de transport traduisent un accès moindre à la mobilité des femmes qui utilisent davantage les transports collectifs et la marche et sont davantage passagères (François, 2010).

Ainsi, en France, c'est en tant que conducteurs de voiture qu'hommes et femmes meurent principalement, la part des conducteurs de véhicules légers dans la mortalité masculine étant du même ordre que celle des conductrices dans la mortalité féminine (respectivement 39,8 % et 36,5 %) (ONISR, 2011a). Toutefois, cette absence de différence entre les sexes concernant l'occurrence des accidents impliquant un véhicule léger s'explique en partie par le fait que les femmes sont souvent passagères, quel que soit le mode de transport et sont par conséquent plus nombreuses à être accidentées en tant que passagères : en 2012, parmi les victimes en tant que passagers d'un véhicule léger, toutes gravités confondues, 4 895 étaient des hommes et 6558 étaient des femmes (ONISR, 2013b). Les choses ont néanmoins beaucoup évolué dans les pays industrialisés où on assiste à un rattrapage des femmes en termes d'accès à la mobilité (Armoogum et al., 2010).

L'utilisation de modes de déplacement différenciés n'expose pas les hommes et les femmes au même risque d'accident. Les 2RM, dont l'usage est très masculin, constituent un mode de transport particulièrement à risque. La mortalité due à l'usage des 2RM représente en effet presque un quart de la mortalité d'ensemble (ONISR, 2012a) et le risque d'être tué en 2RM est environ 25 fois supérieur à celui de mourir en tant que conducteur de voiture (ONISR, 2010). La différence de sexe dans l'utilisation des 2RM expliquerait ainsi en grande partie le surrisque des hommes.

Enfin, les hommes et les femmes n'effectuent pas le même type de trajets. En raison d'un meilleur accès à l'emploi ces dernières années, les femmes effectuent plus de trajets domicile-travail, souvent interrompus par des activités familiales incluant l'accompagnement des enfants à l'école, tandis que les hommes font plus de déplacements professionnels, synonymes de plus longues distances parcourues

(François, 2010). La raison de la plus grande mobilité des hommes dans le cadre de leur travail réside dans le fait que la proportion de femmes sans activité professionnelle est plus importante et que les femmes sont sous-représentées dans les catégories socioprofessionnelles supérieures (cadres, professions libérales, chefs d'entreprise, etc.). Cette différence de sexe dans le type de trajet effectué se retrouve dans l'accidentalité : si dans chacune des trois catégories de trajets (trajets privés, domicile-travail, mission professionnelle), les conducteurs de voiture hommes sont plus gravement touchés, les hommes sont plus souvent impliqués dans les accidents dans le cadre de leur travail (mission professionnelle) tandis que les femmes sont plus souvent accidentées sur un trajet domicile-travail (ou retour) (ONISR, 2008b). Par ailleurs, en raison d'une sexuation des univers professionnels, les hommes restent majoritaire dans les métiers de la route (chauffeurs, routiers, etc.) ce qui se traduit par une plus grande exposition au risque accidentel routier (OMS, 2002). Cela est à mettre en relation avec la répartition des rôles sur lesquels nous reviendrons ultérieurement.

Le type de trajet qu'effectuent les femmes les amène à conduire proportionnellement plus en agglomération, tandis que les hommes conduisent plus sur routes et autoroutes. Or, bien que les accidents soient plus nombreux en villes, ils sont plus dangereux en zone rurale, du fait notamment des vitesses pratiquées (ONISR, 2013a). D'autre part, hommes et femmes ne conduisent pas dans les mêmes conditions. Les femmes sont plus nombreuses à préférer s'abstenir de conduire par mauvais temps (Laapotti et al., 2003) et les conductrices âgées sont plus susceptibles que les hommes de cesser volontairement de conduire, à un âge plus précoce et en meilleure santé (Hakamis-Blomqvist & Siren, 2003). Typiquement, les jeunes hommes conduisent plus pendant leurs loisirs et la nuit, avec des amis et des passagers à bord, et c'est d'ailleurs dans ces conditions qu'ils ont le plus d'accidents (Begg & Langley, 2001 ; Laapotti, et al., 2003 ; Rolls, Hall, & Ingham, 1991).

2.4.2 L'exposition : un facteur explicatif insuffisant

L'exposition différenciée au trafic selon le sexe constitue l'un des facteurs explicatifs des différences de sexe dans l'accidentologie. Toutefois, ce facteur ne s'avèrerait pas suffisant. Plusieurs études sont parvenues à cerner le rôle des distances parcourues ou du temps passé sur la route, généralement difficile à évaluer. Elles ont mis en évidence, après ajustement sur la mobilité, un risque de décès et de blessure supérieur pour les hommes (Maycock, Lockwood, & Lester, 1991 ; voir aussi OCDE 2006). Cette persistance des différences de sexe dans la mortalité après contrôle de l'exposition a été observée dans plusieurs pays dont la Suède, les Pays bas ou encore le Royaume-Uni (ETSC, 2013). Pour le même nombre de kilomètres parcourus, les femmes françaises avaient, en 2007, 4 fois moins de risque que les hommes d'être tuées, 2 fois moins de risque d'être blessées et 11,7 fois moins de risque d'être condamnées pour des délits routiers (ONISR, 2008a). De plus, même en dehors de l'usage des 2RM, les hommes pèsent encore 71% de la mortalité routière (ONISR, 2012a). Ainsi, l'exposition à elle-seule ne permet pas d'expliquer les différences de sexe dans l'accidentologie (Waylen & McKenna, 2002). Il est à noter que certains auteurs contestent le maintien des différences de sexe après le contrôle de l'exposition (Maycock *et al.*, 1991 ; Ryan, Legge, & Rosman, 1998).

Par ailleurs, l'évolution des rôles de sexe dans la société de ces dernières décennies a contribué à un plus grand accès à la mobilité pour les femmes. En effet, la proportion de femmes détentrices du permis de conduire a augmenté au cours de ces dernières décennies dans les pays occidentaux (Laapotti et al., 2003). En France, d'après le CGDD, les femmes étaient 76% à posséder le permis en 2008 contre 64% en 1994 et 47% en 1992 (Armoogum et al., 2010). Elles sont aujourd'hui aussi nombreuses que les hommes à passer le permis B. Ce phénomène de rattrapage se retrouve dans la fréquence de

conduite, les femmes conduisant plus régulièrement qu'il y a 20 ans. Plus autonomes, les femmes réalisent désormais un peu plus de déplacements quotidiens que les hommes, mais à plus faibles distances (Armoogum et al., *op. cit.*). La différence entre hommes et femmes se réduit également dans la possession de l'automobile (Armoogum et al., *op. cit.*). La généralisation de l'emploi féminin (les femmes sont désormais aussi nombreuses que les hommes à avoir un travail fixe et régulier) est une des causes de ce plus grand usage de l'automobile par les femmes, en créant un besoin de déplacement et en permettant de financer la pluri-motorisation du ménage (Armoogum et al., *op. cit.*). L'implication croissante des femmes dans la vie professionnelle les amène également à effectuer de plus en plus de voyages pour motifs professionnels (Armoogum et al., *op. cit.*).

L'augmentation de l'accès à la mobilité des femmes de ces dernières années devrait donc se traduire par une réduction de la différence de sexe dans les accidents de la route. Pourtant il n'en est rien. Les mesures entreprises pour améliorer la sécurité routière ont permis de réduire le nombre d'accidents à la fois chez les hommes et chez les femmes. Le nombre de morts sur les routes des 27 pays membres de l'UE a baissé de 43% entre 2001 et 2011 pour les hommes et de 47% pour les femmes (ETSC, 2013). Cependant, la surreprésentation des hommes dans la mortalité routière persiste. En France, la proportion de ces différences de sexe, sur le plan purement quantitatif des taux de mortalité routière, est constante dans le temps. Les hommes représentaient en 2013 comme en 2000, 75% des tués sur les routes (ONISR, 2012a ; ONISR 2014), ce qui correspond au sex-ratio des tués sur la route observé depuis une cinquantaine d'années (70/30 sur l'ensemble de la population, 60/40 chez les enfants, 80/20 chez les jeunes adultes) (voir Assailly, 2010). Ainsi, malgré la prise en compte de l'exposition, et malgré l'évolution de la mobilité des femmes, les hommes restent malgré tout largement surreprésentés dans les accidents de la route.

Pour certains, la sur-représentation masculine dans les accidents tendrait même à augmenter ces dernières années (Martin et al., 2004). Néanmoins, depuis quelques années, les données accidentologiques de certains pays anglo-saxons (e.g., Australie, Nouvelle Zélande, Finlande, Royaume-Uni) semblent indiquer que le sex ratio concernant les accidents de la route s'amenuise (e.g., Laapotti, Keskinen, Hatakka, & Katila, 2001 ; Romano, Kelley-Baker, & Voas, 2008). Cela ne serait pas dû à l'adoption de comportements plus sûrs de la part des hommes – en raison de l'efficacité des campagnes de préventions par exemple – mais serait dû, au contraire, à l'augmentation de l'implication des femmes, notamment des jeunes femmes, dans les accidents mortels, ces dernières années (Romano *et al.*, 2008 ; Wylie, 1995). Plusieurs études ont notamment montré que le nombre de jeunes femmes impliquées dans les accidents de la route augmentait plus rapidement que le nombre d'hommes (e.g., Williams & Shabanova, 2003). De même, en France, si le sex-ratio dans la mortalité routière reste constant, quelques résultats concernant les 18-24 ans semblent aller dans le sens d'une réduction moins rapide de la mortalité chez les jeunes femmes. Entre 2010 et 2012, la mortalité des conducteurs hommes a baissé de 12,1 % alors que celle des femmes est restée stable. De même, l'année 2012 a connu une hausse de la mortalité féminine chez les 18-24 ans et une baisse de la mortalité masculine (ONISR, 2013a).

Plusieurs hypothèses ont été avancées pour expliquer cette évolution des différences de sexe dans ces pays. L'une d'elles consiste à attribuer cette augmentation de l'implication féminine à une modification des comportements féminins, autrement dit, à un changement générationnel dans les attitudes face au risque et / ou dans les compétences de conduite. Plus précisément, des études suggèrent que les conductrices sont devenues plus enclines à prendre des risques au fil du temps, de sorte que le comportement des femmes au volant ressemble de plus en plus à celui des hommes (Forward, Linderholm, & Järmark, 1998). Quelques études ont par exemple mis en évidence une augmentation du nombre d'accidents liés à l'alcool dans lesquels des conductrices étaient impliquées

(Waller & Blow, 1995 ; Wylie, 1995). En France, certains éléments semblent étayer cette hypothèse. Le nombre de permis invalidés, augmente chez les femmes alors qu'il baisse chez les hommes (ONISR 2011a). De même, il est à noter que même si les femmes sont globalement peu représentées dans les délits liés à l'alcoolémie, le taux de féminité s'est toutefois accru ces dernières années en matière de conduite en état alcoolique, passant de 6 % en 2000 à 9,5 % en 2011 (ONISR, 2011a). Le même type de phénomène s'observe au Royaume-Uni (Beuret, Corbett, & Ward, 2012). Toutefois, pour d'autres, malgré la part croissante de femmes conductrices, le comportement au volant et l'usage de la voiture par les jeunes femmes est resté en grande partie le même au cours de ces dernières années (Laapotti *et al.*, 2003 ; McKenna *et al.*, 1998).

L'autre explication consiste à attribuer cette augmentation de l'implication féminine dans les accidents de la route à l'exposition grandissante des femmes au trafic, évoquée plus haut (Bergdahl, 2000 ; Romano *et al.,* 2008 ; Wylie, 1995). Une étude de Romano *et al.* (2008) a tenté de clarifier les choses. Il apparaît que l'essentiel de l'augmentation de l'implication des femmes dans les accidents mortels serait effectivement dû à une augmentation de leur exposition, et non pas à une modification générale des comportements des femmes. Néanmoins, des changements des comportements semblent s'observer aux Etats-Unis chez les jeunes conductrices, notamment mineures. Celles-ci semblent adopter des comportements infractionnistes généralement observables chez les hommes et constitueraient une nouvelle catégorie vulnérable aux comportements à risque accidentel (Romano *et al.,* 2008). Ceci traduirait une évolution des comportements des jeunes filles en raison de l'évolution des rôles de sexe dans la société.

Toutefois, malgré la réduction du sex-ratio, l'évolution de l'exposition au trafic des femmes et les changements de comportements des jeunes conductrices, la surreprésentation des hommes dans la mortalité routière est un fait bien établi et persiste. De plus, si la différence de sexe dans les accidents de la route apparaît de manière précoce et s'observe à tous les âges, elle est particulièrement importante chez les jeunes conducteurs.

3. Une sexospécificité particulièrement marquée chez le jeune conducteur

3.1 Le jeune conducteur : définition

Les jeunes conducteurs sont définis comme des conducteurs de moins de 25 ans. L'âge minimum d'obtention du permis de conduire variant d'un pays à l'autre, il peut s'agir de la tranche d'âge des 16-24 ans, 17-24 ans ou 18-24 ans (OCDE, 2006). En France, les jeunes conducteurs font partie de la catégorie des jeunes adultes de 18 à 24 ans. Les deux catégories (jeunes conducteurs et jeunes adultes) sont parfois confondues dans les rapports d'accidentologie, rendant ainsi souvent difficile la distinction entre l'accidentalité des jeunes qui conduisent et celle des autres usagers de 18-24 ans (passagers, etc.). Les jeunes conducteurs sont à distinguer des conducteurs novices, qui désignent les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est de moins de deux ans, quel que soit leur âge (ONISR, 2013a).

En France, il est possible de conduire un véhicule motorisé dès 14 ans, âge minimum d'obtention du permis A1 (motocyclette). L'âge minimum pour apprendre à conduire un véhicule léger est de 16 ans et l'âge minimum d'obtention du permis B (véhicule de tourisme), de 18 ans. Chaque année, 124 000 jeunes obtiennent le permis A ou A1 et 775 000 jeunes obtiennent leur permis B via la

formation traditionnelle et 181 000 via la formation avec conduite accompagnée[20] (Apprentissage Anticipé de la Conduite - AAC) (ONISR, 2013a). A l'obtention du permis, quelle que soit sa catégorie, les conducteurs novices sont titulaires d'un permis probatoire, doté au départ d'un capital de 6 points au lieu de 12[21]. Les jeunes de moins de 25 ans en âge de conduire représentent environ le dixième de la population des pays de l'OCDE (OCDE, 2006). En France, les jeunes adultes de 18 à 24 ans représentaient 9% de la population française en 2013 (ONISR, 2014). L'ONISR (2011a) rapporte que selon l'enquête annuelle réalisée par le Ministère l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL) sur le parc automobile des ménages, en 2008, plus de la moitié des 18-24 ans (53.8 %) était titulaire du permis de conduire. Ils parcourent en moyenne 11 630 km par an, soit un peu moins que la moyenne de l'ensemble des conducteurs (12 120 km/an), ce qui représente environ 6.7 % des parcours de l'ensemble des véhicules de tourisme (ONISR, 2013a).

La suite du document portera plus particulièrement sur les jeunes conducteurs de véhicules légers. Aussi, lorsque la catégorie d'usager ne sera pas précisée, le terme de « jeunes conducteurs » désignera les conducteurs de véhicules légers de moins de 25 ans, autrement dit, les conducteurs de VL ayant entre 18 et 24 ans.

3.2 Différences de sexe chez les jeunes conducteurs

3.2.1 Les jeunes conducteurs : une population à risque

3.2.1.1 Surreprésentation des 18-24 ans et des jeunes conducteurs : un phénomène important

D'une manière générale, les jeunes adultes, ont plus de risque d'être impliqués dans les accidents de la circulation que les plus âgés. Ce phénomène s'observe partout dans le monde (OMS, 2002). De nombreuses études ont en effet montré qu'ils étaient préférentiellement auteurs et victimes des accidents de la route (Esterle-Hedibel, 1995 ; Gossiaux & Barjonnet, 1990 ; Hanna et *al.,* 2006). Les jeunes usagers sont ainsi fortement surreprésentés parmi les victimes d'accidents de la route comparés aux autres tranches d'âge. En France, en 2012, les 18-24 ans représentaient à eux seuls, 20.4% des victimes, toutes gravités et toutes catégories d'usagers confondues (ONISR 2013b).

Les accidents des 18-24 ans, plus nombreux que pour le reste de la population, ont souvent des conséquences graves et parfois une issue fatale. La mortalité liée aux accidents de la route représente, par conséquent, un problème particulièrement important chez les jeunes dans le monde entier. Les jeunes usagers de la route sont particulièrement surreprésentés parmi les tués et les blessés graves. Les traumatismes dus aux accidents de la circulation sont la deuxième cause de décès des 15 à 29 ans[22] dans le monde, derrière le VIH, alors qu'ils ne constituent que la 8ème cause de mortalité dans

[20] Une nouvelle filière, complémentaire de l'AAC, a été mise en place en juin 2010. Il s'agit de la conduite supervisée, qui permet aux élèves conducteurs âgés de 18 ans minimum, de conduire avec un accompagnateur, avant tout passage de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire en catégorie B ou après échec à cette épreuve (DSCR, 2013).
[21] Pendant 2 ans pour les individus ayant effectué l'AAC et 3 ans pour les individus ayant effectué une formation traditionnelle. Crédit de 2 points/an, si pas d'infraction pendant les 3 ans (ou 3 points/an pendant 2 ans si AAC)
[22] La tranche d'âge 18-24 ans n'existe pas dans la classification de l'OMS (DSCR, 2013).

la population générale (OMS, 2002). Dans les pays industrialisés, ils constituent la catégorie de la population avec le taux de mortalité le plus important (OMS, *op. cit.*). Dans les pays de l'OCDE, les accidents de la route sont la principale cause de mortalité des 15-24 ans, dépassant largement l'ensemble des maladies et le suicide (OCDE, 2006). Même dans les pays où le bilan routier est globalement bon, les jeunes adultes sont très nombreux à mourir sur les routes.

Dans les pays à revenu faible et revenu moyen, les jeunes sont la deuxième catégorie la plus à risque derrière les plus de 60 ans, et leur taux de mortalité reste toutefois plus importants que dans les pays à revenu élevé (Peden, 2004). Le nombre de jeunes devrait augmenter dans les années à venir dans les pays à faible revenu (OCDE, 2006) et, en termes d'effectifs, selon l'OMS, les jeunes usagers de la route devraient continuer à être le principal groupe impliqué dans les collisions (Peden, 2004).

En France, également, les accidents de la route sont à eux seuls à l'origine de la moitié des décès des jeunes (ONISR, 2011c), représentant la première cause de la mortalité chez les jeunes adultes (ONISR, 2013a). En 2010, 831 jeunes adultes (18-24 ans) sont morts sur les routes, soit 20.8% des tués alors qu'ils ne représentaient que 8.9% de la population. Avec un taux de mortalité de 149,6 tués par million d'habitants, c'est la classe d'âge avec le plus haut risque : ils ont en effet presque deux fois et demi plus de risque d'être tués sur la route que les autres tranches d'âges (ONISR, 2011a). Ce facteur est constant depuis 2000 (ONISR, 2013a), la baisse de la mortalité chez les jeunes (-52% entre 2000 et 2010) étant similaire à la tendance à la baisse pour la population française globale (-50% pour une évolution démographique de +6.8%). Par ailleurs, les 18-24 ans représentent 20% des blessés graves et 20% des blessés légers (ONISR, 2013b). Les données du Registre du Rhône pour la période 2006-2009 indiquent que près de la moitié des victimes qui garderont des séquelles lourdes sont âgées de moins de 30 ans, et 21% ont moins de 20 ans (ONISR, 2011a). Il est à noter que la surmorbidité des jeunes est même supérieure à leur surmortalité). Pour dix jeunes adultes tués, 72 blessés sont hospitalisés, dont 18 garderont des séquelles graves (ONISR, 2013a), le nombre élevé de handicapés par rapport aux tués (18 handicapés lourds pour 10 tués) étant une spécificité des jeunes (ONISR, 2011c).

3.2.1.2 L'accidentalité des 18-24 ans selon les catégories d'usagers

L'utilisation des différents modes de déplacements varie fortement selon les classes d'âge et affecte la mortalité routière. La répartition des tués de 18-24 ans par catégorie d'usagers est conforme à celle de la population globale (ONISR, 2011a), voire légèrement plus importante concernant les véhicules légers. En effet, les jeunes adultes meurent surtout en tant qu'usager de VL (64,3%) et en 2RM (25%), seulement 5.4% en tant que piétons et 1.3 en tant que cyclistes (ONISR, 2011a). En 2010, les 18-24 ans représentaient ainsi 25.2% de la mortalité des usagers de VL, 21.8% de la mortalité des usagers de 2RM et seulement 9.3% de la mortalité piétonne et 7.5% de la mortalité des cyclistes en France métropolitaine (ONISR, 2011a). La forte utilisation des 2RM chez les 18-24 ans expliquent la surreprésentation des jeunes parmi les accidentés[23] (ONISR, 2011a). C'est surtout le cas des motocyclettes : les 18-24 ans représentaient en 2012 45% de motocyclistes tués (ONISR, 2013a). L'âge de 14 ans constitue d'ailleurs un pivot des courbes de mortalité et de morbidité, cet âge représentant l'accès aux deux-roues motorisés (Assailly, 1997). Toutefois, en termes d'effectif, c'est en tant

[23] Pour rappel, en 2010, les usagers de 2RM représentaient 25% des tués de 18-24 ans. Les 15-17 ans et les 20-44 devancent cependant les 18-24 ans en termes de part d'usagers tués en 2RM (respectivement 52.2% et 33%) (ONISR, 2011).

qu'usagers de voiture de tourisme que les 18-24 ans se tuent le plus, la voiture restant le véhicule le plus utilisé par cette tranche d'âge (ONISR, 2011a). Ces dernières années, la mortalité des 18-24 ans a baissé dans les mêmes proportions que pour la population globale : depuis 2000, - 30,7% de tués chez les usagers de 2RM (-32.4% dans population globale) et – 60,5% chez les usagers de VL (- 60.4% dans la population globale) (ONISR, 2011a).

Quel que soit le type de véhicule, la part des passagers parmi les tués est plus élevée pour cette classe d'âge, représentant 23,4 % contre 11,8 % pour les 25-64 ans (ONISR, 2011c). Les 18-24 ans sont cependant principalement tués en tant que conducteurs, comme les usagers plus âgés. En 2009, 76.6% des usagers de véhicules motorisés de 18-24 ans tués étaient conducteurs. Plus précisément, en 2010, la proportion de conducteurs parmi les tués de 18-24 ans était de 71,7% en VL et 90,4% en 2RM (ONISR, 2010).

Dans les pays de l'OCDE, les conducteurs de VL de 18-24 ans représentaient en 2004 25% des conducteurs tués sur les routes alors que les jeunes de moins de 25 ans en âge de conduire ne représentent que 10% de la population (OCDE 2006). En France, les jeunes conducteurs représentaient, en 2009, 22% des conducteurs tués, tous modes confondus (ONISR, 2011c). Cette surreprésentation dans la mortalité s'observe également chez les conducteurs sans permis (Hanna *et al.*, 2006), les jeunes représentant une part importante des conducteurs sans permis impliqués dans les accidents de la route.

3.2.1.3 Un problème de santé publique majeur : un coût humain et économique

La surreprésentation des jeunes conducteurs dans les accidents de la route prend une ampleur encore plus grande si on considère qu'à chacun des jeunes conducteurs tués, s'ajoutent d'autres tués et d'autres blessés graves, victimes des mêmes accidents, notamment les jeunes passagers transportés par le conducteur. Pour 10 jeunes conducteurs tués, 13 passagers ou autres usagers de la route meurent également dans les mêmes accidents et pour 10 jeunes conducteurs gravement blessés, 18 passagers ou autres usagers sont gravement blessés (OCDE, 2006). Les jeunes conducteurs ne sont donc pas seulement surreprésentés dans les statistiques des accidents de la route mais également dans les statistiques des tués qui en résultent.

S'exposant et exposant leurs passagers et les autres usagers de la route à un risque accru, ils font peser un coût social et économique élevé sur les individus, les familles et la société (OCDE, 2006). La surmorbidité des jeunes adultes est particulièrement importante, et les handicaps résultant des accidents de la circulation constituent le principal problème de santé publique posé par les jeunes. Le coût des accidents de la circulation concerne un grand nombre d'aspects : les dommages matériels, les frais médicaux, les frais de rééducation, les retards dans les transports, les frais de justice, les services de secours (ambulances, police, pompiers, etc.), les frais administratifs d'assurances et les pertes des employeurs ou encore les pertes de productivité (OCDE, 2006). En ce qui concerne ce dernier aspect, les 15-44 ans représentant le groupe d'âge le plus productif, la surreprésentation des jeunes adultes dans les traumatismes dus à des accidents de la circulation entraine des répercussions économiques particulièrement préjudiciables, notamment dans les pays à revenu faible où les jeunes sont plus exposés et où l'activité professionnelle repose très souvent sur une activité physique (Peden, 2004). Le coût total des jeunes conducteurs tués dans les pays de l'OCDE est très important, s'élevant à environ 20

milliards d'euros en 2004. Le coût total[24] des accidents de jeunes conducteurs aux Pays-Bas pour 2003 s'est élevé à plus de 500 millions d'euros (OCDE, 2006) et celui des accidents impliquant un conducteur de 15 à 20 ans aux Etats-Unis, pour 2002, a été estimé à 40,8 milliards de dollars par la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (2002, citéee par OCDE, 2006). En résumé, les jeunes conducteurs jouent un rôle disproportionné dans le problème de santé publique général que constitue le risque en matière de sécurité routière.

3.2.1.4 Les 18-24 ans : des jeunes conducteurs inexpérimentés

La plupart des personnes apprennent à conduire alors qu'elles sont jeunes et l'inexpérience explique une grande part des niveaux élevés de risque des jeunes conducteurs. Les jeunes conducteurs ont un risque d'accident particulièrement élevé dans les premières années qui suivent l'obtention du permis, et particulièrement élevés pendant la première année qui suit l'obtention du permis complet chez les jeunes (Williams, 2003). Ce risque diminuerait considérablement après une année de conduite non-accompagnée (OCDE, 2006). De même, ce sont les motocyclistes munis d'un permis provisoire, suivis de ceux qui pilotent leur engin depuis moins d'un an, qui risquent le plus d'être accidentés, d'après une étude des blessures subies en Australie, au Japon, en Malaisie et à Singapour (McLean et al., 1990, cité par Peden, 2004). En France, les conducteurs novices (i.e., ayant le permis depuis moins de deux ans) constituent une part importante de la mortalité routière et sont en majorité des jeunes. 76 % des conducteurs novices de véhicule de tourisme tués et environ 45% des conducteurs novices de motocyclette ont entre 18 et 24 ans. En 2012, 25% des accidents corporels en 2012 impliquaient un conducteur novice, ces accidents représentant 23,8% des tués (ONISR, 2013a). Le risque d'être tué par un conducteur novice, rapporté au nombre de kilomètres parcourus, est pratiquement quatre fois supérieur à celui pour un conducteur « expérimenté » (ONISR 2013a).

Cette sur-sinistralité chez les jeunes conducteurs serait liée à un manque d'expérience dont les effets seraient même plus importants que ceux de l'âge (Maycock *et al.*, 1991 ; voir aussi OCDE, 2006). Cependant, si l'inexpérience de la conduite constitue un facteur d'accident, le jeune âge des jeunes conducteurs vient également jouer un rôle dans leur sur-implication dans les accidents. Le risque diminue à mesure que l'âge des premiers trajets solos sans restriction augmente (OCDE, 2006). Autrement dit, plus les conducteurs novices commencent à conduire tard et par des formations de type apprentissage accompagné, qui augmente leur expérience préalable, moins le taux d'accidents est élevé au début de la période de conduite non accompagnée (Maycock *et al.,* 1991 ; voir aussi OCDE 2006). Ainsi, les jeunes conducteurs novices auraient donc plus de risque que les autres conducteurs en raison de leur âge et de leur faible expérience.

3.2.2 Une différence de sexe particulièrement importante

3.2.2.1 Les jeunes conducteurs hommes : une catégorie à risque

[24] L'institut néerlandais de recherche sur la sécurité routière (Institute for Road Safety Research [SWOV]) a cherché à calculer le coût total des accidents de la route pour 2003 aux Pays-Bas. Ce coût se répartit de la manière suivante : frais médicaux, pertes de production, dommages matériels, frais de justice et de police, perte de qualité de vie (aussi désignée par "coûts humains" ou "pertes humaines") (voir OCDE, 2006).

Si les jeunes, et notamment les jeunes conducteurs, constituent une population à risque, ce sont surtout les jeunes conducteurs de sexe masculin qui présentent un surrisque particulièrement important. Ce surrisque des jeunes hommes dans l'implication accidentelle s'observe partout dans le monde, indépendamment du niveau de revenu (OMS, 2002). En 2002, au niveau mondial, selon les données de l'OMS, les accidents de la route constituaient la deuxième cause de mortalité pour la classe des 15-29 ans mais la première pour les hommes de cette tranche d'âge (OCDE, 2006). De nombreuses études attestent en effet du fait que les jeunes hommes constituent la catégorie la plus à risque (Blockey & Hartley, 1995 ; Doherty, Andrey, & MacGregor, 1998).

Si les différences de sexe dans les accidents existent à tous les âges, ces différences se creusent à l'adolescence et sont particulièrement marquées chez les jeunes adultes. En effet, la surreprésentation des hommes dans les accidents de la route est maximale chez les jeunes et notamment les jeunes conducteurs (Waylen & McKenna, 2002). En Europe, 81% des tués sur la route de 18 à 24 ans sont des hommes. De plus, les jeunes hommes ont un taux de mortalité par millions d'habitants significativement supérieur à celui des femmes du même âge (108 contre 25) (Yannis et al., 2012). En France, le nombre d'hommes de 18-24 ans tués par million d'individus est 4 fois supérieur à celui des femmes, contre 3.4 fois pour la population globale (ONISR, 2011a). La mortalité des jeunes adultes est à 80% masculine, encore plus différenciée que pour les autres classes d'âge (70%) (ONISR, 2013a). Dans les pays de l'OCDE, les différences de sexe dans le nombre de tués sur les routes sont maximales entre 18 et 24 ans (OCDE, 2006) et demeurent après ajustement sur l'exposition (OCDE, *op. cit.*). Ainsi, même si les jeunes hommes conduisent davantage (ce qui les expose davantage au risque d'accident), la surreprésentation des jeunes hommes conducteurs dans les accidents routiers ne paraît pas être due à un niveau d'exposition plus élevé comparé aux femmes du même âge (Laapotti & Keskinen, 2004 ; Romano *et al.,* 2008). Les données accidentologiques des trois pays européens qui ont les meilleures performances globales en matière de sécurité routière — les Pays-Bas, le Royaume Uni et la Suède — indiquent que, comparés aux jeunes filles, les jeunes hommes ont un taux d'accidents par kilomètre parcouru notablement supérieur, allant jusqu'à un rapport de trois pour un (OCDE, 2006).

Les jeunes hommes ont plus d'accidents, mais aussi des accidents plus graves. En France, selon les données du Registre du Rhône pour la période 2006-2008, la gravité était supérieure chez les jeunes hommes, avec 8 morts et 12 blessés avec séquelles lourdes attendues pour 1000 victimes, contre respectivement 2 et 9 pour les jeunes femmes. Les jeunes femmes sont davantage concernées que les jeunes hommes par les séquelles mineures ou modérées (ONISR, 2011c).

Cette surreprésentation des jeunes hommes dans les accidents de la route est un phénomène constant et pourrait augmenter davantage, notamment dans les pays à revenu faible. Dans certains pays, le surrisque des jeunes conducteurs masculins est déjà en augmentation. Aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et en Suède, le taux d'accident par kilomètre parcouru a d'ailleurs augmenté substantiellement au cours des années pour les jeunes hommes, alors qu'il restait stable pour les jeunes femmes. Aux Pays-Bas, les jeunes hommes ont désormais un risque d'accident, par kilomètre parcouru, sept fois plus élevé que les conducteurs plus âgés alors que le rapport était de 4 pour 1 il y a 10 ans (OCDE, 2006). Néanmoins, les données de certains pays laissent penser que le sex-ratio dans les accidents de la route chez les 18-24 ans s'amenuise. Ainsi, si le sex-ratio est constant en France chez les 18-24 ans, la mortalité des jeunes hommes a baissé entre 2010 et 2012 (- 12,1%), alors que celle des femmes est restée stable. L'année 2012 a même connu une hausse de la mortalité féminine chez les 18-24 ans (+ 18,2 % soit 19 conductrices et 6 passagères tuées en plus en 2012), tandis que la mortalité masculine continuait à baisser (- 12,6 % soit 85 hommes tués en moins) (ONISR, 2013a).

3.2.2.2 L'accidentalité des jeunes hommes selon les catégories d'usagers

Comme pour la population générale, des différences de sexe apparaissent dans la répartition des catégories d'usagers impliqués dans des accidents des 18-24 ans. En 2011, les 18-24 ans tués dans les accidents sont pour 63 % des automobilistes dont 21 % sont des femmes (respectivement 53 % et 30 % tous âges confondus). Parmi ceux-ci, 76 % sont des conducteurs (80 % pour l'ensemble des classes d'âge) (ONISR, 2011a), dont 87,5 % sont des hommes et 12,5 % sont des femmes. Selon le Registre du Rhône, pour la période 2006-2008, alors que 46% de l'ensemble des 18-24 ans accidentés l'étaient à bord d'une voiture, puis à deux-roues motorisé (34%), à vélo (10%) et à pied (5%), les jeunes hommes ont été principalement accidentés en tant qu'usagers de 2RM (44%) et en voiture (36%), puis à vélo (11%) et à pied (4%), tandis que les jeunes femmes ont été majoritairement accidentées en voiture (64%), puis à deux-roues motorisé (18%), à pied (8%) et à vélo (7%) (ONISR, 2011c). Comme dans l'ensemble de la population, la répartition de la mortalité chez les 18-24 ans traduit des spécificités dans les modes de déplacement utilisés préférentiellement par chaque groupe de sexe. Ainsi, 55% des garçons de 15 à 19 ans ont utilisé un 2RM au cours des 12 derniers mois pour 35,5% des filles (Dalichampt & Thélot, 2008, cités par Courtois, 2011).

3.3 Circonstances et facteurs d'accidents

3.3.1 Les circonstances des accidents des jeunes conducteurs

Les accidents mortels des 18-24 ans surviennent le plus souvent (68.4% en 2012), comme pour l'ensemble de la population, sur des routes hors agglomération (ONISR, 2013a) au cours d'un trajet privé (ONISR, 2011c). Si les jeunes conducteurs sont surreprésentés dans la plupart des types d'accidents, cette surreprésentation est encore plus patente dans certaines circonstances. C'est le cas dans les accidents causés par une perte de contrôle du véhicule, notamment en courbe ou dans les accidents dans lesquels un seul véhicule est impliqué. En 2006, en France, 53,3 % des 18-24 ans ont été tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton contre 42,6 % pour les 25-64 ans (ONISR, 2011c). Les jeunes conducteurs sont également surreprésentés dans les collisions avec les véhicules venant en sens inverse dans une manœuvre de tourne-à-gauche (OCDE, 2006).

Plusieurs facteurs en interaction peuvent être incriminés, notamment les circonstances dans lesquelles surviennent les accidents. En effet, souvent très socialisés et très actifs la nuit, surtout les fins de semaine, lorsque le risque d'accident est le plus élevé, les jeunes conducteurs sont fréquemment impliqués dans des accidents se produisant de nuit et/ou les week-ends. Au niveau européen, le nombre de jeunes tués sur la route connaît un pic aux premières heures des samedis et dimanches matins. En semaine, le nombre de tués est plus faible de jour, où beaucoup de personnes sont a priori au travail ou à l'école, et augmente rapidement la nuit, avec un pic juste avant minuit (OCDE, 2006). En France, en 2012, 58,4 % des jeunes tués sur la route l'ont été dans un accident de nuit (38,8% dans les autres tranches d'âge) et en 2009, 56,3 % des jeunes sont morts en fins de semaine, dont 62,5 % la nuit (ONISR 2011c). Typiquement, les jeunes conducteurs, notamment les hommes, conduisent plus pendant leurs loisirs et la nuit, avec des amis et des passagers à bord, et c'est dans ces conditions qu'ils ont le plus d'accidents (Begg & Langley, 2001 ; Laapotti, *et al.,* 2003 ; Rolls *et al.,* 1991).

La conduite de nuit est associée à un risque de fatigue important. Selon les sources (bases nationales de données d'accidents, questionnaires ou analyses détaillées d'accidents), on estime entre 7 % et 30 % le nombre total d'accidents corporels causés par la fatigue ou le sommeil (Sagberg, Jackson, Krüger, Muzet & Williams, 2004). Une revue de la littérature effectuée par Milanovic et Klemenjak (1999, cités par Clarke, Ward, & Truman, 2002) note que les jeunes conducteurs de moins de 25 ans constituent un des groupes pour lesquels le risque d'accident lié à la fatigue est supérieur à la moyenne. Plus précisément, la fatigue était un problème particulièrement courant chez les jeunes conducteurs hommes la nuit (Clarke *et al.*, 2002).

D'autre part, les accidents des jeunes conducteurs surviennent souvent lorsqu'ils transportent des passagers d'un âge voisin, dans des véhicules surroccupés (Doherty *et al.,* 1998). Les jeunes conducteurs conduisent très souvent en présence de passagers (Engström, Gregersen, Hernetkoski, Keskinen & Nyberg, 2003), or le risque d'accident pour les jeunes conducteurs augmente de manière exponentielle avec le nombre des passagers d'âge comparable, notamment si le conducteur et les passagers sont tous de sexe masculin (Chen, Baker, Braver, & Li, 2000 ; Doherty *et al.,* 1998 ; Ingham, 1991, cité par OCDE, 2006 ; Preusser, Ferguson, & Williams, 1998 ; Simons-Morton, Lerner, & Singer, 2005 ; voir aussi Lin & Fearn, 2003 pour une revue). Une étude montre qu'un tiers des accidents dans lesquels sont impliqués de jeunes conducteurs auraient été évités s'il leur avait été interdit de conduire avec plus d'un passager à bord de leur véhicule (Lam, 2003, cités par Peden, 2004). L'influence néfaste de la présence de passagers s'observerait très tôt. Une étude de Chen *et al.* (2000) basée sur des bases de données d'accidents indique que pour un jeune garçon de 16 ans, le risque d'être tué est 3.48 fois plus élevé avec des passagers que sans passagers. Cette étude montre que le fait de transporter des passagers augmente également le risque pour les jeunes filles de la même classe d'âge, mais dans une moindre mesure. De plus, outre le fait qu'elle augmente le risque d'accident, la présence de passagers augmente également le taux de gravité des accidents, ne serait-ce que parce qu'elle augmente le nombre de personne blessées dans un même accident (OCDE, 2006), d'autant que les jeunes conducteurs transportent parfois plus de passagers qu'il n'y a de sièges (et donc de ceintures) disponibles dans le véhicule (Calligeros, 2009, cité par Scott-Parker, Watson, King, & Hyde, 2014).

Enfin, les accidents peuvent également être imputables au fait de conduire un véhicule défectueux. En effet, les jeunes n'ont parfois les moyens de s'offrir qu'un véhicule plutôt ancien, avec moins d'équipements de sécurité modernes, comme les airbags, les repose-tête, etc., de sorte que les blessures en cas d'accident peuvent être plus graves (Assailly, 1997). Conduire ce type de véhicules augmenterait leur exposition au risque d'accident.

Ainsi, la surreprésentation des jeunes conducteurs, notamment les jeunes conducteurs hommes s'explique en partie par une plus grande exposition au risque d'accident liée aux circonstances dans lesquelles ils prennent le volant. D'autres facteurs liés directement au comportement des jeunes conducteurs peuvent également être incriminés, notamment une tendance à commettre davantage d'infractions que les conducteurs plus âgés. Bien que les condamnés pour infractions à la sécurité routière soient globalement plus âgés que l'ensemble des condamnés pour d'autres types d'infractions, cette répartition par âge diffère toutefois selon la nature de l'infraction sanctionnée.

3.3.2Les infractions des jeunes conducteurs

Ainsi, la conduite de nuit pose également problème chez les jeunes parce qu'elle est souvent associée à la consommation d'alcool et quelquefois de drogues, qui constituent des facteurs d'accidents. La nuit, une infraction au taux d'alcool est présente dans près d'un accident mortel sur deux (48 % en

2012) ; les fins de semaine et jours fériés, ce taux atteint 58,4 % (ONISR, 2013a). L'alcool constitue ainsi un facteur d'accident particulièrement important chez les 18-24 ans, la part de l'alcool dans les accidents mortels les impliquant étant plus importante que dans l'ensemble de la population. La présence d'alcool dans les accidents corporels chez les conducteurs de 18-24 ans est généralement supérieure à celle tous âges confondus, notamment chez les automobilistes (respectivement 7,5 % contre 6,2 %) (ONISR, 2013a). Si cette part est proche de celle de l'ensemble des usagers en ce qui concerne les accidents corporels, elle est plus forte pour les accidents mortels (ONISR, 2013a). Les 18-24 ans représentaient en 2012, 25 % des personnes tuées en présence d'alcool (ONISR 2013a). Aux Etats-Unis, l'alcool est impliqué dans environ 1/3 des accidents mortels impliquant des lycéens et le risque est plus important chez les jeunes hommes (OMS, 2002). Pour un même taux d'alcoolémie, les jeunes conducteurs présentent un risque relatif d'accident mortel beaucoup plus élevé (Keall, Frith, & Patterson, 2004, cités par OCDE, 2006). L'une des explications à ce paradoxe réside dans le fait que, si l'alcool au volant est dangereux à tout âge, l'impact sur les jeunes conducteurs est encore plus grave que pour les conducteurs plus âgés en raison de l'inexpérience de la boisson et de la conduite notamment nocturne, le manque de savoir-faire en matière de contrôle du véhicule obérant les capacités du jeune déjà diminuée par l'alcoolisation excessive. Il est toutefois à noter, que contrairement à l'idée largement répandue, les condamnés pour conduite en état alcoolique sont plutôt âgés, les moins de 25 ans ne représentant que 17% des condamnés contre 44% pour les 40 ans et plus. Cette part reste tout de même importante, notamment chez les jeunes hommes. Une enquête menée auprès de jeunes canadiens indique que, parmi ceux disant boire dans des soirées, les jeunes hommes ont 3,5 fois plus de chance de conduire après avoir bu (OMS, 2002) et les jeunes filles ont 4 fois plus de probabilités d'être passagère d'un conducteur sous l'influence de l'alcool que les jeunes hommes (Harré *et al.,* 1996).

Même si l'alcool reste un problème de loin beaucoup plus fréquent dans la plupart des pays (Laumon, Gadekbeku, B., Martin, J. L., & le Groupe, S. A. M, 2005), les drogues constituent de plus en plus un facteur d'accident. La prévalence de l'usage de ces substances illicites chez les jeunes conducteurs impliqués dans des accidents de la circulation a progressé et les 18-24 ans représentaient en 2010 54 % des conducteurs sanctionnés pour conduite sous l'emprise de stupéfiants (ONISR, 2011a). La conduite sous l'emprise de stupéfiants, notamment le cannabis, devient particulièrement dangereuse lorsqu'il s'agit de consommation régulière ou lorsque ces stupéfiants sont associés à l'alcool (Laumon et al., 2005). D'après l'étude SAM (Stupéfiants et Accidents mortels de la circulation routière), le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 14 en cas d'association alcool – stupéfiant (ONISR, 2013a).

Par ailleurs, l'alcool est très souvent associé à une vitesse excessive, elle-même facteur de risque (ONISR, 2011a). De nombreux travaux ont montré que la vitesse diminuait avec l'âge du conducteur et que c'était les 16-25 ans qui conduisaient le plus vite, qu'il s'agisse d'automobiles ou de deux-roues. La vitesse excessive ou inappropriée intervient souvent dans les accidents dans lesquels les jeunes conducteurs sont impliqués (Peden, 2004). Selon la base de données SafetyNet sur les facteurs accidentels, 25% des accidents mortels des 18-24 ans (10% chez les 35-64 ans) sont liés à une vitesse excessive, c'est-à-dire à une vitesse qui est trop élevée pour les conditions de conduite ou la manœuvre en cours, ou une vitesse supérieure à la limite autorisée, ou inattendue pour les autres conducteurs (Yannis *et al.*, 2012). Une étude des données d'accidentologie australienne a montré que les jeunes conducteurs étaient clairement surreprésentés dans les accidents liés à la vitesse (Harrison, Triggs, & Pronk, 1999, cités par OCDE, 2006). L'excès de vitesse, surreprésenté dans les routes à 70 à 90 km/h comportant des virages, était surtout commun chez les hommes (30 % environ de tous les accidents responsables), comparés aux femmes (21 % environ). La tendance des jeunes conducteurs à conduire

vite augmente considérablement le risque d'accident parce qu'elle rend la tâche de conduite plus difficile tout en réduisant les marges de sécurité (voir OCDE, 2006).

Enfin, la non-utilisation ou de l'absence de dispositifs de sécurité à l'intérieur des véhicules, notamment le non-port de la ceinture de sécurité, constitue également un facteur aggravant d'accident chez les jeunes conducteurs. D'après l'ONISR (2011c), le défaut de port de la ceinture de sécurité a un impact important sur la gravité des accidents des jeunes conducteurs, notamment en termes de nombre de conducteurs et de passagers tués ou grièvement blessés. En 2009, dans 40 % des accidents mortels, la ceinture de sécurité n'était pas bouclée et ce chiffre était encore plus élevé chez les jeunes conducteurs hommes. Plus faible en toutes circonstances pour les 18-24 ans que pour les autres tranches d'âge, le taux de port de la ceinture des victimes (tués ou blessés) dans les voitures de tourisme était en France, en 2009 de 94,4 % pour les 18-24 ans contre 96,1 % pour les 25-64 ans. Même faible, cette différence est statistiquement significative (ONISR, 2011c). Une étude australienne sur des jeunes conducteurs de 19-20 ans montre que 11% des jeunes hommes et 6% des jeunes femmes n'attachent jamais leur ceinture et 15% des hommes et 9% des femmes ne l'attachent pas systématiquement (Vassallo et al., 2008).

De même, les distances intervéhiculaires et le respect des signaux sont souvent en cause (voir Assailly, 1997). Sur route, un faible écart entre les véhicules peut favoriser les collisions, or les jeunes conducteurs observent généralement des intervalles plus réduits que les plus âgés, d'où une augmentation du risque de collisions arrière et de collisions frontales lors de dépassements. En outre, ils commettent également plus d'infractions, relatives aux feux de circulation (passage à l'orange ou au rouge), aux règles de priorité ou de stop et aux signaux d'arrêt des passages à niveaux (voir Coslin, 2003).

D'autres infractions sont surreprésentées chez les jeunes conducteurs. Ainsi, si la part des 18-24 ans dans les autres infractions « papiers » est moindre (22 % des condamnés pour conduite malgré suspension de permis et 33 % des condamnés pour défaut d'assurance en 2009 (ONISR, 2011a), les 18-24 ans représentaient 39 % des auteurs de conduite sans permis. Les jeunes hommes sont en effet plus nombreux à conduire sans permis ou avant de l'obtenir ce qui augmente leur exposition et le risque qu'ils soient impliqués dans un accident de la route. En effet, les accidents impliquant des conducteurs sans permis sont plus graves (Blows, Ameratunga, Ivers, Lo, & Norton, 2005 ; Watson, 1998, cités par Hanna *et al.*, 2006). Outre le manque de formation, la conduite sans permis remet en cause le système selon lequel, le retrait du permis constitue un mode de dissuasion (Watson, 1998, cité par Hanna *et al.,* 2006). Il est à noter, par ailleurs, que l'expérience de la conduite préalable à l'obtention du permis constitue non seulement un risque immédiat mais constitue également un risque après l'obtention du permis (Stevenson & Palamara, 2001, cité par Hanna *et al.*, 2006). Ceci est à mettre en relation avec le fait que les garçons sont davantage encouragés à conduire précocement que les filles (Arnett, 2002 ; Farrow, & Brissing, 1990 ; Harré *et al.,* 1996). De plus, les jeunes conducteurs sans permis de sexe masculin ont une fréquence de conduite plus importante que les jeunes conductrices sans permis, ce qui peut contribuer également à la surreprésentation des jeunes hommes sans permis dans les accidents de la route comparés aux jeunes filles (Hanna *et al.*, 2006). Il est à noter également que les accidents mortels des conducteurs sans permis représentaient 10,8% de l'ensemble des accidents mortels des jeunes conducteurs et 74.5% d'entre eux étaient des hommes (Hanna *et al.*, *op. cit.*). Ainsi, on compte trois hommes tués pour une femme tuée dans les accidents impliquant des jeunes conducteurs sans permis (Hanna *et al.*, *op. cit.*).

Cette surreprésentation des jeunes conducteurs dans les infractions au code de la route n'est pas spécifique à la France. Par exemple, entre 2001 et 2010, au Québec, les conducteurs de moins de 25 ans ont représenté 19.6 % des infractions au Code de la sécurité routière entraînant l'inscription de

points d'inaptitude et 24.3 % des Infractions au Code criminel reliées à la conduite d'un véhicule routier, alors qu'ils constituaient 10.4 % des titulaires de permis (Tardif, 2003).

3.3.2.1 La surresponsabilité des jeunes conducteurs

Cette représentation importante des jeunes conducteurs dans les infractions serait associée avec le fait la responsabilité de l'accident dans lequel ils sont impliqués leur est plus fréquemment imputée comparés aux autres conducteurs (OCDE, 2006). En France, parmi les 18-24 ans impliqués dans les accidents routiers, 68% sont présumés responsables, contre 57% pour les autres tranches d'âge (ONISR, 2011a). Dans les accidents corporels, si les conducteurs de plus de 75 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le plus souvent imputée (61 % des accidents dans lesquels ils sont impliqués), la classe d'âge des 18-24 ans arrive 2ème position, avec 52 % de responsabilité présumée contre 43% pour les autres tranches d'âge. Concernant les accidents mortels en revanche, les 18-24 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le plus souvent imputée avec une part à 69 % (ONISR, 2011a). Concernant plus spécifiquement les jeunes conducteurs, leur responsabilité est présumée dans 50,5% des accidents dans lesquels ils sont impliqués (40.6% pour les autres tranches d'âges), 53,8% pour les seuls conducteurs de voitures (contre 41,9 % pour les plus âgés) (ONISR, 2011c). En ce qui concerne les accidents mortels, en 2012, les jeunes conducteurs de voiture étaient présumés responsables dans 72.8% des accidents mortels les impliquant (ONISR, 2013a).

Cette sur-responsabilité s'explique en grande partie par la présence d'alcool qui est, comme évoqué plus haut, l'un des principaux facteurs d'accident des jeunes conducteurs. Les jeunes conducteurs sont en effet surreprésentés parmi les conducteurs en état alcoolique condamnés pour atteintes involontaires aux personnes, et notamment pour homicides involontaires : en 2009, 22% des conducteurs en état alcoolique responsables de blessures involontaires et 34.6% des conducteurs en état alcoolique responsables d'homicides involontaires avaient entre 18 et 24 an, alors qu'ils représentant moins de 9% de la population françaises (ONISR, 2010).

La différence de sexe dans la responsabilité présumée, observable à tous les âges, est particulièrement importante chez les jeunes conducteurs : en 2009, 52.5 % des jeunes hommes conducteurs de 18 à 24 ans étaient présumés responsables des accidents dans lesquels ils étaient impliqués contre 45.5 % pour les conductrices, tandis que cette proportion était de 41.4 % pour les hommes de 25 à 64 ans contre 38.5 % pour les femmes (ONISR, 2011c). Ce phénomène n'est pas propre à la France. Une étude cas-témoins menée en Espagne, conduite à partir d'accidents à deux véhicules ou plus, a comparé les conducteurs dont la responsabilité a pu être établie, aux conducteurs témoins non-responsables (Claret et al., 2003). Après prise en compte de nombreux facteurs tels que les infractions passées et le caractère professionnel du déplacement, le risque d'être responsable était plus élevé chez les hommes jeunes (ONISR, 2011c).

Pour certains auteurs, les différences de sexe dans le taux d'accident s'expliquent par la tendance différentielle à commettre des infractions routières : le sexe n'est plus prédictif des accidents une fois que la relation entre sexe et infraction est supprimée (Lawton *et al.,* 1997a). D'une manière générale, les jeunes hommes, tendent à s'engager plus fréquemment que les femmes dans des comportements infractionnistes au volant (vitesse, non port de la ceinture, conduite de nuit) qui peuvent contribuer à augmenter leur risque d'accident (Beck, Hartos, & Simons–Morton, 2002 ; DeJoy, 1992, Hanna *et al.*, 2006) et la sévérité des traumatismes (Hanna *et al.,* 2006). Les jeunes conducteurs accroissent donc souvent le risque auquel ils s'exposent, par le style même de leur conduite. Le risque est exacerbé par les circonstances dans lesquelles bon nombre de jeunes conduisent bien souvent :

alcoolisés, la nuit, en compagnie de pairs, à des vitesses élevées et sans utiliser correctement les dispositifs de sécurité disponibles à bord.

4. Conlusion

Si les chiffres de la sécurité routière laissent apparaître une amélioration de la situation, dans le monde et en France, la surreprésentation des hommes et des jeunes reste le grand invariant de l'accidentalité. Plus particulièrement, les jeunes conducteurs hommes constituent une population particulièrement à risque. Outre le fait qu'ils ont peu d'expérience de la conduite, ils combinent un double risque lié à la fois à leur sexe et à leur âge. C'est en effet chez les 18-24 ans que les différences de sexe dans l'accidentalité sont les plus marquées. L'exposition plus importante des hommes a souvent été mise en cause pour expliquer ces différences de sexe. Les jeunes hommes sont notamment les utilisateurs ultra-majoritaires des 2RM, mode de transport particulièrement accidentogène. Cependant, la seule exposition ne permet pas d'expliquer ces différences de sexe. La plupart des études ayant pris en compte l'exposition mettent en évidence un surrisque des hommes dans les accidents. Par ailleurs l'évolution de la place de la femme dans la société l'a rendue plus mobile et plus exposée au trafic et au risque d'accident. Cependant, le sex-ratio reste le même avec une proportion de 70/30 dans l'ensemble de la population et de 80/20 chez les jeunes conducteurs. Certains pays noteraient même une augmentation du sex-ratio. D'autres en revanche montrent une réduction de celui-ci, l'explication résidant dans l'évolution de l'exposition mais pas dans un changement des comportements, excepté chez les jeunes femmes. Celles-ci tendraient à adopter les comportements plus risqués des hommes. Ces différences de sexe dans l'accidentalité, particulièrement marquées chez les jeunes, seraient ainsi imputables au style de vie des jeunes hommes et à leur tendance à transgresser les règles routières. Cette plus grande propension à la transgression des règles routières traduirait un engagement plus important des hommes dans les comportements à risque au volant, comparés aux femmes qui expliquerait les différences de sexe dans l'accidentalité.

CHAPITRE 2

Différences de sexe dans les comportements à risque

1. Introduction

L'analyse épidémiologique effectuée dans le chapitre 1 laisse apparaître un lien entre les variables démographiques âge et sexe et l'implication dans les accidents et la mortalité due aux accidents. Plus particulièrement, une interaction de ces deux variables apparaît et a été mise en évidence dans plusieurs études : les jeunes hommes constituent un groupe particulièrement à risque concernant l'implication dans les accidents (e.g., Arnett, 1995). Les données accidentologiques indiquent également que les hommes et plus particulièrement les jeunes hommes commettent davantage d'infractions. Leur surreprésentation dans les accidents de la route s'expliquerait ainsi en grande partie par leur style de conduite et plus particulièrement, leur tendance à transgresser les règles routières. Les différences de sexe dans les accidents s'expliqueraient ainsi par un engagement plus important des hommes dans les comportements à risque au volant. En effet, de nombreuses études expliquent les différences de sexe dans les accidents de la route par la plus forte propension des hommes à prendre des risques au volant et à transgresser les règles routières (Lawton *et al.,* 1997a ; Norris *et al.,* 2000). Cet engagement plus important des hommes dans les comportements à risque n'est pas spécifique au domaine routier et pourrait donc expliquer les différences de sexe observées en général dans la mortalité due aux blessures non intentionnelles. D'une manière générale, les hommes commettraient davantage de transgressions des règles légales et sociales, ce qui indiquerait un rapport différent de ces derniers aux règles. Dans le cas précis des règles routières, cette tendance à la transgression illustrerait un engagement plus important des hommes dans des comportements à risque, en raison du statut particulier de ces règles. En effet, la transgression des règles routières implique la mise en danger de soi ou des autres, ce qui n'est pas nécessairement le cas des autres types de règles.

Dans ce chapitre, il va s'agir de revenir sur ces différences de sexe dans les comportements à risque en général et dans le domaine routier en particulier. Après avoir défini les concepts de prise de risque et de comportements à risque, nous reviendrons brièvement sur les différents modèles du risque et les déterminants de la prise de risque. Enfin, nous évoquerons les différents facteurs associés à l'engagement dans des comportements à risque et notamment les variables âge et sexe qui constituent des variables dont l'effet ne fait pas débat.

2. Transgressions et prise de risque

2.1 Différences de sexe dans les transgressions

L'analyse épidémiologique dressée dans le chapitre 1 semble indiquer que la surreprésentation des hommes, et plus particulièrement des jeunes hommes, dans les accidents de la route s'expliquerait

en grande partie par leur tendance à transgresser les règles routières. Plusieurs études vont dans ce sens : les hommes sont davantage impliqués dans des accidents causés par la transgression des règles routières (Simon & Corbett, 1996). Plus précisément, les accidents impliquant des hommes sont plus souvent associés à une vitesse excessive et au fait de boire et conduire alors que les accidents dans lesquels sont impliquées les femmes sont davantage associés à des erreurs de jugement (Storie, 1977).

Les études basées sur les comportements déclarés des individus confirment les résultats des études épidémiologiques abordées dans le chapitre 1 : les hommes rapportent non seulement plus d'infractions verbalisées, mais également davantage de comportements de violation, définis comme des transgressions délibérées des codes sociaux ou des règles légales (Reason *et al.,* 1990), ceci s'observe à tous les âges et plus particulièrement chez les jeunes hommes (Aberg & Rimmo, 1998 ; Bina *et al.*, 2006 ; Blockley & Hartley, 1995 ; de Winter & Dodou, 2010 ; Gabaude, Marquié, & Obriot-Claudel, 2010 ; Harré *et al.*, 1996 ; Jonah, 1986 ; Lonczak *et al.,* 2007 ; Obriot & Gabaude, 2004 ; Ozkan & Lajunen, 2005b ; 2006 ; Parker, Reason, Manstead, & Stradling 1995 ; Reason *et al.,* 1990 ; Simon & Corbett, 1996). Plus précisément, ils rapportent davantage de violations dites ordinaires, qui correspondent à des déviances délibérées de la conduite n'ayant pas pour autant un but agressif (e.g., non-respect du taux légal d'alcoolémie, des limitations de vitesse, des distances de sécurité) et de violations dites agressives qui correspondent à des violations des normes de conduite généralement acceptées, autrement dit, à des comportements hostiles envers d'autre usagers (e.g., poursuivre un véhicule pour montrer son mécontentement) (Lawton, Parker, Stradling, & Manstead 1997b ; Özkan, Lajunen, & Summala, 2006).

Ces différences de sexe concernent la plupart des comportements de transgressions routières. Ainsi, d'après l'étude européenne SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe), les hommes seraient plus susceptibles que les femmes de boire et de conduire au-delà de la limite légale d'alcoolémie (Gylfason, Thorisdottir, & Peersen, 2004, cité par OCDE, 2006 ; SARTRE, 2012). Les hommes, et notamment les jeunes hommes, commettraient également plus d'infractions liées à la vitesse (Gylfason *et al.,* 2004, cité par OCDE, 2006 ; SARTRE 2012). Les hommes sont d'ailleurs plus nombreux à déclarer avoir installé un détecteur de radar dans leur voiture (Gylfason *et al.,* 2004, cité par OCDE, 2006). Ils auraient, plus généralement, une attitude plus positive envers la vitesse comparés aux femmes (SARTRE, 2012). Par ailleurs, comparés aux femmes, les hommes, notamment les jeunes hommes, disent griller plus souvent les feux rouges (Gylfason *et al.*, 2004, cité par OCDE, 2006), effectuer davantage de dépassements dans des zones où cela est interdit (OMS, 2002), et utiliser moins souvent la ceinture de sécurité (Jonah & Dawson, 1987). Ces différences de sexe ne concernent pas que les conducteurs et se retrouvent dans les comportements piétons. Les hommes traversent par exemple plus fréquemment lorsque le feu piéton est rouge (Latrémouille, *et al.,* 2004 ; Moyano Diaz, 2002 ; Rosenbloom, 2009 ; Tom & Granié, 2011 ; Yagil, 2000).

Des différences de sexe apparaissent également dans les attitudes générales vis-à-vis des règles de sécurité et des transgressions routières. Les conductrices auraient des attitudes plus positives que leurs homologues masculins à l'égard des règles de la circulation et de la sécurité routière (SARTRE, 2012) et vis-à-vis des lois. Dans une étude de McAllister (1995) portant sur le soutien vis-à-vis des politiques publiques visant à réduire la consommation d'alcool, les femmes avaient plus tendance à soutenir les restrictions que les hommes. De plus, les femmes évaluent les transgressions plus sérieusement que les hommes (Agostinelli & Miller, 1994 ; Moyano, 1997). Les hommes, quant à eux, se déclarent plus souvent énervés par la présence de la police (Deffenbacher, Oetting, & Lynch, 1994) et montrent une attitude moins favorable que les femmes vis-à-vis des Systèmes de Transports Intelligents, tels que les limiteurs de vitesse, les appareils d'enregistrement de données, de contrôle d'alcool, et de détection de fatigue (SARTRE, 2012). Les femmes auraient également une attitude plus

favorable vis-à-vis des caméras de sécurité permettant un meilleur contrôle de la vitesse des usagers, ainsi qu'une meilleure conscience de leurs bénéfices en termes de sécurité routière et notamment de réduction du risque de collision (Corbett, & Caramlau, 2006).

Cette tendance ne se limite pas aux comportements routiers. D'une manière générale, les hommes transgressent davantage les règles sociales ou légales comparées aux femmes. Les données épidémiologiques ainsi que les études mesurant les comportements déclarés montrent leur surreprésentation dans les comportements délinquants et les délits. En 2009, aux Etats-Unis, les hommes représentaient 76% des inculpations pour crimes, 89% des homicides et 82% d'autres crimes violents (U.S. Department of Justice, 2009). Ils consomment également davantage de substances illicites (cannabis, cocaïne) que les femmes (Degenhardt *et al.,* 2008). Dès l'adolescence, les garçons rapportent un niveau de consommation d'alcool sans la permission de leurs parents plus important que les filles (Johnson, Arria, Borges, Ialongo, & Anthony, 1995). Les garçons montrent également davantage de comportements antisociaux (agressifs et non agressifs) (Eley, Lichtenstein, & Stevenson, 1999 ; Tracy, Kempf-Leonard, & Abramoske-James, 2009). La plus grande propension des garçons et des hommes à montrer des comportements délinquants explique ainsi le fait que, bien que les études sur la délinquance féminine se développent, celles-ci sont nettement moins nombreuses que les études longitudinales portant sur la délinquance juvénile des garçons (e.g., Johnson *et al.*, 1995).

Les femmes seraient ainsi plus conformes aux règles légales et sociales comparées aux hommes et ces différences de sexe dans la conformité se manifesteraient très tôt dans le développement. Dès la petite enfance, les filles sont plus conformes aux demandes et aux exigences des différentes figures d'autorité (parents, enseignants etc.) (Feingold, 1994 ; Kochanska, 2002 ; Kochanska, Casey, & Kukumoto, 1995). Plus spécifiquement dans le domaine du risque, des études ont montré que, dès l'enfance préscolaire, les filles sont plus conformes aux règles piétonnes (Granié, 2007) et aux prescriptions parentales (Morrongiello & Dawber, 1998, 2004) et ont davantage de comportements à risque en vélo que les garçons (Granié, 2011). De même, les adolescents ont des comportements plus risqués et transgressifs en tant que piétons que les adolescentes (Eliott & Baugham, 2004 ; Granié, 2009).

Si d'une manière générale, les hommes transgressent davantage les règles que les femmes, dans le cas des règles routières, cela implique un engagement dans des comportements à risque en raison de la spécificité de ces règles.

2.2 Transgressions routières et prise de risque

Les règles routières constituent un ensemble de règles de comportements posées institutionnellement et inscrites dans le code de la route. Il s'agit de « normes légales définissant les attentes de rôle concernant les utilisateurs d'un espace commun » (Granié, 2004a, p. 41). Les règles routières présentent une certaine spécificité qui les distingue des autres types de règles, telles que les règles propres à un lieu (école, famille), à certains rapports sociaux (maitre-élève) ou à certains comportements (hygiène et santé).

Cette spécificité, dont Granié (2012) propose une analyse, tient principalement au fait que, contrairement à d'autres règles sociales ou légales, les règles routières ont pour fonction d'éviter le danger. En effet, les règles routières, bien loin d'être arbitraires, ont une utilité et une justification sociale importante : elles garantissent l'espace social, l'harmonisation des déplacements et visent la

sécurité de tous, à savoir le conducteur mais également les autres usagers. Ainsi, la transgression des règles routières entraine une mise en danger de soi et des autres, ce qui peut parfois résulter en un accident. Les données épidémiologiques montrent d'ailleurs que les principaux facteurs d'accidents sont des transgressions (e.g., conduite au-dessus du taux d'alcoolémie, vitesse excessive) et que l'engagement dans des transgressions serait un fort prédicteur des accidents (Parker, Reason *et al.*, 1995 ; Parker, West, Stradling, & Manstead, 1993). Dans une méta-analyse portant sur le pouvoir prédicteur des accidents par les transgressions telles que mesurées par le Driver Behavior Questionnaire (Reason *et al.,* 1990), de Winter & Dodou (2010) ont confirmé le pouvoir prédictif des transgressions déclarées. La vitesse excessive serait la violation des règles de conduites la plus répandue (Manstead, Parker, Stradling, Reason, & Baxter, 1992). Les infractions liées à la vitesse sont en effet les infractions routières les plus nombreuses en France (ONISR, 2010). La vitesse excessive est reliée à l'augmentation du risque d'accidents, constituant d'ailleurs l'un des meilleurs prédicteurs de l'implication dans un accident (Delhomme, 2002 ; Delhomme & Cauzard, 2000 ; Elliot, Armitage, & Baughan, 2003 ; Kloeden, MacLean, Moore, et Ponte, 1997 ; West, French, Kemp, & Elander, 1993). Il existe également une relation épidémiologique claire entre le fait de conduire en ayant bu de l'alcool et le risque d'accident et de mortalité (Evans, 1991). Différentes mesures sont mises en place pour veiller au respect de la règle routière et sanctionnant sa transgression dans l'objectif de lutter contre l'insécurité routière (ONISR 2010).

Comme indiqué, les hommes s'engagent dans davantage de comportements de transgression et le lien entre transgression et accidents a été observé dans plusieurs études (Özkan & Lajunen, 2005b ; Parker, Reason *et al.*, 1995 ; Parker, West *et al.,* 1995 ; de Winter & Dodou*,* 2010). Le facteur transgression serait même un prédicteur de l'implication dans un accident plus important, que l'exposition, l'âge ou encore le sexe (Parker, Reason *et al.*, 1995). Autrement dit, pour certains auteurs, les différences de sexe dans le taux d'accidents peuvent presque entièrement être expliquées par la tendance différentielle à commettre des infractions routières (Lawton *et al.,* 1997a). Ainsi, de nombreux auteurs (e.g., Norris *et al.,* 2000) attribuent la surreprésentation des hommes dans les accidents de la route à leur faible prise en compte des règles de circulation.

Ainsi, la spécificité des règles routières tient principalement au fait qu'elles ont pour fonction d'éviter la mise en danger de soi et/ou d'autrui. Si la transgression et la prise de risque sont deux conduites différentes, on peut considérer dans le cas précis des règles routières que leur transgression correspond à la mise en place d'un comportement à risque. La tendance à commettre davantage d'infractions illustrerait ainsi la tendance des jeunes conducteurs, notamment de sexe masculin, à s'engager dans davantage de comportements à risque au volant, qui expliquerait en partie la sur-implication des jeunes conducteurs dans les accidents (Jonah, 1986). Il convient ainsi de revenir sur les différences de sexe dans les comportements à risque en général, et routiers en particulier, pouvant venir expliquer ces différences de sexe dans les accidents de la route, particulièrement importantes chez les jeunes conducteurs.

3. Qu'est-ce que la prise de risque ?

3.1 Le risque : définition

Le mot « risque » viendrait du latin *resecare*[25] qui signifie couper, découper en deux, diviser, trancher, ainsi que du grec *rhiza* qui peut être traduit par racine, mais qui signifie aussi destin, fortune, péril (Chantraine, 1999, cité par Courtois, 2011). L'étymologie du mot nous indique donc que le risque nous sépare de ce qui est connu pour nous confronter à l'inconnu. Il renvoie à la notion de danger mais également de hasard, à l'anticipation d'un résultat aléatoire, à savoir l'occurrence d'une bonne ou d'une mauvaise fortune. Si, au départ, la notion de risque est neutre, l'utilisation qui en est actuellement faite est davantage centrée sur la probabilité d'occurrence d'un évènement indésirable, dommageable. En effet, dans le sens commun, le risque renvoie en premier lieu à la probabilité d'un évènement négatif (e.g., les risques de guerre augmentent), ainsi qu'à l'inconvénient plus ou moins probable auquel on est exposé (e.g., un pilote qui prend trop de risques) (« risque », 2015). Dans la littérature scientifique, le terme de risque renvoie à un ensemble de concepts (e.g., perception du risque, évaluation du risque, acceptation du risque, attitude face au risque). Il n'existe cependant pas de définition consensuelle du risque. La difficulté à définir ce concept tient notamment au fait qu'il est étudié par un grand nombre de disciplines et présent dans différents domaines d'applications (épidémiologie, sciences politiques, économie, sociologie, psychologie, assurances, entreprises, etc.) et que chacun en possède sa propre définition. Yates et Stone (1992) ont tout de même défini trois traits génériques faisant consensus. Selon eux, le risque renverrait à une décision possible dont les conséquences peuvent occasionner une perte[26]. Le fait de déménager dans une nouvelle ville, par exemple, peut occasionner un certain nombre de pertes dans différents domaines (salaire, qualité de vie, etc.). Le deuxième trait du risque concerne la signification ou valeur accordée par l'individu à chacune des pertes. Un individu ayant un salaire peu élevé peut accorder une plus grande importance au fait de perdre 100 euros sur son salaire qu'un individu gagnant davantage. De plus l'individu peut ne pas accorder autant d'importance à un type de perte qu'à l'autre (e.g., baisse de salaire *vs* perte de qualité de vie). Le troisième et dernier élément du risque est l'incertitude associée aux pertes. En effet, on parle de risque dans la mesure où les conséquences ne sont jamais certaines. L'incertitude porte à la fois sur la survenue de ces conséquences, leur ampleur ou sur les catégories de ces conséquences.

Ainsi, comme dans le sens commun, on retrouve, dans la définition scientifique du risque, la notion de danger. Il convient cependant de distinguer les deux notions. Le *danger* renvoie à « un évènement ou une situation susceptible d'entrainer des conséquences négatives ou des dommages sur l'individu, voire sur l'environnement » (Kouabenan, Cadet, Hermand, & Muńoz Sastre, 2006, p. 299). La notion de *risque* quant à elle, renvoie à la possibilité qu'un évènement ou une situation entraine des dommages ou des conséquences négatives dans des conditions déterminées (Leplat, 2006). Autrement dit, le risque est « la possibilité ou probabilité qu'un danger s'actualise » (Kouabenan *et al.,* 2006, p. 305). Cette définition décrit le risque comme une notion objective. Cependant, si l'on se réfère aux traits génériques mis en évidence par Yates & Stone (1992), le risque peut également être considéré comme

---

[25] *Re-secare*, dérivé de *seco* qui signifie couper, découper en deux, diviser, trancher, est à l'origine de nombreux mots tels que le sexe ou la sécurité (qui est opposé au risque). Le terme *resecum*, dans le sens d'un écueil, d'un promontoire ou d'un rocher escarpé est discutable (Piron, 2004, cité par Courtois, 2011)

[26] L'estimation de la perte ou du gain dans un domaine donné se fait par l'appréciation de l'écart entre les conséquences possibles et une référence (e.g., l'ancien salaire). Les références changent d'un individu à l'autre et chez un même individu, en fonction des domaines et des circonstances.

une notion subjective dans la mesure où il est difficile d'évaluer avec exactitude les incertitudes, où l'estimation des pertes est relative aux références choisies et au domaine considéré, et où l'importance accordée aux pertes (gravité perçue) est fonction des jugements de valeurs.

3.2 Risque objectif et risque subjectif

Il convient donc de distinguer le risque objectif du risque subjectif (e.g., Howarth, 1988). Le risque objectif (ou risque réel) renvoie aux menaces, aux dommages, aux dangers pouvant être estimés par les discours et les statistiques. C'est le risque tel qu'il est évalué par l'expert. Il peut être défini mathématiquement comme le produit de la probabilité d'occurrence d'un évènement et de la gravité liée à ses conséquences (« Risque » = « Probabilité » X « Gravité ») (Leplat, 2006). Dans le domaine du risque routier ou de l'accidentologie, le risque peut être défini par le produit du nombre d'accidents au kilomètre parcouru (par temps d'exposition, type de véhicule, etc.) et de la gravité des accidents (accidents matériels *vs* corporels, etc.). Ce type de risque est l'objet de recherches de type descriptif telles que l'épidémiologie (mesure des taux de fréquences d'accidents, de mortalité, évaluation des facteurs objectifs contribuant à l'émergence du risque). Les situations dans lesquelles la probabilité qu'un danger s'actualise sont très diverses, que ce soit par leurs effets ou encore leur complexité (Yates & Stone, 1992). Le risque peut se manifester dans des activités quotidiennes (e.g., les risques domestiques, alimentaires ou liés aux transports) ou dans des activités plus exceptionnelles (e.g., risques chirurgicaux, liés à un achat important ou à une orientation professionnelle). Il est ainsi présent dans la vie de tous les jours.

Le risque subjectif (ou risque perçu) renvoie quant à lui à la façon dont l'individu apprécie le danger et évalue le risque en situation (Delignères, 1993). C'est un phénomène construit par le sujet ne s'appuyant pas uniquement sur les connaissances techniques de l'individu mais également sur ses représentations sociales, son système de valeurs et de croyances. La perception et l'évaluation subjective du risque sont ainsi également construites socialement. L'évaluation du risque dépend d'un certain nombre de variables (personnelles, sociales, liées au contexte, à la nature du danger, etc.) sur lesquelles nous reviendrons ultérieurement. Il est à noter que le risque tel qu'il est perçu par l'individu ne correspond pas nécessairement au risque objectif (e.g., Barjonet & Cauzard, 1987). Par exemple, le risque routier n'est pas estimé de la même manière par l'individu et l'expert.

Dans le domaine de la sécurité routière, on s'intéresse aussi bien au risque objectif (danger extérieur observable et mesurable, estimé par les experts), qu'au risque subjectif (façon dont l'individu le perçoit et l'évalue).

3.3 Prise de risque et conduites à risque : définitions

3.3.1 La prise de risque

3.3.1.1 Définition

Comme indiqué plus haut, le risque est présent tout au long de la vie. L'individu est constamment exposé à des situations dans lesquelles il est possible qu'un danger s'actualise. Le risque peut venir de l'extérieur mais il peut également être imputable aux décisions que l'individu prend lui-même. C'est dans ce cas que nous parlerons de prise de risque. La prise de risque est un concept difficile à définir, différentes situations pouvant amener à différentes définitions du concept (Trimpop, 1994).

Selon l'approche de la théorie de la décision, la prise de risque est définie comme une décision ou un choix entre plusieurs alternatives qui se caractérise par un certain degré d'incertitude quant aux probabilités d'échec et de réussite. A chaque probabilité est associée une utilité (bénéfice ou coût) du risque (voir Michel, Purper-Ouakil, & Mouren-Siméoni, 2002). De même, pour Assailly (2010), la prise de risque correspondrait à la participation volontaire à des comportements qui portent en eux la probabilité d'une conséquence négative. Pour Irwin (1990), la prise de risque est un comportement volontaire, dont les résultats sont incertains et comportent une probabilité de conséquences négatives, mais qui est mis en œuvre dans l'espoir d'en obtenir un bénéfice.

Il ressort de ces différentes définitions deux aspects centraux de la prise de risque : le caractère incertain de l'issue avec la possibilité de conséquences négatives et le caractère volontaire du comportement. Le premier aspect central de la définition de la prise de risque concerne donc la possibilité d'une issue négative au comportement. Ainsi, on peut considérer que le fait de choisir une option (e.g., étudier *vs* se socialiser) orientée vers un but particulier (e.g., avoir de bons résultats scolaires *vs* être populaire auprès de ses pairs) correspond à une prise de risque lorsque le comportement en question peut avoir plus d'une conséquence possible et que certaines de ces conséquences s'avèrent être indésirables, voire dangereuses (Furby & Beyth-Marom, 1992). Le deuxième aspect central de la prise de risque concerne le caractère volontaire de l'acte. La prise de risque renverrait à une décision résultant d'un choix délibéré de l'individu de s'engager dans un comportement particulier. Cette décision repose sur la perception que l'individu a du risque encouru qui est alors accepté, l'individu estimant que les effets positifs sont supérieurs aux effets négatifs encourus. Pour illustrer cet aspect intentionnel de la prise de risque, Michel (2001) prend l'exemple de la conduite automobile. L'activité comprend un certain nombre de risques qui peuvent être imputables au véhicule (défaillance mécanique), aux autres conducteurs ou au conducteur lui-même (défaillance humaines : fatigue, inattention, etc.). On parlera de prise de risque dans les situations où le risque encouru ne dépend pas uniquement d'éléments extérieurs auxquels est soumis le conducteur mais dépend au contraire d'un comportement actif de l'individu (e.g., comportement de transgression, vitesse excessive).

La plupart des définitions insistent donc sur le fait que la prise de risque est un phénomène volontaire et conscient. Mais, pour qu'il y ait prise de risque, certains auteurs insistent sur le fait que le risque doit être perçu (Assailly, 2010). Le fait que la prise de risque suppose la perception du risque implique également qu'une même situation (e.g., le fait de lever la main en public) peut correspondre à une prise de risque pour un individu et pas pour un autre. Assailly (2010) distingue trois situations. La prise de risque correspond à un comportement conscient, intentionnel de mise en danger de soi car les bénéfices perçus dudit comportement l'emportent sur les coûts (je fume parce que cela me procure du plaisir). La non perception du risque correspond à une non perception du danger inhérent à son propre comportement, du fait de divers dysfonctionnements de la perception (je fume car je ne connais pas les méfaits du tabac). Enfin, l'acceptation du risque correspond à un comportement où la mise en danger de soi est plus subie que voulue, le sujet ne pouvant éviter le comportement dangereux (monter dans la voiture d'un fumeur). Néanmoins, cet aspect à la fois volontaire et conscient de la prise de risque peut tout de même être discuté pour plusieurs raisons.

Dans certaines situations, l'individu s'engage dans des comportements à risque car cela est inhérent à sa fonction (e.g., le métier de pompier, etc.) ou parce que la situation le lui impose (e.g.,

catastrophe naturelle). Si l'individu est conscient du risque, la prise de risque n'est ici pas nécessairement volontaire, même si dans le premier cas, l'individu a normalement fait le choix de sa profession. De même, dans certaines situations, l'individu s'engage dans des comportements qu'il n'estime pas risqués (e.g., avoir des relations sexuelles non protégées) mais qui comportent un risque objectif important (e.g., risque de contracter une M.S.T, grossesse non désirée). Dans leur méta-analyse, Byrnes *et al.* (1999), estiment que ce type de comportements peut également être considéré comme une prise de risque malgré le fait que le risque ne soit pas perçu. Enfin, Trimpop (1994) insiste sur le fait que la prise de risque n'est pas nécessairement un phénomène conscient en se référant aux travaux de Fuller (1988, cité par Trimpop, 1994) pour qui la prise de risque peut également être le résultat d'un conditionnement et de l'histoire de l'individu. Ainsi, selon Trimpop (*op. cit.*), la prise de risque est un comportement contrôlé, conscient ou non, avec une incertitude perçue concernant les issues et/ ou les bénéfices et coûts potentiels pour le bien-être physique, économique et psychosocial de l'individu ou des autres individus. Ainsi, si la position dominante définit la prise de risque comme un comportement volontaire et conscient, cet aspect peut être discuté. Plusieurs auteurs considèrent d'ailleurs que la prise de risque peut renvoyer à la fois à un acte volontaire de l'individu qui a pleinement conscience du risque comme à une non perception du risque (e.g., Jonah, 1986).

La définition de la prise de risque illustre le fait que le risque est présent dans la vie de tous les jours. Toute activité, tout évènement quotidien détient intrinsèquement un danger qui peut être d'ordre physique, intellectuel, financier, etc. Ainsi, à chaque instant, l'individu peut se retrouver dans une situation dans laquelle il est amené à prendre une décision qui peut avoir des conséquences dommageables. Bien que souvent associé au danger et aux conséquences négatives qui peuvent survenir, le risque est neutre et peut même s'avérer positif (Byrnes *et al.*, 1999). La prise de risque peut en effet avoir une valeur adaptative et être valorisée.

3.3.1.2 Une fonction adaptative

Le risque accompagne l'existence humaine. Il est inhérent aux conditions de vie et l'individu ne peut constamment s'y soustraire. Par conséquent, tout au long de sa vie, de sa naissance jusqu'à sa mort, « pour exister, l'homme doit se risquer à vivre » et prendre des risques (Michel, 2001, p. 1). Au-delà du fait que la prise de risque est inhérente à l'existence humaine, elle est parfois nécessaire et peut même avoir une fonction adaptative.

La prise de risque fait en effet partie du développement de l'homme. Dès sa naissance, l'individu est confronté à deux besoins contradictoires mais appartenant au même processus : la recherche de sécurité et l'exploration de son environnement. Si la recherche de sécurité pousse l'individu à éviter les risques, l'exploration de son environnement implique en revanche d'aller vers l'inconnu et de se confronter au risque. La prise de risque est par ailleurs considérée comme normale et structurante à l'adolescence, dans une certaine mesure. Baumrind (1991) propose de distinguer les conduites adaptatives qui sont exploratoires (e.g., expérimentations de substances), des conduites considérées comme pathogènes qui sont quant à elles habituelles. Les conduites à risque d'exploration ne seraient ni déviantes, ni auto-destructrices mais seraient au contraire normatives statistiquement et adaptatives. Ces comportements d'expérimentation peuvent en effet constituer, pour le jeune, un moyen de développer de façon efficiente des compétences sociales et psychologiques, l'autonomie, l'indépendance et l'autorégulation (Baumrind, 1987 ; Dworkin, 2005 ; Le Breton, 2002). A l'inverse, leur évitement systématique peut être un frein à l'acquisition de ces compétences. Certains ont notamment souligné leur caractère adaptatif en termes de socialisation avec les pairs (Baumrind, 1987

; Bonino, Cattelino, Ciairano, Mc Donald, & Jessor, 2005 ; Parsons Siegel, & Cousins, 1997). Les conduites à risque, telles que l'initiation à la consommation de tabac ou d'alcool, conduites dites adultes, peuvent parfois même avoir valeur de rite de passage à cette période de transition que constitue l'adolescence. Il n'en demeure pas moins que ces expériences peuvent parfois avoir des conséquences dramatiques du point de vue de la santé.

Des éléments issus des théories évolutionnistes viennent également éclairer le fait que, si les comportements à risque peuvent parfois être qualifiés d'irrationnels et d'inadaptés, voire, de pathologiques car allant à l'encontre de l'intérêt de l'individu en raison des conséquences négatives potentielles (e.g., accidents, maladies, stigmatisation sociale), ils peuvent également se révéler adaptés, avantageux et finalement rationnels. Selon la théorie de la sensibilité au risque (Risk Sensitivity Theory) lorsque l'individu est dans une situation de fort besoin, le choix d'une alternative fortement risquée peut s'avérer adapté, si une alternative moins risquée a moins de chance de couvrir ce besoin (Mishra & Lalumière, 2010). Cela renvoie à l'idée que lorsqu'un individu est loin de ce qui est acceptable pour ses besoins (e.g., faible revenu, pauvre statut social) il peut être plus enclin à s'engager dans des comportements à risque pour améliorer sa situation (Wilson & Daly, 1997). La prise de risque peut ainsi constituer un avantage pour la survie de l'espèce. Elle serait pour les mâles, un moyen d'accès aux femelles en constituant un avantage dans la compétition pour la reproduction à laquelle ils ont, d'un point de vue évolutionniste, davantage été soumis (Wilson, Daly, & Pound, 2002). Plus précisément, la prise de risque médiatiserait le lien entre la dominance et l'accès à la reproduction. Cet aspect sera développé plus avant dans le Chapitre 3. D'une manière plus générale, la prise de risque serait un moyen d'asseoir sa dominance et son pouvoir dans les hiérarchies sociales.

La prise de risque possèderait ainsi une fonction adaptative. L'individu ne peut s'adapter correctement à son environnement en évitant tous les risques qu'il rencontre, ce qui serait par ailleurs impossible. Au contraire, il s'adaptera avec succès à son environnement en affrontant de manière systématique certains risques et en évitant d'autres. De manière plus triviale, la prise de risque est aussi ce qui permet à l'individu d'acquérir, en cas de succès, certains bénéfices que nous développerons plus bas. Cela peut se traduire par l'adage « qui ne tente rien n'a rien » ou « no risk, no gain ». De sa naissance jusqu'à sa mort, l'homme est ainsi confronté à l'ambivalence fondamentale qui consiste à rechercher et à éviter le risque (Assailly, 1997). Cela renvoie à la dualité du risque dans sa définition originelle : le risque n'est pas négatif en soi mais neutre. Cette ambivalence se retrouve également dans la valeur associée au risque et à la prise de risque.

3.3.1.3 Une valeur sociale

La valeur accordée au risque dans la société traduit une certaine ambiguïté du rapport au risque. Le 20ème siècle a vu émerger une préoccupation croissante à l'égard du risque dans différents domaines (la technologie, l'économie, la santé, les pratiques sportives, les comportements routiers, etc.). Nous vivons ainsi dans des sociétés très sécuritaires où le risque se doit d'être évité à tous prix. La société, qui ne cesse de valoriser la sécurité, en devient hypoprotectrice par la multiplication des campagnes de prévention ou la mise en place de toujours plus de contraintes et de lois établissant un cadre sécuritaire de plus en plus limité (e.g., baisse du taux d'alcool autorisé au volant, mise en place de radars). D'un autre côté, et paradoxalement, les comportements à risque ne se réduisent pas, voire auraient tendance à augmenter (Choquet, 2000, citée par Martha, 2002). De plus, certaines formes de prise de risque sont fortement valorisées par la société. Le Breton (2012), dans une approche anthropologique, va jusqu'à attribuer cette valorisation de la prise de risque à la tendance sociale sécuritaire, considérant que dans

une société crispée sur une volonté de sécurité, la prise de risque est valorisée. Il voit d'ailleurs dans les conduites à risque une manière pour l'individu, que les évolutions sociétales ont rendu relativement libre de son devenir, autonome et en sécurité, de donner un sens à son existence (Le Breton, 2002). Le risque fascine, suscite les passions (Le Breton, 2012). Certains explorateurs ou sportifs qui transgressent les normes sécuritaires de la société sont considérés comme des surhommes et leurs exploits (traverser l'Antarctique, escalader l'Everest ou sauter à l'élastique) alimentent le culte du risque. Plus généralement, les individus qui montrent leur bravoure, qui se montrent innovants et audacieux dans des domaines variés tels que la science, la politique, les situations sociales, la mode sont également fortement appréciés et valorisés. Pour Courtois (2011) les médias participeraient à cette forte valorisation de la prise de risque et de la performance, et ainsi à la mystification de la prise de risque. Les records d'Usain Bolt, au sprint, ou le saut en chute libre de l'espace de Felix Baumgartner ont par exemple été largement médiatisés. Nombreuses sont également les émissions télé dans lesquelles le dépassement de soi et la prise de risque sont valorisés.

Seraient en cause, selon Courtois (2011) les modifications sociétales de ces dernières années. Les valeurs collectives tendraient à disparaitre au profit de valeurs individualistes qui seraient associées à une survalorisation de soi et au dépassement de soi. La société mettrait alors en avant des valeurs traditionnellement liées à la jeunesse telles que la bravoure, l'idéalisme ou la liberté. L'action personnelle dangereuse est valorisée et les recherches de l'extrême, présentées comme un nouveau modèle (Baudry, 1991, cité par Courtois, 2011). Or, l'exploit personnel (le dépassement des performances physiques ou techniques, l'expertise, la performance corporelle ou sportive) est souvent associé à la prise de risque. La prise de risque apparaîtrait alors comme un indicateur de la performance individuelle (Ehrenberg, 1991). De même, dans le domaine du risque routier, la conduite rapide et compétitive serait associée à un corps performant, actif et en bonne santé (Barjonet, Mounier, & Jodelet 1989).

Il existe cependant des différences concernant la valeur accordée aux différents types d'activités risquées : conduire en état d'ivresse ou avoir des rapports sexuels non protégés est plus mal perçu qu'effectuer un saut à l'élastique ou un raid dans le désert. Pour Turner, McClure & Pirozzo (2004), les comportements à risque peuvent renvoyer soit à des comportements socialement inacceptables, volontaires et pour lesquels aucune précaution n'est prise malgré des conséquences potentiellement négatives (e.g., la vitesse, l'alcool au volant), soit à des comportements socialement acceptables pour lesquels le danger est connu (e.g., sport de compétition, parachutisme). Par ailleurs, les risques « involontaires » seraient moins bien acceptés socialement et individuellement que les risques « volontaires » (Slovic, 1987). Le contrôle du risque est en cause : les risques auxquels l'individu s'expose délibérément sont perçus comme moins risqués et sont donc préférés car l'individu peut choisir de s'y soustraire. Autrement dit, il les contrôle, contrairement aux risques auxquels il n'a pas choisi de s'exposer. Les individus sont ainsi plus enclins à valoriser le champion de F1 que le fait de vivre à côté d'une centrale nucléaire. De la même façon, Le Breton (1991) distingue le risque subi et le risque choisi. Seul le risque choisi serait valorisé. Les frontières entre risques volontaires et involontaires sont toutefois fluctuantes et perméables (Perez-Diaz, 2002).

Enfin, les différents groupes sociaux ne possèdent pas les mêmes représentations du risque et ne lui accordent pas nécessairement la même valeur. Certains groupes le valorisent fortement. C'est le cas des jeunes, des classes dominantes, notamment des patrons et dans une moindre mesure des cadres. Comme indiqué plus haut, la prise de risque est, d'un point de vue évolutionniste, une manière de montrer sa dominance et d'accéder à un statut social élevé (Wilson & Daly, 2002). Le risque se trouve ainsi placé au cœur de la compétition sociale (Barjonet & Cauzard, 1987). De même, il existe des différences interindividuelles concernant la valeur accordée au risque. En référence aux travaux de Schwartz (1999) sur les valeurs, Assailly (2010) fait ainsi l'hypothèse que la valeur accordée au risque

peut dépendre des valeurs importantes pour l'individu : alors que la valeur de sécurité encourage l'évitement du risque, les valeurs d'autonomie et de stimulation encouragent la prise de risque. D'autres variables sont susceptibles de venir moduler la valeur accordée au risque.

La prise de risque correspond donc à une large variété d'activités, du fait de lever la main en cours au fait de fumer en passant par le fait de jouer la loterie (Byrnes *et al.,* 1999). Le terme de prise de risque est cependant parfois utilisé dans un sens plus restreint en renvoyant davantage à l'engagement dans des activités plus prototypiques de la catégorie des comportements de prise de risque. On parle également dans ce cas de conduites à risque.

3.3.2 Conduites à risque

La notion de conduites à risque est d'émergence assez récente. Elle désigne un répertoire de comportements très variés, de la consommation de substances psychoactives (tabac, alcool, drogues) aux rapports sexuels non protégés, les fugues, la conduite de véhicules motorisés (e.g., vitesse excessive, non port du casque, non-respect des feux de signalisation, conduites à contre sens), les tentatives de suicides, les troubles alimentaires (e.g., anorexie mentale), les « jeux dangereux » (e.g., le « jeu du foulard »), les actes délictueux ou violents, le risque virtuel dans les jeux vidéo, en passant par la pratique de sports de glisse (surf, skateboard) et d'autres sports à risque (parachutisme, alpinisme, etc.) (Michel, 2001). Le risque associé à ces comportements peut être de différents types (physique, psychologique, judiciaire, scolaire, sociale, etc.). On y retrouve aussi bien des conduites valorisées socialement (les pratiques sportives) que des comportements non valorisés socialement (comportements déviants tels que la délinquance, la prise de drogues illicites ou la consommation abusive d'alcool) (Coslin, 2003 ; Le Breton, 2002 ; Turner *et al.,* 2004). Ces conduites renvoient à des risques à court terme (risque létal immédiat) comme à des risques à long terme (risque létal différé) (Michel, 2001). Les conduites à risque létal différé concernent des activités dont le danger potentiel réside généralement dans la répétition de l'acte, comme par exemple la consommation de substances psychoactives, bien que la consommation de substances constitue également un risque immédiat (e.g., risque d'overdose). Les conduites à risque létal immédiat concernent des comportements pour lesquels l'alternative se réduit à la réussite ou à l'échec tel que l'accident ou la mort (e.g., vitesse excessive au volant), dont certains peuvent devenir des risques à long terme, par des processus de dépendance vis-à-vis de ce type d'activités (Michel, 2001). On parle ainsi d'un polymorphisme des conduites à risque qui amène certains à qualifier les « conduites à risque » de catégorie « fourre-tout » dans la mesure où elles rassemblent des comportements très hétérogènes (Perreti-Watel, 2002, 2010). Se pose ainsi la question de la manière dont sont définies ces conduites.

S'il n'existe pas de définition univoque des conduites à risques, un certain nombre de points peuvent être dégagés. D'une part, si ces conduites peuvent s'observer à tous les âges, le plus souvent, elles débutent et s'installent à l'adolescence, qui constitue une période particulièrement à risque pour plusieurs raisons (biologiques, sociales, etc.) sur lesquelles nous reviendrons ultérieurement. D'autre part, les conduites à risque désigneraient des comportements de mise en danger de soi plus ou moins volontaires et répétés. Michel (2001) les définit comme un engagement délibéré et répétitif dans des situations dangereuses. De même, pour Adès et Lejoyeux (2004, p. 201), ces conduites se traduisent par « la recherche active et répétée du danger, impliquant pour un sujet la mise en danger de sa propre vie ». La sollicitation au vertige est une donnée récurrente. La dangerosité serait source d'excitation et sans le sentiment de risque encouru, la pratique n'aurait pas la même saveur (Michel, 2001). Autrement dit, le danger ne serait pas seulement un effet indésirable mais constituerait une fin en soi. Cela renvoie

à l'opposition faite entre les comportements de prises de risque volontaires (risk-taking behavior), conduites autodestructrices directes, et les risques subis ou associés aux conduites mises en œuvre (risk behavior), conduites potentiellement dangereuses, mais sans recherche du risque qui peut être méconnu, la rencontre avec le risque résultant de sa méconnaissance, de son évaluation non pertinente ou du déni (Bonnet & Pedinielli, 2013). Courtois (2011) parle de « risque agi » et de « risque subi ». Cette définition, basée sur l'idée d'une recherche de danger, se distingue de la définition de Choquet, Marcellin et Ledoux (1993) pour qui les conduites à risque renvoient à des comportements qui comprennent des risques objectifs pour le bien-être physique ou mental de l'individu. De même, selon cette approche, les conduites à risque sont à distinguer des comportements à risque tel qu'ils sont définis par l'OMS, à savoir, des « comportements liés à une vulnérabilité accrue à l'égard d'une cause déterminée de mauvaise santé » (OMS, 1999, p. 20). L'OMS les oppose aux « comportements en matière de santé » définis comme « toute activité entreprise par une personne, quel que soit son état de santé objectif ou subjectif, en vue de promouvoir, de protéger ou de maintenir la santé, que ce comportement soit ou non objectivement efficace dans la perspective de ce but », les deux types de comportements étant souvent liés dans un ensemble plus complexe de comportements appelés « modes de vie » (OMS, 1999, p. 9).

L'idée d'une recherche active, délibérée et répétée d'excitations, d'éprouvés intenses et de dangerosité constitue l'approche conceptuelle dominante (Michel, 2001 ; Michel *et al.,* 2002). Toutefois, l'aspect volontaire des conduites à risque ne fait pas consensus. Pour Peretti-Watel (2002), une conduite à risque n'est pas forcément intentionnelle, dans la mesure où c'est le chercheur ou l'expert en santé publique qui la qualifie comme telle, et non son auteur lui-même. Les conduites objectivement à risque seraient d'ailleurs plus fréquentes que les prises de risque délibérées. Les prises de risque délibérées, par défi ou par plaisir, ne semblent donc constituer qu'une petite fraction de l'ensemble des conduites à risque « objectives ». Autrement dit, le plus souvent, les individus n'auraient pas conscience des dangers auxquels ils s'exposent (Peretti-Watel, 2002). Courtois (2011) estime également que la définition des conduites à risque en termes de comportements intentionnels exclut un grand nombre d'individus, les conduites à risque ne pouvant se réduire à la seule revendication d'un attrait pour le risque, d'une confrontation au danger et d'une mise en péril de sa vie. Bonnet et Pedinielli (2013) contestent également cette approche, qui se base sur une fascination du sujet pour le risque, et le fait qu'une conduite devienne « à risque » en ce sens qu'elle procure du risque. Ainsi, les individus qui s'engagent dans des conduites à risque le feraient soit de manière intentionnelle (par défi ou plaisir), soit par myopie, ne se rendant pas compte des conséquences auxquelles ils s'exposent (Peretti-Watel, 2002).

Quelles qu'en soient leurs causes, ces conduites sont souvent destructrices et constituent un problème de santé publique, notamment chez les jeunes. Selon l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiqes (INSEE), les conduites sont en effet responsables d'un taux important de mortalité et de morbidité chez les adolescents (Moisy, 2013). L'une des principales conséquences de ces conduites serait l'accident (de la route, sportif, du travail, domestique, etc.) (Turner *et al.* 2004)[27]. Assailly (1997) parle ainsi de risque accidentel. L'accident est un évènement fortuit, et le plus souvent malheureux ou dommageable, souvent associé à la malchance selon le sens commun (Assailly, 1997, voir aussi Chapitre 1). Dans les études anglo-saxonnes on retrouve davantage le terme de traumatisme afin de mettre l'accent sur l'atteinte corporelle plutôt que sur sa cause (Duval, 1997, cité par Coslin,

[27] Dans une revue de littérature, Turner *et al.* (2004) montrent que le comportement de prise de risque est associé à un risque de blessures plus important, sauf dans les cas des sports « à risque » nécessitant un haut niveau de compétences, où les individus les plus « preneurs de risque » ont moins d'accidents. Les causes d'accidents dans ce domaine répondent possiblement à d'autres logiques (condition physique, expérience, etc.) (Assailly, 2010).

2003). Si l'accident reste la principale conséquence des conduites à risque, le risque associé à ces conduites étant de différents types, les conséquences peuvent également être de différents types (financières, sociales, etc.).

Devant la grande diversité des définitions des conduites à risque, Courtois (2011) pose la question de la pertinence de l'utilisation d'un concept unique pour désigner des comportements aussi hétérogènes. Ainsi, face à l'ambiguïté des notions de conduite à risque et de prise de risque et considérant que l'approche conceptuelle dominante de la prise de risque, à savoir l'idée d'un engagement volontaire et conscient dans un comportement potentiellement dangereux, ne permet pas de couvrir l'ensemble des situations pouvant nous intéresser dans le cadre d'une thèse sur le risque routier, nous préférons utiliser, dans la suite du document, la notion de « comportement à risque ». Nous le définissions ici comme l'engagement volontaire dans un comportement objectivement risqué, que ce risque soit perçu ou non par l'individu, et (dans le cas où il serait perçu), dont le bénéfice escompté n'est pas nécessairement la sensation procurée par le risque lui-même. Ce concept renvoie à la fois aux comportements de prise de risque (comportements conscients) ainsi qu'aux comportements de mise en danger de soi résultant d'une non perception du risque. Cette notion, qui renvoie ainsi à la définition des comportements à risque établie par l'OMS (1999), permet de couvrir, selon nous, un plus large éventail de situations de mise en danger de soi.

3.3.3 Comportements à risque

3.3.3.1 Quels sont-ils ?

Comme indiqué plus haut, les conduites à risque concernent également le domaine routier. Toutefois, nous utiliserons le terme de « comportements à risque au volant » pour désigner à la fois les comportements de prises de risque délibérés ainsi que les comportements résultant d'une mauvaise perception ou d'une non perception des risques encourus en situation de conduite, et qui peuvent avoir des conséquences objectivement négatives. Les comportements de prise de risque délibérés au volant peuvent être liés à la volonté de s'engager dans un comportement dangereux par défi ou par plaisir mais peuvent également être liés à d'autres raisons (e.g., gain de temps) sur lesquelles nous reviendrons plus loin. Comme pour la plupart des conduites à risque, la principale conséquence négative des comportements à risque au volant est l'accident (Jonah, 1986) et peuvent donc être qualifiés de comportements à risque accidentel (Assailly, 1997). Toutefois, bien loin de se limiter au domaine corporel, les conséquences négatives possibles de ces comportements (pertes) peuvent également être d'ordre matériel (endommager son véhicule), financier (contraventions, réparations), social (retrait de permis, conflit) ou moral (être responsable de la mort d'autrui) (Assailly, 1997).

Les comportements à risque au volant sont variés. Un certain nombre de facteurs d'accident liés au comportement de l'individu ont été exposés dans le premier chapitre. Les comportements dangereux sur la route (conduites motorisées à risque) concernent ainsi la vitesse excessive, les conduites routières imprudentes, les courses sauvages de moto et de voiture, les conduites sous influence de substances psychoactives légales ou illégales (alcoolémie élevée ou usage de cannabis), le non port de la ceinture ou du casque ou encore le non-respect du code de la route (Coslin, 2003).

Plus précisément, les comportements de conduite « aberrants » se regrouperaient en deux catégories : les violations et les erreurs (Reason *et al.,* 1990). Les violations ont une composante motivationnelle et renvoient aux transgressions délibérées des codes sociaux ou des règles légales

(Reason *et al., op. cit.*). Les erreurs renvoient à l'échec d'une action planifiée pour atteindre un but (Reason *et al., op. cit.*) et sont le résultat d'une déficience au niveau du traitement de l'information et sont liées aux fonctions cognitives de l'individu.. Il existe deux types d'erreurs : les erreurs graves (ou les fautes) et les erreurs d'inattention (ou étourderies). Les erreurs d'inattention renvoient à une défaillance, à un comportement involontaire de l'individu le déviant de son but. Elles renvoient à des défauts d'attention ou à des défaillances de la mémoire. Alors que les violations et les erreurs graves renvoient à des types de comportements potentiellement dangereux, pour soi et pour les autres, les erreurs d'inattention renvoient à des comportements faiblement dangereux et n'ayant des conséquences que pour celui qui en est à l'origine. En effet, seules les violations et les erreurs seraient prédictives des accidents et constitueraient par conséquent des comportements objectivement à risque. Plus précisément, la tendance à commettre des violations serait prédictive des accidents passifs et actifs (de Winter & Dodou, 2010 ; Parker, Reason *et al.*, 1995 ; Parker, West *et al.,* 1995). Toutefois, les erreurs peuvent également s'avérer objectivement dangereuses. Chez les personnes âgées, les accidents sont fortement prédits par la tendance à commettre des erreurs graves (accidents actifs) et des erreurs d'inattention (accidents passifs) (de Winter & Dodou, 2010 ; Parker *et al.,* 2000). Les accidents dans lesquels sont impliquées les femmes sont également souvent associés à des erreurs de jugement (Storie, 1977). Ce qui distingue les violations et les erreurs, c'est notamment le caractère intentionnel ou non du comportement en question (Parker, Reason *et al.*, 1995) : si la différence entre le comportement et les pratiques socialement construites est volontaire, le comportement sera qualifié de transgression, alors que si la différence est involontaire, le comportement sera qualifié d'erreur. Les erreurs et les violations ayant des origines psychosociales différentes, elles impliquent par conséquent différents modes d'action pour y remédier : alors qu'on peut remédier eux erreurs par une meilleure information, notamment, il n'en va pas de même pour les transgressions, pour lesquelles il est nécessaire de changer les attitudes (Parker *et al.,* 1995 ; Reason *et al.,* 1990). Ce type de comportement n'est cependant pas le seul type de comportement de conduite auxquels ont recours les individus dans la vie de tous les jours. Pour Özkan et Lajunen (2005a), les individus ont également recours à des comportements positifs, autrement dit, à des comportements pro-sociaux destinés à faciliter les interactions avec les autres usagers. Bien que gouvernés par l'intention de faire attention au trafic et aux autres usagers, ces comportements peuvent parfois induire des erreurs et des violations (exemple : traverser une ligne blanche pour ne pas éclabousser un piéton).

3.3.3.2 L'étude des comportements à risque au volant

Les comportements à risque au volant et les populations à risque élevé (les jeunes conducteurs, les personnes âgées, etc.) font l'objet de nombreuses études. Toutefois, les chercheurs sont confrontés à la difficulté que représente l'étude du risque, notamment dans le domaine routier. En effet, d'une manière générale, il n'existe pas de mesure de la prise de risque qui fasse consensus (Lejuez *et al.*, 2002). Ainsi, si les comportements à risque routiers peuvent être appréhendés de différentes manières, chacune d'elles présente des limites.

Les données objectives/ les méthodes directes

L'une de ces méthodes consiste à s'intéresser aux comportements effectifs des individus, mesurés par exemple par le nombre de contraventions, d'infractions relevées par les forces de l'ordre ou encore le nombre d'accidents. Cette méthode est notamment utilisée par l'épidémiologie. Ce type de données objectives ne permet cependant pas d'avoir accès à l'ensemble des comportements à risque

de l'individu dans la mesure où seuls les comportements à risque qui ont réellement eu une issue négative sont relevés. Or, tous les comportements à risque ne donnent pas nécessairement lieu à des accidents ou à des contraventions, et tous les accidents ne sont pas forcément la conséquence d'un comportement à risque. En effet, bien que les accidents en situation réelle sont sans nul doute la conséquence la plus pertinente des comportements à risque au volant, ce sont des évènements rares qui ont une faible occurrence, et donc, leur pouvoir prédictif peut être limité (Hoffman & McDown, 2010). De même, le niveau moindre d'infractions des femmes peut venir du fait que celles-ci sont moins souvent arrêtées sur la route par les forces de l'ordre, comparées aux hommes. D'autre part, tous les comportements à risque ayant eu une issue négative (e.g., accident) ne sont pas nécessairement répertoriés dans ce type de données. Les données des forces de l'ordre ont tendance à inclure uniquement les accidents majeurs, bien que des incidents plus mineurs (qui n'ont pas nécessité l'intervention des forces de l'ordre) puissent être indicatifs concernant le comportement des individus (Hoffman, McDowd, Atchley, & Dubinsky 2005). Le même problème est susceptible de se poser avec d'autres sources de données telles que les sociétés d'assurance.

L'observation

Une autre méthode permettant d'appréhender les comportements à risque des individus est l'observation directe en situation réelle ou sur parcours. L'intérêt de ce type de méthode est de permettre d'appréhender le comportement effectif des individus. Cependant, outre le fait que la collecte de ce type de donnée peut être extrêmement laborieuse (coûteuse en temps, etc.) et peut ne pas être pratique à grande échelle pour l'évaluation du monde réel, la difficulté réside dans le fait que cela ne permet pas de mesurer une grande variété de situations. Il est probable que l'expérimentateur n'ait pas l'occasion d'observer ce qu'il pourrait observer dans une autre situation ou à un autre moment. En outre, pour des raisons évidentes de sécurité, la difficulté de la tâche sur circuit doit être minimisée. La généralisation de ce type d'observation à l'ensemble des comportements de l'individu est donc discutable. De plus, dans les expérimentations utilisant la méthode d'observation de manière intrusive, la désirabilité sociale (volonté de se présenter sous un jour favorable) peut venir affecter les comportements des individus à un test de conduite. Il est probable que les conducteurs évitent de montrer certains comportements socialement indésirables lorsqu'ils se savent observés par une caméra ou par un expérimentateur (Lajunen & Summala, 2003).

La méthode expérimentale

L'utilisation d'un simulateur de conduite peut constituer une bonne alternative à ce type de méthode en permettant de pallier les difficultés relatives à la standardisation de la situation ainsi qu'à la sécurité de l'environnement. Les simulateurs offrent en effet la possibilité d'étudier un large éventail de situations de conduite dans un environnement contrôlé et sécuritaire (Hoffman & McDown, 2010). L'environnement virtuel est ainsi utilisé dans un grand nombre d'études pour prédire le comportement des individus (e.g., Abdu, Shinar, & Meiran, 2012 ; Blaauw, 1982 ; Hoffman *et al.,* 2005 ; Hoffman & McDown, 2010 ; Lew *et al.,* 2005 ; ; Szlyk, J. P., Taglia, D. P., Paliga, J., Edward, D. P., & Wilensky, 2002). Les nombreuses études menées dans le but de tester la validité de telles méthodes ont mis en évidence une bonne validité discriminante des simulateurs (Lew *et al.,* 2005), les évaluations sur simulateur de conduite permettant de mesurer les comportements de conduite de différents groupes[28].

[28] Des études ont ainsi montré les différences entre des conducteurs en bonne santé et des individus présentant

Toutefois, les résultats concernant la validité écologique de cette méthode, à savoir, la correspondance entre les comportements de conduite mesurés sur simulateur et le comportement de conduite en situation réelle, sur une longue période, sont plutôt mitigés. Aussi, la généralisation des résultats des études de simulation dans le monde réel fait débat (e.g., Kemeny & Panerai, 2003).

Plusieurs travaux ont mis en évidence le fait que les résultats d'études mesurant la prise de risque en laboratoire (jeux de simulations, etc.) n'allaient parfois pas dans le même sens que des études mesurant la prise de risque en situation réelle (Jackson & Gray, 1976). De la même façon, dans le domaine des comportements à risque au volant, un certain nombre d'études ont montré un faible lien entre les comportements mesurés sur simulateur de conduite et les comportements réels, notamment les accidents. Lorsque des corrélations sont observées, celles-ci s'avèrent parfois faibles (voir Lew *et al.,* 2005). Pour certains, ce type de méthode ne reflète pas le comportement réel de l'individu. Le simulateur de conduite ne présenterait pas les mêmes caractéristiques et ne réagirait pas de la même manière qu'une voiture. Par conséquent, les simulateurs ne pourraient pas reproduire précisément l'activité de conduite en situation réelle. En effet, la perception de la distance et de la vitesse en simulateur n'est généralement pas la même qu'en situation réelle. De plus, dans la plupart des simulateurs avec une cabine fixe, il n'y a pas de sensation d'accélération (longitudinale et latérale), et par conséquent, pas de mécanisme de « contre-réaction », utilisé en situation de conduite réelle pour corriger la vitesse, en particulier dans les virages (voir Sahami & Sayed, 2013). Lew *et al.* (2005) ont par ailleurs montré que les sujets trouvent la tâche de conduite sur simulateur plus complexe que la tâche de conduite en situation réelle. Les auteurs attribuent cela aux difficultés inhérentes à la simulation (difficulté à évaluer les distances et la vitesse sur un écran en 2D) et aux scénarios de conduite (traversée soudaines de piétons, arrivée inopinée d'un véhicule, etc.) (Lew *et al.*, 2005). En outre, la notion de risque en situation virtuelle est discutable : les participants savent qu'il n'y a finalement pas de risque réel d'avoir accident, de se voir retirer des points de permis ou de blesser quelqu'un, et peuvent par conséquent, prendre plus de risques qu'en situation réelle (Sahami & Sayed, 2013).

Pour certains en revanche, la faiblesse du lien entre la tendance à montrer des comportements à risque sur simulateur et la tendance à avoir des accidents mise en évidence par plusieurs études peut être imputable à la rareté de l'accident. Par ailleurs, d'autres études ont, à l'inverse, montré un lien entre les comportements de conduite mesurés sur simulateur de conduite et les accidents (e.g., Hoffman & McDown, 2010 ; Lew *et al.,* 2005) et d'autres comportements à risque en situation réelle (Lee, 2003 ; Shinar & Ronen, 2007). Plus précisément, des comparaisons effectuées entre les comportements de vitesse mesurés sur simulateur et en situation réelle montrent que, bien que les individus conduisent plus vite sur simulateur que dans la réalité et que, par conséquent, la validité absolue est faible, la vitesse sur simulateur de conduite est une mesure valide (Bédard, Parkkari, Weaver, Riendeau, & Dahlquist, 2010 ; De Groot, de Winter, Wieringa, & Mulder, 2011 ; Godley, Triggs, & Fildes, 2002 ; Shechtman, Classen, Awadzi, & Mann, 2009). Même dans les tâches de conduite simples, les conducteurs présentent des comportements qui sont compatibles avec leur comportement sur la route (Lee, Cameron, & Lee, 2003 ; Hoffman & McDown, 2010). Ainsi, bien que les simulateurs de conduite soient nécessairement des environnements artificiels, les comportements mesurés sur simulateurs de conduite correspondent donc aux comportements réels des individus et constituent une méthode valide et très utile.

---

des déficits visuels, des conducteurs âgés, des conducteurs ayant une expérience mmoins importante de la conduite (e.g., Blaauw, 1982 ; Hoffman *et al.,* 2005 ; Szlyk *et al.,* 2002).

La méthode auto-déclarée

Enfin, les comportements à risque des individus peuvent être appréhendés par la méthode auto-déclarée (accidents, comportements à risque, etc.). D'une manière générale, l'intérêt de cette méthode est de permettre de mesurer différents aspects du comportement d'un grand nombre d'individus, sur une large période et à moindre coût (Hatakka, Keskinen, Katila, & Laapotti, 1997). En plus de son avantage pratique, ce type de recueil est un moyen privilégié d'avoir accès à des comportements qui peuvent être difficiles voire impossibles à étudier en utilisant d'autres méthodes comme l'observation, les entretiens, et l'analyse des statistiques nationales des accidents, pour un certain nombre de raisons déjà évoquées. Les mesures auto-rapportées sont, par exemple, particulièrement utiles dans les recherches en criminologie, concernant les comportements délinquants, (e.g., Junger-Tas & Terlouw,1994 ; Kleck, 1982) et peuvent apporter des données plus fiables et valides que les statistiques officielles du crime (Corbett, 2001).

Un certain nombre d'études plaident en faveur de la validité de ce type de mesure. Les comportements auto-rapportés permettraient de prédire les infractions et les accidents (Hatakka *et al.*, 1997) et plusieurs études ont pu mettre en évidence le lien fort entre les comportements de conduite déclarés et les comportements effectifs sur route (e.g., Rolls *et al.,* 1991). L'efficacité de la méthode d'auto-déclaration dans le domaine des comportements à risque au volant a été mise en évidence par plusieurs études ayant comparé différentes méthodes (e.g., West *et al.,* 1993). Plusieurs études ont notamment mis en évidence des corrélations entre des mesures objectives et subjectives de la vitesse (Corbett, 2001 ; De Waard & Rooijers, 1994 ; West *et al.,* 1993). Toutefois, bien que significatives, les corrélations mises en évidences entre ces mesures objectives et subjectives du comportement de vitesse au volant étaient relativement faibles, ce qui peut être imputables aux différentes limites que présente ce type de méthode.

Les études utilisant les méthodes auto-rapportées sont entièrement basées sur l'honnêteté des répondants et l'habilité à donner des réponses précises et valides aux questions concernant leur conduite. Néanmoins, et malgré la popularité des questionnaires dans l'étude des comportements de conduite, les méthodes auto-rapportées présentent un certain nombre de limites, parmi lesquelles l'oubli, l'évaluation trop positive de ses capacités de conduite et le biais de désirabilité sociale qui peuvent venir réduire la validité des résultats. Les individus peuvent également éprouver des difficultés à rapporter fidèlement leur comportement (e.g., vitesse) pour des raisons physiologiques ou cognitives (Corbett, 2001). En ce qui concerne l'oubli, des études montrent que les sujets oublient 1/3 de leurs accidents de la route chaque année (Maycock *et al.,* 1991). Ce taux est encore plus important pour les « presque-accidents », 80 % d'entre eux n'étant pas rapportés après un délai de deux semaines (Chapman & Underwood, 2000). Par ailleurs, la plupart des conducteurs semblent considérer qu'ils possèdent de meilleurs capacités que la moyenne (Groeger & Grande, 1996 ; Svenson, 1981). Cette surestimation de ses compétences de conduite peut influencer la fiabilité des auto-déclarations concernant les erreurs de conduite, notamment chez les conducteurs s'évaluant comme particulièrement compétents. L'influence du biais de positivité sur l'estimation de ses capacités de conduites est particulièrement importante chez les hommes (McKenna, Stanier, & Lewis, 1991). Par ailleurs, se pose le problème de la désirabilité sociale – qui se caractérise davantage par la minimisation des comportements indésirables que par la surévaluation des comportements désirables (Verkasalo, & Lindeman, 1994) – qui vient colorer les réponses des individus (e.g., Lajunen & Summala, 2003 ; Nederhof, 1985). Ainsi, les individus vont avoir tendance à chercher à se montrer sous un jour favorable minimisant, omettant ou au contraire surestimant certains comportements, en fonction de la valeur qu'ils accordent au risque (Corbett, 2001). Le caractère privé ou public de la passation peut également jouer, les effets étant plus importants en situation publique (Lajunen & Summala, 2003).

Ainsi, aucune des différentes méthodes permettant d'étudier les comportements à risque au volant n'est entièrement satisfaisante, illustrant la difficulté à laquelle sont confrontés les chercheurs quand il s'agit d'étudier le risque en général et routier en particulier. Certains, jugent même préférable de coupler différentes méthodes (e.g., Schwebel, Severson, Ball, & Rizzo, 2006). Il va s'agir maintenant de revenir sur les processus en jeu dans l'engagement dans des comportements à risque, routiers ou autres, autrement dit, de comprendre pourquoi les individus s'engagent dans de tels comportements.

4. Pourquoi prend-t-on des risques ?

4.1 La prise de risque : un facteur général ?

Dans l'étude de l'engagement volontaire dans des comportements à risque, la question qui se pose est celle de l'existence d'une tendance générale à prendre des risques qui pousserait les individus à s'engager dans ces comportements. La prise de risque est-elle une disposition psychologique générale, un trait unitaire, une tendance qui se généralise chez les individus à diverses situations et à divers types de risque ?

4.1.1 L'attitude face au risque : définition

L'attitude face au risque peut être définie comme l'orientation générale vis-à-vis de la prise de risque ou de l'évitement du risque lors d'une prise de décision dans une situation dont l'issue est incertaine (Rhormann, 2002).

En règle générale, les individus ont tendance à avoir une aversion pour le risque (e.g., Blais & Weber, 2006 ; Kacelnik & Bateson, 1996, 1997 ; Weber, Shafir, & Blais, 2004). Dans une situation d'incertitude, dans le domaine financier par exemple, les i[22]ndividus préfèrent un gain relativement sûr à un gain bien plus important mais aléatoire, agissant selon le vieil adage « un tien vaut mieux que deux tu l'auras ». Les individus diffèrent toutefois dans leurs prises de décision en situation de risque : certains sont insensibles au risque (neutralité au risque) et d'autres le tolèrent, voire le recherchent. Selon leur niveau de risque préférentiel, l'attitude des individus face au risque formerait une courbe en U de la fonction d'utilité et s'étendrait ainsi de l'aversion pour le risque (risk-averse) (Lopes, 1987) à l'attraction pour le risque (risk-seeker) (Lopes, *op. cit.*).

Un certain nombre d'outils ont été développés pour appréhender cette propension des individus à prendre ou non des risques. Ces outils mesurent aussi bien l'attitude des individus face au risque que les comportements de prise de risque déclarés ou effectifs. Un grand nombre de ces mesures consistent en des dilemmes, des prises de décisions en situation risquée ou des paris financiers (e.g., le Choice Dilemma Questionnaire, Kogan & Wallach, 1964). D'autres outils mesurent le comportement effectif de prise de risque en laboratoire (e.g., le Balloon Analogue Risk Task (BART), Lejuez *et al.,* 2002). Enfin, d'autres méthodes consistent à mesurer les comportements déclarés des individus (e.g., Weber *et al.,* 2002).

Cette tendance à la prise de risque est considérée pour certains comme un trait de personnalité, autrement dit une variable stable d'une situation à l'autre (MacCrimmon & Wehrung, 1990) traduisant

la position de la personne sur le continuum entre la propension au risque et l'aversion au risque. La prise de risque serait ainsi une tendance, un trait que l'on retrouverait chez certains individus ayant tendance à prendre des risques (e.g., délinquants, entrepreneurs) (Farrington, 1995 ; Lane & Cherek, 2000). Toutefois, cette conception ne fait pas consensus. Ainsi, dans une étude sur le lien entre l'attitude face au risque et les comportements de prise de risque (la préférence pour le risque dans un jeu de loterie), Dohmen *et al.* (2005) ont mis en évidence la stabilité de l'attitude face au risque dans différents domaines, qui était de plus reliée aux comportements à risque dans les différents domaines. Toutefois, l'attitude face au risque dans un domaine particulier était davantage reliée aux comportements à risque dans ce domaine précis et permettait une prédiction plus faible des comportements à risque dans les autres domaines spécifiques. On touche là une question centrale dans les études sur la prise de risque qui est celle de la transversalité ou de la spécificité de la prise de risque.

4.1.2 Transversalité ou spécificité de la prise de risque

Un débat ancien oppose les chercheurs sur la question de l'existence d'une tendance générale à prendre des risques, de sa transversalité à travers les domaines (e.g., Jackson, Hourany, & Vidmar 1972, Slovic 1962, 1972) et sur le fait de considérer ou non cette tendance comme un trait de personnalité (Bromiley & Curley 1992). Cette question renvoie au débat opposant les approches « dispositionnelles », considérant que le comportement de l'individu dépend principalement de ses caractéristiques individuelles, et « situationnelles », estimant que le contexte social est le facteur d'influence essentiel. Des travaux ont donc été menés sur l'existence ou non d'une « propension au risque ». Il s'agissait alors de voir s'il y avait une consistance de cette propension ou préférence pour le risque de l'individu dans différents domaines, et d'identifier les facteurs de cette consistance (e.g., recherche de sensations, impulsivité). Des études ont également comparé différents types de « preneurs de risque » (e.g., délinquants, entrepreneurs) afin de tenter d'identifier des ressemblances ou des différences de personnalité.

4.1.2.1 La transversalité de la prise de risque

Un certain nombre d'arguments pèsent en faveur de l'idée d'une tendance générale à la prise de risque, transposable dans différentes situations. Plusieurs travaux tendent en effet à montrer que les individus ayant tendance à prendre des risques dans un domaine particulier en prendraient également dans d'autres domaines. Cette idée d'une intercorrélation des comportements à risque se retrouve notamment dans le modèle de Jessor et Jessor (1977), qui postulent que chaque conduite à risque fait partie d'un syndrome plus global de « comportements problèmes ». Ce modèle a pu montrer que les délinquants et les jeunes en situation d'exclusion, montraient une attitude déviante pouvant se généraliser à divers comportements (toxicomanies, accidents, violences, échecs scolaires, etc.). Selon cette approche, ces différents comportements sont reliés entre eux parce qu'ils partagent plusieurs facteurs de risque communs.

Cette transversalité ou intercorrélation des attitudes face au risque et des comportements à risque a été mise en évidence dans différents domaines (financier, santé, sportif, etc.) chez les adultes (Anderson & Mello, 2008 ; Adams & Moore, 2007) comme chez les adolescents et les enfants (Overman & Frassrand, 2004 ; Moore & Rosenthal, 1992). Ainsi, chez les adolescents présentant une addiction aux jeux, on observe des corrélations entre la prise de risques financiers et la prise de risques

dans d'autres domaines (Overman & Frassrand, 2004). Anderson et Mello (2008) mettent évidence une corrélation entre les comportements à la loterie et les comportements de santé : l'évitement du risque à la loterie est corrélé au fait de ne pas fumer, de ne pas abuser de l'alcool, de ne pas être en surpoids et de mettre sa ceinture de sécurité. Une étude menée sur les BASE-jumpers montre que ceux-ci consomment davantage de cannabis, d'ecstasy, prennent davantage le volant en étant alcoolisés et ont plus d'accidents que les individus ne pratiquant pas ce sport (Michel & Cazenave, 2009). Dans le domaine de la sexualité, Upchurch et Kusunoki (2004) ont mis en évidence, dans une étude longitudinale menée sur des adolescentes, que celles qui adoptent des comportements à risque sur le plan sexuel présentent davantage de troubles du comportement et utilisent plus fréquemment des substances psychoactives. La plupart de ces conduites sexuelles à risques étaient reliées à des antécédents d'abus sexuels (acte sexuel forcé) qui étaient prédictifs à la fois des comportements sexuels à risques et des maladies sexuellement transmissibles mais aussi d'autres comportements à risques. Plusieurs études ont ainsi utilisé l'attitude face au risque comme une variable prédictive du comportement des individus. Elles ont montré que la tendance générale à prendre des risques était reliée à la mobilité géographique (Jaeger *et al.,* 2010), déterminait le fait d'occuper des professions dont la rémunération dépend du rendement (Grund et Sliwka, 2006) ou encore augmentait la probabilité de devenir entrepreneur dans le futur (Caliendo, Fossen et Kritikos, 2009). Ces différents travaux appuient ainsi la thèse de la transversalité de la tendance à prendre des risques. Ces différents travaux mettent en évidence une certaine transversalité de la prise de risque sous-tendue, selon le modèle de Jessor et Jessor (1977), par différents facteurs renvoyant aussi bien à la personnalité de l'individu qu'à l'environnement social. Malgré ces différents résultats, plusieurs autres arguments vont dans le sens d'une spécificité de la prise de risque.

4.1.2.2 La spécificité de la prise de risque

Un certain nombre d'arguments plaident en faveur d'une spécificité de la prise de risque. L'attitude face au risque, sous-tendant les comportements à risque serait situationnelle et pourrait se modifier selon les contextes. Un certain nombre de travaux mettent ainsi en évidence un effet du cadrage sur la prise de décision risquée (Kahneman & Tversky, 1984 ; Tversky & Kahneman, 1981). Plus précisément, la décision de s'engager ou non dans un comportement à risque dépend de la manière dont la situation est présentée : les individus tendent à préférer une option sûre lorsque le choix est présenté en termes de gains potentiels, et une option plus risquée lorsque le choix est présenté en termes de pertes potentielles. Cet effet du cadrage, mis en évidence dans la théorie des perspectives ou des éventualités (« prospect theory ») de Kahneman et Tversky (1979) semble aller dans le sens de la spécificité plutôt que de la transversalité, le même sujet prenant deux décisions opposées selon le cadrage.

De même, plusieurs études ont mis en évidence une faible validité convergente (absence de corrélation significative) entre différentes mesures de la prise de risque et entre situations (Bromiley & Curley, 1992 ; Kogan & Wallach, 1964 ; MacCrimmon & Wehrung, 1986 ; Slovic, 1962, 1964 ; Soane & Chmiel, 2005 ; Weber, *et al.,* 2002 ; Weber & Milliman, 1997). Ainsi, des sujets prenant des risques très importants dans un domaine comportemental, par exemple, le sport, en prennent très peu dans d'autres domaines, tels que les jeux d'argent ou la vitesse sur la route, par exemple (Hanoch, Johnson, & Wilke, 2006). Les différences intraindividuelles dans la prise de risque selon le domaine seraient même sept fois plus importantes que les différences interindividuelles (Blais & Weber, 2006). De même, une étude de Macko et Tyszka (2009) a mis en évidence que les entrepreneurs, dont certains

auteurs pensent qu'ils auraient une propension au risque plus importante, ne sont pas plus enclins à prendre des risques que les non entrepreneurs. Ils ne montrent pas de différence de personnalité ni de choix dans les décisions risquées. Cette inconsistance dans la prise de risque selon le domaine a également pu s'observer chez l'enfant (Morrongiello & Lasenby-Lessard, 2009) et l'adolescent (Overman & Frassrand, 2004). Par ailleurs, bien que le modèle des comportements à problèmes de Jessor et Jessor (1977) soit efficace pour montrer que les comportements à risque des délinquants et des jeunes en situation d'exclusion peuvent se généraliser à divers comportements, ce modèle ne s'applique pas à tous les individus. De plus, tous les preneurs de risque ne présenteraient pas le même profil de personnalité. Selon le domaine comportemental étudié, ce n'est pas nécessairement le même trait de personnalité qui prédit l'engagement dans un comportement à risque (voir Assailly, 2010). L'ouverture d'esprit et l'extraversion prédiraient notamment la prise de risque dans le monde du travail, mais pas dans d'autres domaines (e.g., Soane & Chmiel, 2005). De même, la recherche de sensations, qui est fortement associée à la prise de risque physique, ne l'est pas au pari. Même au sein d'un domaine comportemental donné, les attitudes relatives au risque peuvent se différencier et les populations sont hétérogènes. Ceci a été montré à propos des comportements de santé (Van der Pol & Ruggeri, 2008), dans le domaine du sport (Llewellyn & Sanchez, 2008) et également à propos du comportement routier (Ulleberg & Rundmo, 2003). Les différents comportements à risque routier ne sont pas nécessairement intercorrélés, et les différentes infractions routières peuvent être prédites par différents facteurs (Fernandes & Job, 2007). De même, un certain nombre d'études s'intéressant à la prise de risque de différentes populations de preneurs de risque montrent des différences dans ce qui motive les individus dans leur choix : pour les entrepreneurs, ce sont les enjeux qui sont importants, non pas les probabilités, alors que les délinquants évitent moins les risques à propos des pertes (Faragó, Kiss, & Boros, 2008). Ce constat d'une spécificité de la prise de risque a amené certains auteurs à proposer des modèles non pas unitaires mais multidimensionnels de la prise de risque (Blais & Weber, 2006 ; Jackson & Hourany, 1972 ; Nicholson, Soane, Fenton-O'Creevy, & Willman, 2005 ; Weber *et al.,* 2002). Autrement dit, certains sujets peuvent obtenir des scores élevés de prise de risque dans un domaine et bas dans un autre (e.g., Hanoch *et al,* 2006). Weber et ses collègues (Blais & Weber, 2006 ; Weber *et al.,* 2002) différencient ainsi cinq domaines indépendants dans lesquels les individus montreraient différents niveaux de prise de risque, mais également dans la perception du risque et des bénéfices, à savoir le domaine financier (pari et investissement), de la santé (e.g., usage de tabac, non port de la ceinture), éthique (e.g., tricher à un examen), des loisirs (e.g., pratiquer un sport à risque) et social (e.g., montrer son désaccord avec un collègue). Les différences entre divers domaines peuvent s'expliquer par le fait que les caractéristiques du risque associé à ces différents domaines de décision – e.g., caractère contrôlable, familiarité, qui sont des variables pouvant influencer la prise de risque et la perception du risque (Slovic, Fischhoff, & Lichtenstein, 1982, 1986 ; Slovic, Fischhoff, Lichtenstein, & Roe, 1981) – peuvent varier en termes de buts et d'intérêts (Weber, Ames, & Blais, 2005). Plus précisément, les différences de prise de risque selon les domaines s'expliqueraient en effet par des différences en termes de perception du risque et des bénéfices dans ces domaines distincts (Blais & Weber, 2006 ; Weber *et al.,* 2002). Si l'attitude envers le risque, tel qu'appréhendé par la tendance des individus à s'engager dans des comportements à risque, n'est pas stable d'une situation à l'autre, en revanche, l'attitude face au risque perçu (i.e., la volonté de s'engager dans un comportement en fonction du niveau de risque perçu) serait relativement stable (Weber & Hsee, 1998 ; Weber & Milliman,1997). Les individus ont bien souvent une attitude d'aversion ou neutre face au risque perçu (Weber & Hsee, 1998 ; Weber & Milliman,1997). Les différences intergroupes (différences de sexe) et intraindividuelles dans la prise de risque s'expliqueraient davantage en termes de différences dans les risques et les bénéfices perçus que par des différences d'attitude face au risque perçu. Autrement dit, un individu peut prendre des risques dans un domaine et pas dans l'autre car il ne perçoit pas le même niveau de risques et de bénéfices dans

ces deux domaines alors que son attitude face au risque perçu est relativement la même pour les deux domaines. La question de la transversalité ou de la spécificité des comportements à risque n'est pas actuellement tranchée. En effet, on trouve autant de d'arguments pour la spécificité que pour la transversalité dans la littérature. Le manque de consistance des travaux montrant une propension générale au risque pèse plutôt en faveur d'une spécificité du risque. Certains adoptent une position que l'on peut qualifier d'intégrative, considérant que si la prise de risque est spécifique, les individus possèderaient tout de même une tendance générale à la prise de risque (e.g., Lopes, 1983 ; Bromiley & Curley, 1992). Il convient désormais de revenir sur les différents processus en jeu dans la prise de risque.

4.2 Les modèles du risque

Différents modèles ont été construits pour rendre compte des processus impliqués dans la prise de risque et tenter de dégager des lois générales expliquant comment et pourquoi un individu s'engage dans un comportement à risque. Ceux-ci sont très nombreux – des modèles cybernétiques de la prise de risque à des modèles prenant davantage en compte les attitudes et les croyances de l'individu ainsi que l'émotion – et notre objectif n'est pas d'en faire une présentation exhaustive, qui peut être trouvée par ailleurs (voir Assailly, 2010 ; Perez-Diaz, 2000, 2003 pour des revues). Nous proposons de regrouper ces différents modèles dans trois catégories en fonction des variables prises en compte: les modèles cognitifs (e.g., la théorie de l'utilité (von Neumann & Morgenstern, 1944, cité par Assailly, 2010), le modèle EBA (elimination-by-aspects) (Tversky, 1972), la théorie des perspectives ou des éventualités (Prospect Theory) (Kahneman & Tversky, 1979)), les modèles sociocognitifs (e.g., la théorie de la motivation à la protection (Maddux & Rogers, 1983 ; Rogers, Cacioppo, & Petty, 1983), le modèle du processus d'adoption du comportement de protection (Weinstein, 1988), le modèle transthéorique (Transtheoretical Model ; Prochaska & DiClémente 1982), le Health Belief Model (ou modèle des croyances relatives à la santé ; Becker, 1974), la Théorie de l'Action Raisonnée (TAR) (Fishbein & Ajzen, 1975), la Théorie du Comportement planifié (TCP) (Ajzen, 1985)) et les modèles socio-affectifs (e.g., Damasio, 1994 ; Damasio & Tranel, 1991). Une description de ces différents modèles est disponible en annexe afin de comprendre l'évolution de ces modèles et les processus en jeu dans la prise de risque mais également dans l'adoption des comportements de santé (cf. Annexe 1).

Ce que nous pouvons retenir, c'est que ces modèles ont évolué, d'une conception initiale fondée sur la rationalité, le raisonnement, vers une vision contemporaine du risque qui intègre l'intuition et l'émotion. Bien que différents, tous ces modèles insistent sur la subjectivité de l'évaluation du risque. Celle-ci, ainsi que l'adoption d'un comportement à risque ou de santé, ne sont pas tant influencées par des critères objectifs (tels que la gravité des risques et la probabilité d'occurrence) que par les perceptions de l'individu (vulnérabilité perçue, attentes de résultats/ conséquences, auto-efficacité perçue), le système de croyances et de valeurs ainsi que les émotions. Plus particulièrement, le risque perçu apparaît comme un élément central. Il est au cœur des modèles du risque comme des modèles des comportements de santé qui considèrent que l'évaluation de la gravité et de la vulnérabilité au risque est un prédicteur des comportements de santé. Le deuxième aspect central, bien qu'il apparaisse moins présent dans ces modèles, concerne les conséquences positives du comportement. La plupart des modèles sont issus de la théorie de la décision qui postule que l'engagement dans un comportement à risque est le résultat d'une balance entre les couts et les bénéfices du comportement

en question. Le point suivant va ainsi porter sur ces deux aspects, le risque perçu et les bénéfices perçus, et sur leur lien avec la prise de risque.

5. La perception du risque et des bénéfices

5.1 Risque perçu, bénéfices perçus et prise de risque

Le risque perçu et dans une moindre mesure, les bénéfices perçus constituent ainsi des éléments centraux dans les modèles du risque et des comportements de santé. De nombreux travaux considèrent en effet que ces deux aspects constituent les deux déterminants des comportements à risque (e.g., Jonah, 1986 ; Wilde, 1976 ; 1982). Le risque perçu désigne l'évaluation subjective de la probabilité qu'un évènement entraine des dommages (Ullberg & Rundmo, 2003). Plus précisément, le sentiment de risque dépendrait à la fois de la probabilité subjective d'occurrence d'un évènement négatif (e.g., accident) et de sa valence (gravité subjective). Dans le domaine routier, le risque accidentel perçu peut renvoyer au risque d'accident pendant la conduite, en général ou au risque perçu associé à certaines situations ou certains comportements spécifiques (Jonah, 1986). Sur la base de la définition du risque perçu, le bénéfice perçu peut être défini comme l'évaluation subjective de la probabilité qu'un évènement entraine des conséquences positives. En effet, l'utilité d'un comportement, autrement dit, « la valeur subjective accordée à un bien par un décideur » (Kouebanan *et al.,* 2006, p. 307) peut être négative, lorsque la situation est cause de nuisance, peine, déplaisir, mais elle peut également traduire la satisfaction, le bien-être, la jouissance, le plaisir, procurés par ce bien en fonction des biens possédés antérieurement.

De nombreux travaux ont mis en évidence cette relation entre la perception des risques et des bénéfices et l'engagement dans des comportements à risque. Un grand nombre de ces travaux portent plus particulièrement sur les adolescents et les jeunes. L'engagement dans un comportement à risque serait d'autant plus important que la perception des risques est faible (e.g., Essau, 2004 ; Gibbons & Gerrard, 1995 ; Gullone, Moore, Moss, & Boyd, 2000). Dans une étude de Ryb, Dischinger, Kufera et Read, (2006), par exemple, une forte impulsivité et une faible perception du risque ont été associées aux conduites à risques sur la route (i.e., non port de la ceinture de sécurité, conduite sous l'influence de l'alcool, monter dans un véhicule dont le conducteur est alcoolisé, état d'ivresse, vitesse excessive). Cependant, les résultats se sont souvent révélés mitigés. Dans le domaine du tabac par exemple, certains travaux montrent que des adolescents fumeurs perçoivent plus de risque que les adolescents qui n'ont jamais fumé (Gerrard, Gibbons, Benthin, & Hessling, 1996 ; Johnson, McCaul, & Klein, 2002), tandis que d'autres études montrent que les fumeurs perçoivent moins de risque (Arnett, 2000 ; Halpern-Felsher, Biehl, Kropp, & Rubinstein, 2004). Des études sur le lien entre le sentiment d'invulnérabilité et les comportements à risque ont montré que les individus s'engageant dans des comportements à risque se percevaient comme moins vulnérables (Halpern-Felsher *et al.,* 2001 ; Jacobs-Quadrel, Fischhoff, & Davis, 1993), tandis que d'autres font l'hypothèse d'un lien inverse (Cohn, Macfarlane, Yanez, & Imai, 1995 ; Gerrard, Gibbons, & Bushman, 1996 ; McKenna, Warburton, & Winwood, 1993 ; Moore & Rosenthal, 1992). Rundmo et Ulleberg (2000) montrent que le risque perçu n'affecte pas le comportement lorsque d'autres variables sont contrôlées (e.g., les attitudes) (voir aussi Powell, 2007 pour une revue). Plusieurs raisons ont été invoquées pour expliquer cette inconsistance, la plupart étant d'ordre méthodologique (Parsons *et al.,* 1997). D'autres y voient par ailleurs un effet de rationalisation qui amènerait les individus s'adonnant à des activités risquées à percevoir moins de risque dans l'activité pour rendre cohérent leur comportement (Festinger, 1957 ; voir aussi Gerrard, Gibbons, Benthin *et al.,* 1996). Pour certains, en revanche, cette inconsistance viendrait surtout du fait que les études se sont

davantage focalisées sur le risque perçu et ont laissé de côté l'autre partie de l'équation de la prise de décision comportementale, à savoir la perception des bénéfices associés aux comportements à risque (Goldberg, Halpern-Felsher, & Millstein, 2002). De nombreux travaux ont en effet mis en évidence la relation existant entre les bénéfices perçus associés à un comportement donné et l'engagement dans le comportement en question. Les bénéfices constitueraient un important prédicteur des comportements de consommation d'alcool, de tabac, de drogue, des relations sexuelles non protégées, des actes de délinquance ou encore des comportements à risque au volant (Goldberg *et al.,* 2002 ; Johnson & Fromme, 1994 ; Lavery, Siegel, Cousins, & Rubovits 1993 ; Moore & Gullone, 1996 ; Parsons, Halkitis, Bimbi & Borkowski, 2000 ; Parsons *et al.,* 1997 ; Siegel *et al.,* 1994). La tolérance aux risques, voire l'adoption de comportements dangereux seraient ainsi beaucoup plus élevés lorsque les bénéfices attendus sont importants.

Les études ayant pris en compte à la fois l'effet du risque perçu et des bénéfices perçus sur les comportements à risque ont mis en évidence la relation existant entre ces trois variables : l'engagement dans un comportement à risque serait relié négativement aux risque perçu et positivement aux bénéfices perçus (Goldberg *et al.,* 2002 ; Lavery *et al.*, 1993 ; Moore & Gullone, 1996 ; Parsons *et al.,* 1997 ; Parsons *et al.,* 2000 ; Siegel *et al.,* 1994). Pour Slovic et ses collabrateurs (e.g., Alhakami & Slovic, 1994 ; Slovic, Kraus, Lappe, & Major, 1991), un continuum relierait inversement les bénéfices perçus et le risque perçu. Autrement dit, selon cette perspective, plus l'activité est jugée risquée et plus les bénéfices perçus sont faibles (Fischhoff, Slovic, Lichtenstein, Read, & Combs,1978). Ainsi, pour compenser une quantité subjective de danger, il faut une quantité subjective beaucoup plus importante de bénéfices (Slovic, 1987). Weber *et al.* (2002) attribuent ainsi, comme évoqué plus haut, les différences intra-individuelles (selon les domaines) dans la prise de risque à des différences dans les bénéfices perçus et le risque perçu qui eux-mêmes varieraient respectivement en fonction des caractéristiques du risque (Slovic *et al.,* 1981, 1986) et du fait que chaque situation présente des intérêts différents selon les individus.

Les bénéfices perçus constitueraient même, dans certains cas, un meilleur prédicteur des comportements à risque que le risque perçu. C'est notamment le cas chez les adolescents et les jeunes (Lavery *et al.,* 1993 ; Moore & Gullone, 1996 ; Manzouranis & Zimmermann, 2010 ; P arson *et al.,* 1997 ; Parsons *et al.,* 2000 ; Siegel *et al.,* 1994). En effet, Parsons *et al.* (1997), dans une étude concernant l'engagement des adolescents dans divers comportements à risque (consommation d'alcool, de drogues, etc.), montrent que bien que les risques perçus et les bénéfices perçus constituent d'importants déterminants de l'intention de mettre en place les six types de comportements à risque étudiés, seuls les bénéfices perçus prédisent le comportement déclaré trois mois plus tard. Dans cette étude, le risque perçu ne prédit quant à lui que l'un des six comportements, à savoir, la consommation de drogue qui constitue un comportement objectivement très risqué. Ainsi, chez les adolescents, les bénéfices perçus seraient de meilleurs déterminants du changement comportemental que le risque perçu. L'engagement des adolescents dans des comportements à risque a souvent été qualifié d'irrationnel dans le sens où, bien qu'ils soient conscients des risques, ils s'y engagent malgré tout. Cela a souvent été attribué à leur fort sentiment d'invulnérabilité. Ces résultats remettent cependant en cause cette idée : si les adolescents et les jeunes s'engagent davantage dans des comportements à risque, c'est parce qu'ils semblent accorder plus d'importance aux conséquences positives de ces comportements qu'au risque perçu (e.g., Moore & Gullone, 1996). Cela apporte quelques éléments d'explications à l'efficacité toute relative des campagnes de prévention des comportements à risque ou de promotion des comportements de santé, pour la plupart basées sur les modèles des comportements de santé tels que celui de l'Action Raisonnée (Fishbein & Ajzen, 1975) ou des Comportements Planifiés (Ajzen, 1985), eux-mêmes fondés sur le lien entre risque perçu et prise de risque. Il semblerait qu'informer simplement

les individus au sujet des conséquences de leurs comportements ne soit pas suffisant et qu'il faille également prendre davantage en compte les bénéfices perçus.

Les travaux menés semblent ainsi confirmer l'influence de la perception des risques et surtout des bénéfices sur la prise de risque. On retrouve cette idée dans la définition que Kouabenan *et al.* (2006) font de la prise de risque. Pour eux, l'engagement dans un comportement à risque, correspondrait au seuil de perception ou au seuil d'acceptation du risque par l'individu. Autrement dit, l'engagement dans un comportement à risque peut être le résultat d'un dysfonctionnement de la perception du risque, mais dans certains cas, les individus appréhendent bien le risque mais l'assument et parfois le recherchent. La prise de risque est alors consciente, délibérée, calculée. C'est le cas par exemple dans certains métiers (bâtiment et travaux publics, pompiers), dans certains sports particulièrement à risque (sports automobiles, acrobatiques, etc.) ou dans certaines périodes de la vie (adolescence) où la prise de risque apparaît normale, nécessaire, valorisante et est parfois recherchée. Il convient de revenir sur ces deux déterminants de l'engagement dans un comportement à risque, que sont le risque perçu et les bénéfices perçus.

5.2 Les bénéfices du risque

Nous allons dans un premier temps nous intéresser aux bénéfices perçus qui, comme indiqué plus haut, s'avèrent même être de meilleurs prédicteurs des comportements à risque que le risque perçu chez les jeunes. Divers travaux se sont intéressés directement ou indirectement aux bénéfices potentiels des comportements présentant un certain risque, pouvant déterminer le choix de s'y engager (Jonah, 1986). Certains de ces travaux se sont intéressés aux conséquences positives associées à différents comportements à risque (Moore && Gullone, 1996), d'autres, aux motivations des preneurs de risque (Kloep & Hendry, 1999 ; Shapiro, Siegel, Scovill, & Hays, 1998). D'autres encore ont cherché à établir des profils de preneurs de risque en fonction de ce que les individus recherchent à travers leur engagement dans ces comportements (Deery, 1999 ; Lafollie & Le Scanff, 2008). Ces bénéfices sont divers et peuvent varier d'un comportement à l'autre et d'une population à l'autre. Bien que ces différents travaux concernent différents comportements à risque et aient été menés sur différentes populations, un certain nombre d'éléments semblent récurrents : l'engagement volontaire dans un comportement à risque semble motivé par le développement de soi, la liberté, le sentiment de puissance, le contrôle, le frisson, l'affirmation de soi, le défi, l'évasion/fuite, la satisfaction de besoin sociaux, l'émancipation ou l'autonomisation, l'amélioration de son statut ou encore le contact avec une « puissance supérieure » (Powell, 2007). Certains de ces bénéfices semblent liés à ce que le risque peut apporter en termes de récompenses, d'autres sont liés à l'activité risquée en elle-même. Delignières (1993) évoque des utilités positives extrinsèques qui renvoient aux conséquences secondaires du résultat obtenu (gain de temps, gains financiers, récompenses, évaluations, etc.) et des utilités positives intrinsèques qui sont directement liées à l'expérience et à la réalisation de la tâche). Martha (2002), dans une étude sur le sens des comportements à risque (sexualité, consommation de substances dangereuses, conduite automobile et pratiques sportives), met en évidence différents types de motifs : les motifs personnels qui se situent à niveau individuel et sont intrinsèques à l'individu (recherche de sensations, fierté personnelle ou d'accomplissement) ; les motifs sociaux qui se situent au niveau interindividuel (partage de l'expérience, comparaison, intégration, valorisation sociale) ; les motifs institués qui se situent au niveau normatif et institutionnel (la transgression de l'interdit et la valorisation sociale du dépassement). Enfin, Assailly (1997, 2001, 2010), à partir d'une analyse des bénéfices des

comportements dangereux chez les jeunes, a proposé une taxonomie des fonctions ou utilités de la prise de risque. Ainsi, on peut distinguer des bénéfices primaires individuels, et des bénéfices secondaires individuels ou sociaux.

5.2.1 Bénéfices primaires individuels : La recherche de stimulations et de sensations

Pour Zuckerman (1979), l'engagement dans un comportement à risque peut permettre à l'individu d'assouvir un besoin de stimulation et le risque peut d'abord être recherché pour les sensations qu'il procure. En ce sens, il peut alors être qualifié d'« activateur » (Assailly, 2001). Comme indiqué plus haut, nous vivons dans des sociétés très sécuritaires, ce qui peut pousser certains individus à dépasser les règles et les normes de sécurité. Ces individus vont aller chercher dans diverses activités risquées (le sport, les psychotropes, la conduite à risque, etc.) de la nouveauté, des sensations, des explorations, de l'aventure qu'ils ne parviennent pas à trouver dans une vie quotidienne trop contrôlée. Dans cette perspective, la prise de risque serait le résultat d'une pulsion sous-jacente, qui ne relève pas de la déviance mais d'un besoin bio-psycho-sociologique normal (Assailly, 2010).

Plusieurs travaux ont mis en évidence l'importance des bénéfices des comportements à risque liés à la stimulation et aux sensations (frisson, plaisir, etc.). Dans une étude qualitative sur les comportements à risque perçus des adolescents, Moore et Gullone (1996) demandaient aux sujets d'associer des conséquences positives à divers comportements à risque. Le plaisir est apparu comme la seule conséquence positive associée à tous les comportements. Les bénéfices concernant les sensations provoquées par la mise en danger de soi constituent d'ailleurs un moteur important de l'engagement dans les comportements à risque (Martha, 2002 ; Shapiro *et al.,* 1998). La recherche de sensation a d'ailleurs longuement été décrite par Zuckerman (1990, 1991 ; Zuckerman & Kuhlman, 2000) comme le principal facteur explicatif des conduites à risque, notamment dans le domaine sportif. Dans l'étude de Shapiro *et al.* (1998), la perception de plaisir et de sensations constitue la première justification des comportements de prise de risque par les adolescentes. Martha (2002), dans son étude sur les motifs de l'engagement dans divers comportements à risque met en évidence l'importance des motifs personnels liés à la recherche de sensation fortes dans l'explication des conduites à risque, notamment sportives. Les sujets évoquent ainsi la montée d'adrénaline, le frisson éprouvé pendant une descente en ski ou en pratiquant l'alpinisme. Plus particulièrement, la vitesse au volant, qui constitue l'un des comportements privilégiés pour assouvir ce besoin de sensation, est très souvent associée à la griserie.

Ce type de bénéfice, lié à l'expérience même du risque et que l'on peut donc qualifier de primaire peut être particulièrement recherché par les individus montrant un besoin de sensation important. Certaines variables démographiques (âge et sexe) ou de personnalité, peuvent venir moduler l'importance accordée à ce type de bénéfice dans la décision de s'engager dans un comportement à risque. En effet, si la recherche de sensation peut constituer un état (chacun peut éprouver à un moment donné un besoin de stimulation), elle peut également constituer un trait de personnalité, autrement dit, une tendance comportementale stable, qui peut trouver son origine dans des mécanismes biologiques (Zuckerman, 1990). La prise de risque permettrait alors de satisfaire ce besoin biologique de l'individu (Zuckerman, *op. cit.*). Nous reviendrons sur l'effet de ces différentes variables sur la prise de risque et ses déterminants dans le point suivant.

5.2.2 Bénéfices secondaires individuels

5.2.2.1 La régulation émotionnelle

La prise de risque peut, chez certains individus, avoir une fonction « thérapeutique ». En effet, chez ces individus, elle permettrait une extériorisation du stress, une compensation des frustrations, une défense contre d'autres peurs ou angoisses que celles encourues dans la situation risquée, un déplacement de l'agressivité, ou encore, une expression des états tensionnels. L'individu chercherait, par la prise de risque à fuir son angoisse. Il peut s'agir pour l'individu d'apaiser cette angoisse en s'engageant dans la situation phobique, afin de se prouver qu'il peut y survivre. C'est ce qu'Assailly (2001) nomme la fonction cathartique du risque.

Différents travaux ont en effet mis en évidence la fonction de régulation émotionnelle du risque. Trull et Sher (1994) ont montré qu'une émotionalité négative (affects négatifs, dépressifs, etc.) était reliée à l'engagement dans des comportements à risque. Lesieur et Rothschild (1989) ont quant à eux mis en évidence une corrélation importante entre la pratique du jeu et la dépression chez les joueurs compulsifs : plus la prise de risque financière était importante, plus les états dépressifs diminuaient. La prise de risque serait ainsi un moyen permettant de mettre à distance les états affectifs négatifs. Shapiro *et al.* (1998) dans une étude sur les motivations d'adolescentes « preneuses de risques » à s'engager dans des comportements à risque de différents types (consommation de substances psychoactives, sexualité non protégée, prise de risque financières, etc.) montrent d'ailleurs que bien que la motivation première concerne les bénéfices perçus en termes de plaisir et de sensations, la deuxième justification de leurs comportements concerne le contexte émotionnel (stress, isolement affectif, etc.). Ainsi, bien que la prise de risque soit liée au plaisir qu'elle procure, elle est également liée aux difficultés affectives. La recherche de stimulations par les comportements de prise de risque deviendrait alors un moyen d'autorégulation émotionnelle (Shapiro *et al., op. cit.*).

5.2.2.2 Le jeu avec la mort : l'ordalie

L'ordalie signifie « le jugement de Dieu » et renvoie au fait de s'en remettre au destin au travers d'un enjeu de vie ou de mort (Selosse, 1998, cité par Coslin, 2003). Cette dimension concerne un petit nombre d'individus, mais peut être invoquée à propos des conduites extrêmement dangereuses telles que la toxicomanie. Les prises de risque peuvent ainsi être considérées comme des conduites ordaliques où le sujet brave la mort par des prises de risque répétitives et délibérées (Assailly, 2001). La mise en danger peut apporter une réponse à l'individu qui, confronté à la perte des valeurs, ne sait plus si son existence a un sens. L'individu remet sa vie au hasard, au destin, au surnaturel ou au divin pour savoir s'il doit mourir ou non. Sa survie lui permet de prouver sa valeur intrinsèque en la faisant reconnaitre par les « puissances du destin ». Il en acquiert la conviction qu'il est « protégé », « invincible », « immortel » et que la vie vaut la peine d'être vécue. Le risque est ici, en quelque sorte, « initiatique ».

5.2.3 Des bénéfices secondaires sociaux et institutionnels

5.2.3.1 La recherche d'indépendance

Le risque peut également avoir une autre utilité liée à l'acquisition de l'autonomie (e.g., Baumrind, 1987 ; Dworkin, 2005 ; Le Breton, 2002). Le risque est ici qualifié d'« adaptatif » (Assailly, 2001). Ce type d'utilité est spécifique à l'adolescence. Tout au long de la vie, l'acquisition de l'indépendance suppose l'engagement dans le risque. Ce besoin d'autonomie se fait plus particulièrement ressentir à l'adolescence, période de transition qui marque le passage de l'enfance à l'âge adulte et dont la principale « tâche développementale » est la sortie du cocon familial et l'extension du lien social. Ce besoin s'exprimera alors de différentes manières, et notamment par la prise de risque qui exprime ici la volonté de contrôle sur son comportement et son environnement ainsi que le conflit avec l'autorité parentale et les normes sociales qui peuvent s'opposer au désir d'indépendance. L'individu a besoin de se confronter aux choses pour acquérir son indépendance, son autonomie. Ce travail d'acquisition de l'autonomie est plus difficile aujourd'hui qu'hier en raison de l'éclatement et de la démission des familles, des défaillances de l'école, etc. (Assailly, 2010). Dans ce cadre, la prise de risque peut être conçue comme un rite de passage. La fonction adaptative de la prise de risque et ses bénéfices en termes d'autonomie ont déjà été évoqués plus haut, aussi nous ne nous appesantirons pas dessus.

5.2.3.2 La valorisation sociale

La prise de risque peut également avoir une fonction de prestige. Comme évoqué plus haut, bien que nous vivions dans des sociétés sécuritaires, valorisant les comportements de santé et la sécurité, le risque n'en est pas moins valorisé. La prise de risque a une fonction de prestige, de compétitivité ou encore de dominance. Elle serait le signe d'un corps performant (Barjonet *et al.,* 1989) et serait particulièrement valorisée par certains groupes sociaux. Le risque est ici, en quelque sorte, « identitaire », l'individu prenant des risques pour conforter son image propre (ce qu'il pense de lui) et son image sociale (ce qu'il croit que les autres pensent de lui) (Assailly, 2001).

Différents travaux mettent en évidence ce bénéfice en termes de prestige et cette recherche de valorisation, de reconnaissance sociale des individus, à travers la prise de risque. Ce type de bénéfice est souvent évoqué par les individus lorsqu'on les interroge sur les conséquences positives potentielles des comportements à risque. Dans l'étude de Moore et Gullone (1996) l'acceptation par les pairs constitue par exemple l'une des conséquences positives associées par les adolescents au fait de fumer. Ce type de bénéfice constitue un déterminant de l'engagement dans les comportements à risque. Une étude d'Halpern-Felsher *et al.* (2004) montre par exemple que les adolescents qui fument ou ont l'intention de fumer perçoivent davantage de bénéfices relatifs à l'aspect social, au prestige que cela peut conférer. Par ailleurs, dans son étude sur les motifs des comportements à risque, Martha (2002) montre que les jeunes évoquent souvent des motifs personnels relatifs à la fierté et à l'accomplissement de soi, ce qui rejoint également les travaux de Lyng (1990) sur le sens des comportements d'un groupe de parachutistes qui montrent l'effet d'une recherche d'expérience permettant la réalisation du self. D'autre part, ils évoquent le regard des autres, la peur du jugement qui peuvent les contraindre à s'engager dans des comportements, surtout en présence des pairs, dans le but de montrer une image conforme à celle d'un individu qui ose, et qui peut les valoriser socialement.

L'importance accordée à ce type de bénéfice et donc la recherche de prestige à travers la prise de risque serait particulièrement prégnante parmi les sociétés, les groupes et les individus qui le valorisent fortement. En effet, au sein de certains groupes, la prise de risque est un facteur de popularité, donc d'acquisition ou de maintien d'un statut. Le risque est également particulièrement valorisé chez les jeunes (Barjonet, 1987). Comme indiqué plus haut, la prise de risque peut avoir une fonction adaptative en termes de socialisation avec les pairs, notamment à l'adolescence où le groupe des pairs prend une importance considérable (e.g., Dworkin, 2005). Les comportements à risque, valorisés par ces pairs, suscitent de l'admiration et prennent alors une valeur sociale pour le jeune en favorisant son insertion dans le groupe (e.g., Irwin & Millstein, 1986). Dans le cas de la conduite automobile, par exemple, la présence de passagers peut inciter à adopter une conduite dangereuse chez les jeunes (Doherty *et al.,* 1998 ; Ingham, 1991, cité par OCDE, 2006). La prise de risque peut donc avoir une fonction identitaire et de prestige.

Outre les bénéfices psychologiques, les gains peuvent également être matériels. Le comportement à risque peut ainsi constituer un moyen pour atteindre un but (e.g., Hodgdon, Bragg, & Finn, 1981) : une vitesse excessive au volant peut par exemple permettre d'être à l'heure à un rendez-vous ; parier une importante somme d'argent aux courses peut rapporter gros. Par ailleurs, un même comportement à risque peut apporter différents types de bénéfices et tous les comportements à risque n'apportent pas nécessairement les mêmes bénéfices (e.g., Moore & Gullone, 1996). Ainsi, à travers une étude qualitative portant sur les perceptions des risques et bénéfices des comportements à risque des adolescents, Moore et Gullone (*op. cit.*) étudiant un large panel de comportements à risque (la consommation de tabac, d'alcool, de drogues, la conduite dangereuse, les comportements de délinquance, les activités sportives à risque, les comportements de rébellion mineurs, les comportements à risque scolaires et les comportements sexuels à risque) ont permis de dégager les conséquences positives perçues. Celles-ci incluaient le plaisir, le gain matériel et l'évitement des conséquences négatives. Une étude de Duff (2008) sur les jeunes usagers de drogues illicites en Australie indique que les comportements d'usages seraient médiatisés par l'expérience contextuelle du plaisir et l'interaction avec autrui. Pour Jessor (1984) qui s'est plus particulièrement intéressé aux comportements à risque des adolescents, ces comportements ont pour fonction de permettre une prise de contrôle sur leur vie en agissant de manière indépendante, d'exprimer leur opposition vis-à-vis de l'autorité des adultes et des conventions sociales, de faire face à l'anxiété, la frustration, les peurs de l'échec scolaire, de se faire accepter ou de maintenir son statut dans un groupe de pairs, de se montrer sous un jour favorable (« cool ») ou encore de montrer sa maturité en s'engageant dans des activités réservées aux adultes (e.g., consommer de l'alcool avant de conduire). Pour Hodgdon *et al.* (1981), les utilités positives de la prise de risque chez les jeunes renvoient à l'extériorisation du stress et de l'agressivité, l'expression de son indépendance, au moyen d'augmenter sa stimulation, d'impressionner les autres ou encore, représentent un moyen pour arriver à ses fins (e.g., accélérer pour éviter d'être en retard).

De plus, certaines variables individuelles peuvent venir moduler l'importance accordée aux différents bénéfices dans la décision de s'engager ou non dans un comportement. Autrement dit, tous les individus ne recherchent pas la même chose à travers les comportements à risque (Lafollie & Le Scanff, 2008). Les bénéfices recherchés à travers les comportements à risque, peuvent déterminer le choix de s'engager préférentiellement dans un comportement plutôt qu'un autre. Lafollie et Le Scanff (*op. cit.*) ont par exemple établi des profils de risqueurs en fonction de leur niveau de recherche de sensation et de ce qu'ils recherchent à travers le risque : les « déprimés » régulent leur affectivité négative en se tournant davantage vers les psychotropes ; les « hédonistes », qui montreraient entre autres un niveau de recherche de sensation élevé, recherchent du plaisir dans différents domaines

(sports à risque, etc.) ; enfin, les « compensateurs » vont davantage rechercher une valorisation de soi à travers des activités sportives exigeantes et mises en avant socialement (e.g., parachutisme, alpinisme).

5.3 La perception du risque

5.3.1 Risque objectif et risque perçu

Le risque tel qu'il est évalué par l'individu ne coïncide pas forcément avec le risque évalué de manière statistique (Leplat, 2003). Plusieurs études ont mis en évidence que tous les risques ne sont pas perçus de la même manière par les individus qui les hiérarchisent sur la base de différents critères (Barjonnet & Cauzard, 1987 ; Hermand *et al.,* 2003 ; Slovic *et al.,* 1981, 1986). Hermand *et al.* (2003), dans une étude menée en France cherchant à évaluer les cotations moyennes de risque perçu dans différentes activités, ont pu constater que le risque routier, qui se trouve parmi les principales causes d'accidents mortels ne figure qu'à la 58ème place, loin derrière les pétroliers géants. Cette étude confirme les résultats obtenus par Barjonnet et Cauzard (1987) dans une étude portant sur les représentations du danger lié à différentes activités quotidiennes et qui montre que le risque routier apparaît comme un risque « moyen », dont la perception ne correspond pas aux enjeux réels de l'insécurité routière. Le degré global de crainte d'un risque (i.e., le risque perçu) par l'individu ne serait ainsi pas nécessairement corrélé à sa probabilité objective (i.e., le risque objectif) (Hermand *et al.,* 2003 ; Slovic, Fischhoff, & Lichtenstein, 1979 ; Slovic, 2000). En effet, le risque est une notion subjective et la perception ne fait pas toujours intervenir des schémas analytiques ou probabilistes mais se fonde au contraire sur un certain nombre de dimensions qui paraissent importantes à l'individu. Plus précisément, deux groupes de facteurs détermineraient la perception du risque par les individus : d'une part, les variables liées aux caractéristiques propres et à l'environnement social de l'individu qui le perçoit, et d'autre part, les variables liées à la nature et aux dimensions du risque (Kouabenan, 2006a). Nous nous centrerons ici sur les déterminants liés au risque lui-même, les effets des facteurs individuels et sociaux de la perception du risque étant traités plus loin.

5.3.2 Hiérarchisation individuelle des risques

De nombreuses études visant à comprendre les processus en jeu dans l'évaluation et la perception des risques ont été menées dans le but notamment de comprendre les différences entre les jugements du sens commun et ceux des experts fondés quant à eux sur les risques objectifs (e.g., Slovic, 2000 ; Slovic *et al.,* 1979, 1981, 1986). La perception du risque serait liée à certaines caractéristiques du risque telles que sa familiarité, son potentiel catastrophique, ses conséquences, la nature volontaire/subie du risque, sa contrôlabilité, l'utilité perçue (les risques avantageux en terme d'utilité ou de plaisir sont sous-estimés), la probabilité d'occurrence, l'immédiateté de leurs effets, le caractère naturel/ technologique et enfin, la médiatisation (Kouabenan, 2006a ; Slovic *et al.,* 1981, 1986). Bien souvent, ces différents facteurs influençant la perception du risque sont inter-reliés (Slovic, 2000).

Tout d'abord, les évènements familiers ou connus seraient perçus comme moins risqués que les évènements peu familiers et peu connus. Une exposition permanente au risque amènerait en effet à sa banalisation tandis que les risques rares mais médiatisés seraient surévalués. Kouabenan (2006a)

rapporte ainsi une étude de Bastide et Pagès (1987) dans laquelle les causes de mortalité perçues par un échantillon français étaient comparées aux causes réelles de mortalité selon l'Institut National de la Recherche Médicale (INSERM). Il apparaît que les causes de mortalité les plus surestimées concernent des évènements dramatiques sensationnels et largement médiatisés (tels que les accidents de la route, le sida, les cancers, les homicides, etc.) tandis que les causes sous-estimées sont celles ayant une couverture médiatique moindres (suicides, accidents liés aux loisirs, etc.) ou qui sont familiers ou fréquents (chutes, l'asthme, les maladies cardio-vasculaires, accidents domestiques, etc.). Pourtant, les données épidémiologiques indiquent que le risque domestique est plus important que les accidents de la route ou d'avion. Ainsi, le fait d'être confronté quotidiennement à des situations de trafic objectivement dangereuses peut conduire à banaliser le risque associé à ces situations. Les évènements familiers sont aussi perçus comme étant les moins catastrophiques et sont moins médiatisés (Kouabenan, 2006a).

La perception du risque est également influencée par le potentiel catastrophique d'un risque, lui-même lié à la nature et la gravité des conséquences. La perception du risque est notamment influencée par le nombre de personnes simultanément affectées, l'amplification sociale du risque et le caractère immédiat ou différé des conséquences du risque (Slovic, 1994 ; voir aussi Kouabenan, 2006a). Les risques faisant beaucoup de victimes simultanément (e.g., accidents d'avions) sont surestimés tandis que les risques faisant moins de victimes simultanément mais pouvant être plus nombreux et graves sont sous-estimés (e.g., les accidents de la route). Les risques ayant des conséquences immédiates sont davantage perçus (e.g., les accidents) comparés aux risques ayant des effets différés (e.g., les maladies). Le potentiel catastrophique des risques s'accompagne très souvent par une grande médiatisation. L'effet combiné de ces deux facteurs sur la perception du risque a été mise en évidence dans une étude de Gigerenzer (2004, cité par Kouabenan, 2006a) qui montre une surévaluation du risque d'accident d'avion et une sous-estimation du risque d'accident de voiture pendant les trois mois suivant les attentats du 11 septembre.

La cible du risque affecte aussi la perception du risque qui peut varier selon que le risque affecte un groupe particulier ou la communauté dans son ensemble. Kouabenan (2006a) évoque une perception différentielle suivant la cible du risque, et plus particulièrement suivant son statut social : un risque affectant un groupe social valorisé sera surévalué par rapport à un risque concernant un groupe moins valorisé socialement. Kouabenan (*op. cit.*) évoque notamment le fait qu'après le 11 septembre, les risques de contamination à l'anthrax ont été davantage médiatisés en Occident que d'autres risques plus meurtriers mais affectant des populations moins valorisées socialement (sida, famine, guerre).

Par ailleurs, les risques volontaires, autrement dit, les risques que l'individu choisit d'assumer et qui résultent d'une décision personnelle de l'individu (e.g., tabac) sont sous-évalués par rapport aux risques involontaires ou subis (e.g., habiter à côté d'une centrale nucléaire). De même, Kouabenan (2006a) fait l'hypothèse d'une perception différente des risques technologiques, dont l'homme est à l'origine (risques industriels) et les risques naturels (tremblements de terre, inondations, etc.). Cela reverrait notamment à la contrôlabilité perçue du risque, les risques contrôlables étant sous-évalués par rapport aux risques non ou peu contrôlables.

Bien qu'il n'y ait pas toujours de lien entre l'évaluation du risque et l'évaluation de son utilité (Wiegman, Gutteling, & Cadet 1995, cités par Kouabenan, 2006a), l'utilité perçue peut conditionner son évaluation. L'acceptation du risque serait notamment plus importante chez les jeunes car le risque comporte un certain nombre d'avantages tels que le fait de favoriser l'expression des émotions, permettre de rechercher l'approbation d'autrui, valoriser l'estime de soi, etc (voir Kouabenan, 2006a). Par ailleurs, Slovic (1994) rapporte plusieurs travaux menés dans différents pays montrant que l'utilité

perçue entraine souvent la sous-estimation de son caractère dangereux. De même, une étude de Bellrose (1991, cité par Kouabenan, 2006a) sur la perception et l'acceptation des risques professionnels des différents groupes de salariés plus ou moins exposés (spécialistes de la protection contre les radiations, pompiers, agents d'assurance) montre que malgré leur connaissance des risques liés à leur activité et malgré leur perception de ces risques, les individus exposés montrent un niveau de tolérance plus important en raison de mécanismes de compensation tels que la satisfaction procurée par leur identité professionnelle, l'image publique valorisante, l'héroïsme, le prestige du métier, les salaires élevés, etc.

Ainsi, d'une manière générale, les individus percevraient comme plus risqués qu'ils ne le sont de manière objectivement, les évènements rares, inconnus ou peu familiers, catastrophiques et involontaires, tandis qu'ils percevraient comme moins risqués les évènements fréquents, familiers, connus, moins catastrophiques et volontaires (Cadet & Kouabenan, 2005 ; Kouabenan, 2001a, 2006a). De plus, les individus sont sujets à des biais cognitifs, mais aussi psychosociaux et culturels dans leur jugement du risque (Kouabenan, 2001a, 2006a).

5.3.3 Biais perceptifs

5.3.3.1 Biais cognitifs

D'un point de vue cognitif, évaluer un risque suppose d'entreprendre une série d'opérations cognitivement complexes dites de haut niveau (Costermans, 2001). Plus précisément, l'évaluation du risque consiste pour l'individu, à mettre en place un processus de traitement des informations en deux phases (Cadet, 2006). Dans un premier temps, l'individu va rechercher des informations et élaborer des hypothèses temporaires en utilisant différentes sources cognitives (la mémoire, l'attention, la perception, la résolution de problème, etc.): c'est la phase d'acquisition des informations ; dans un second temps, l'évaluation s'élabore plus précisément grâce au processus de pondération, par lequel les informations sont différenciées en fonction de leur importance et par le processus d'intégration, par lequel les informations sont globalisées en une seule évaluation: c'est la phase de traitement.

Ces opérations complexes nécessitent une grande charge cognitive, or la limite des capacités cognitives est aujourd'hui un fait bien établi (Miller, 1956, cité par Kouabenan, 2006a). Ces limitations sont particulièrement sensibles en matière de risque de par le fait que le nombre d'informations à prendre en compte dans les situations où le risque doit être évalué est particulièrement important. Cette capacité limitée est à l'origine de deux biais : le biais de sélectivité qui consiste à s'attacher à certaines informations seulement et le biais de confirmation qui consiste à rechercher seulement les données confirmant une hypothèse. Par ailleurs, lorsque les individus possèdent peu ou pas d'informations vis-à-vis d'un objet, plutôt que de rester dans l'incertitude, ils préfèrent élaborer de fausses théories : c'est l'aversion pour l'incertitude (Kahneman & Tversky, 1975). La limitation des capacités cognitives peut aussi amener l'individu à procéder à une évaluation du risque par heuristiques. Le recours à des heuristiques permet de procéder à une évaluation du risque sans effectuer de traitements cognitifs trop couteux. Parmi les heuristiques, on peut citer la réprésentativité qui renvoie à la tendance à rattacher la situation à évaluer à une classe déjà connue de situations passées qui semblent comparables ; la disponibilité qui consiste à évaluer la situation grâce aux informations qui viennent le plus facilement à l'esprit ou sont le plus facilement « imaginables » ; et l'ancrage-ajustement qui consiste à partir d'une situation antérieure (ancrage) en la modifiant (ajustement) par des informations complémentaires, pour tenir compte du contexte actuel.

Ainsi, devant les limites des capacités cognitives, l'individu peut voir son évaluation biaisée et avoir recours à des heuristiques qui peuvent donner lieu à des évaluations puis des décisions inappropriées. Néanmoins, l'évaluation des risques et la perception des risques par l'individu ne se résument pas à un traitement cognitif de la situation et d'autres biais peuvent venir influencer la perception du risque.

5.3.3.2 Biais psychosociaux

L'évaluation des risques est souvent entravée par des distorsions ou des biais (Cadet & Kouabenan, 2005 ; Kouabenan, 2006a). Ces biais dans la perception du risque correspondraient à des « illusions positives » étant donné que ces illusions véhiculent généralement une vision positive du soi (Taylor & Brown, 1994). Parmi les biais ou distorsions, on peut citer l'illusion de contrôle, le biais de supériorité ou de sur-confiance, l'optimisme irréaliste (et sa variante, l'optimisme comparatif) ou encore l'illusion d'invulnérabilité. Ces biais entretiennent des liens très étroits entre eux et sont sous-tendus par divers mécanismes psychologiques d'origine motivationnelle, cognitive et affective. Ils conduisent bien souvent à une sous-évaluation des risques pour soi et sont susceptibles de provoquer des attitudes négatives vis à vis de la sécurité.

Le biais de supériorité (ou de sur-confiance) et l'illusion de contrôle

Le biais de supériorité reflète la tendance à se croire plus habile et plus apte à faire face au risque qu'autrui (l'individu moyen, les pairs, etc.). Lorsqu'ils doivent se comparer à l'individu moyen, la plupart des individus ont en effet tendance à s'estimer supérieurs (Hoorens, 1995 ; Klein, 1996, cités par Kouabenan, 2006a).

Ce biais a été particulièrement étudié dans le domaine de la circulation routière (e.g., Finn & Bragg, 1986 ; Groeger & Brown, 1989 ; Svenson, 1981). Il ressort de ces nombreux travaux que la majorité des conducteurs s'estiment plus habiles et plus sûrs que le conducteur moyen. Cela s'observe dans de nombreux pays (pour une revue, voir Kouabenan, 2006a). Ce biais concerne non seulement les capacités de conduite mais également le respect des règles de circulation : les individus se disent meilleurs conducteurs et plus respectueux des règles de circulation que le conducteur moyen (Delhomme, 1991 ; Walton & Bathurst, 1998).

Ce biais permet de conserver une image positive de soi. Il s'agirait davantage d'une stratégie de présentation positive de soi que d'une stratégie de dénigrement d'autrui ou d'une comparaison à une personne moins capable que soi (McKenna *et al.,* 1991). Ce phénomène apparaît dans toutes les situations dans lesquelles le contexte est incertain (investissement financier, diagnostic médical, etc.). En surestimant ses capacités à affronter les risques, la sur-confiance conduit presque systématiquement l'individu à sous-évaluer les risques et à adopter une attitude optimiste pouvant aller jusqu'à la dénégation du risque.

Le biais de sur-confiance peut être à l'origine d'autres biais tels que le sentiment de contrôle ou d'invulnérabilité. La surestimation de ses capacités de conduite par exemple, peut donner à l'individu un sentiment de sécurité l'amenant à croire qu'il contrôle toutes les situations de conduite (Rumar, 1988). L'illusion de contrôle désigne « la tendance à anticiper une probabilité de contrôle personnel plus forte que la probabilité objective ou réelle » (Langer, 1975, p. 311, cité par Kouabenan, 2006a). Ce biais s'explique généralement par le fait que les gens sont plus attentifs à leurs comportements de protection qu'à leurs comportements dangereux (Weinstein, 1987). Cette illusion a notamment été observée dans le domaine des accidents de la route (Dejoy, 1989 ; Finn & Bragg, 1986 ; McKenna,

1993 ; Svenson, 1981). Cette croyance peut notamment favoriser des explications internes des accidents (Dejoy, 1989) et une sous-estimation du risque. Très souvent, l'individu qui manifeste de la sur-confiance se convainc que l'accident est la conséquence d'une insuffisance de contrôle et qu'il adopterait une conduite plus efficace qu'autrui pour l'éviter. Elle s'accompagne souvent du biais d'optimisme.

Le biais d'optimisme

Les biais évoqués sont souvent associés à une perception très optimiste de ses propres capacités ou de sa chance, notamment, par rapport à autrui. Le biais d'optimisme ou l'optimisme irréaliste renvoie à la tendance générale à croire qu'on a plus de chance de vivre des évènements positifs et moins de chance de vivre des évènements négatifs que les autres. Parmi les formes d'optimisme, on distingue généralement l'optimisme absolu, c'est-à-dire la croyance que tel évènement ou telle situation donnée tournent bien, de l'optimisme comparatif, défini comme un jugement subjectif des individus concernant la probabilité que des évènements négatifs ou positifs leur arrivent en comparaison à autrui. Les individus qui y sont sujets ont tendance à croire qu'ils ont moins de probabilités qu'autrui de faire l'expérience d'évènements négatifs (maladies, accidents graves), tandis qu'ils sont plus chanceux pour les évènements positifs (Milhabet, Desrichard, & Verlhiac, 2002). L'optimisme comparatif peut être lié à un phénomène d'égocentration cognitive - qui amène l'individu à être plus attentif à ses efforts personnels qu'à ceux d'autrui - mais également à la tendance des individus à faire des comparaisons descendantes, c'est-à-dire à se comparer à des gens moins prudents que soi. Ce biais serait également sous-tendu par une illusion de contrôle (Causse, Kouabenan, & Delhomme, 2004 ; McKenna, 1993), les individus ayant tendance surestimer leur aptitude personnelle à faire face aux risques et à sous-estimer la capacité d'autrui à y faire face. D'ailleurs, la sous-estimation de la probabilité d'être impliqué dans un évènement négatif serait davantage lié à une illusion de maîtrise qu'à un optimisme irréaliste ou déraisonnable (i.e., la croyance dans la chance, le hasard) (McKenna, 1993).

L'optimisme comparatif ne s'observe cependant pas systématiquement et il est des situations spécifiques où celui-ci ne s'observe pas. Au contraire, les individus peuvent exprimer des jugements similaires concernant leur propre risque et celui d'autrui ou bien montrer un pessimisme comparatif, autrement dit, ils se voient plus à risque qu'autrui. Ce phénomène peut être lié aux caractéristiques de la situation[29] (e.g., caractère contrôlable ou non) (Harris & Middleton, 1994) ainsi qu'aux caractéristiques de l'individu[30]. De plus, l'optimisme peut s'avérer dans certains cas bénéfiques. L'optimisme est qualifié d'irréaliste car il est irréaliste de penser que l'on est nécessairement meilleur que ses pairs ou l'individu moyen dans la mesure où il est impossible que la majorité des individus soit effectivement moins à risque ou plus douée que la moyenne (Taylor & Brown, 1988). De plus, la

[29] Des facteurs liés à la situation évaluée jouent un rôle dans l'optimisme comparatif. En comparaison aux situations abstraites, rares, ambiguës et lointaines (Armor & Taylor, 1998 ; Causse, Kouabenan, & Delhomme, 2006), l'optimisme comparatif s'amenuise parfois, notamment dans les situations spécifiques, contextualisées (Causse *et al.*, 2006 ; Delhomme, 2001), dans lesquelles les individus ne peuvent plus nier les informations fournies, et reconnaissent qu'ils peuvent être touchés par un événement négatif. Les conséquences négatives faciles à imaginer sont quant à elles perçues comme très probables et induisent un pessimisme (Armor & Taylor, 1998). La manifestation de l'optimisme irréaliste, plus fréquente pour les risques rares que pour les risques très courants (Weinstein, 1987), dépend notamment des caractéristiques du risque présent dans la situation. L'optimisme se manifeste surtout pour des évènements contrôlables et est réduit voir éliminés dans les évènements incontrôlables (Harris & Middleton, 1994).

[30] Dans le domaine de la conduite montrent qu'un certain nombre de facteurs liés à l'histoire personnelle des automobilistes sont susceptibles de moduler l'optimisme comparatif, tels que le contrôle subjectif et la capacité de conduite, l'expérience directe de l'accident, la gravité de celui-ci, ou encore sa proximité temporelle (Causse *et al.,* 2004).

confiance des individus entretenant cette croyance en leur pouvoir de contrôle est très souvent exagérée : ce sentiment de contrôle est très souvent en décalage avec leur pouvoir de contrôle effectif sur des évènements parfois aléatoires (Dejoy, 1989 ; McKenna, 1993 ; Weinstein, 1980). Cependant, certains auteurs estiment que l'optimisme comparatif contient un fort degré de réalisme et aurait une fonction adaptative et bénéfique (e.g., Armor & Taylor, 1998). Il peut notamment avoir une fonction défensive permettant de contenir la crainte qui pourrait être ressentie si l'on admettait le risque encouru (e.g., le risque de maladie) (Schwarzer, 1994). La sous-estimation de leur propre susceptibilité aux accidents et la surestimation de celle des autres, permettrait aux individus de réduire leur niveau d'anxiété et de stress face aux évènements incertains et indésirables (Armor & Taylor, 1998). Il peut également augmenter le sens du contrôle et stimuler la motivation, alors que la pleine conscience du risque peut provoquer une certaine impuissance et réduire les intentions de mettre en place des comportements de sécurité (Van der Pligt, 1996, cité par Kouabenan, 2006a). Cela renvoie à une forme d'optimisme qualifié de fonctionnel (Schwarzer, 1994) dans la mesure où, en entretenant la croyance selon laquelle on a plus de chance d'expérimenter des évènements positifs, il permet à l'individu de s'adapter aux situations et de mettre en place et de maintenir des comportements de sécurité. Il semble donc qu'il faille un niveau raisonnable de vulnérabilité mais également d'optimisme pour la mise en place et le maintien des comportements de sécurité (Kouabenan, 2006a). Dans le domaine de la conduite, l'optimisme comparatif est d'ailleurs, dans certains cas, relié à des comportements prudents (Causse *et al.,* 2004 ; Causse, Delhomme, & Kouabenan, 2005 ; Harris & Middleton, 1994 ; Martha & Delhomme, 2009).

Les travaux s'accordent pourtant sur le fait qu'un excès d'optimisme peut conduire à une sous-estimation du risque. Ainsi, l'optimisme comparatif a particulièrement été étudié dans le domaine de la conduite automobile et du risque d'accident et ce dans de nombreux pays (Delhomme, 2000 ; Finn & Bragg, 1986 ; Harré, Foster, & O'Neill, 2005 ; Martha & Delhomme, 2009 ; Matthews & Moran, 1986 ; McKenna, 1993 ; Svenson, 1981 ; Taylor & Brown, 1994 ; Weinstien, 1980). Les travaux montrent que la majorité des automobilistes se considèrent moins exposés au risque d'accident qu'autrui (DeJoy 1989 ; McCormick, Walkey, & Green 1986 ; Svenson 1981). En effet, même lorsqu'ils ont une connaissance exacte de la mortalité routière, la plupart des conducteurs ont tendance à penser que cette probabilité ne s'applique pas à eux personnellement (DeJoy, 1989). Ce biais conduit à une sous-estimation du risque (Taylor & Brown, 1994 ; Weinstein, 1980) et à une baisse des comportements sécuritaires (Delhomme, 2000, 2001 ; Delhomme & Meyer, 1999 ; McKenna *et al.,* 1991) : même si les conducteurs admettent que le conducteur moyen possède autant de capacité à adopter des comportements sécuritaires qu'eux-mêmes, ils estiment malgré tout qu'ils en adoptent plus qu'autrui et de manière plus efficace en terme de réduction de risque d'accidents (Causse *et al.* 2004).

L'illusion d'invulnérabilité

Ces différents biais peuvent conduire à un troisième biais : l'illusion d'invulnérabilité qui renvoie à la tendance des individus à se croire moins susceptible qu'autrui de subir les conséquences néfastes d'un évènement négatif, autrement dit, à se croire moins exposés aux accidents, aux maladies, aux crimes ou aux diverses infortunes (Perloff, 1983).

Cette illusion peut être le résultat d'un sentiment de contrôle élevé (contrôle perçu), mais également des expériences de vie (Job, 1990 ; Perloff, 1983 ; Slovic *et al.,* 1981 ; Weinstein, 1987). Le fait de n'avoir jamais vécu d'évènements négatifs tels qu'une maladie grave ou un accident de la route alors même qu'il parcoure de nombreux kilomètres, parfois en roulant vite ou en commettant des infractions, peut amener l'individu à se croire exceptionnellement doué ou invulnérable, et donc moins

vulnérable qu'autrui (Rumar, 1988). Cela renvoie à l'illusion d'expérience (Kouabenan & Leplat, 1999) qui désigne le fait qu'une grande expérience d'une situation conduit souvent à la sous-estimation de danger perçu. L'absence de conséquence négative malgré une exposition prolongée au risque peut conduire à surévaluer son sentiment de contrôle personnel et à entretenir ce sentiment d'invulnérabilité (Rumar, 1988). Selon Weinstein (1987), l'illusion d'invulnérabilité résulte d'au moins quatre considérations : 1) la croyance que l'absence de problème dans le passé protège d'un tel risque pour le futur ; 2) la perception du risque comme évitable par des actions individuelles ; 3) la perception du risque comme étant rare ; 4) l'absence d'expérience personnelle directe avec ce type de risque. Si cette illusion est évidemment remise en cause par le fait d'avoir été victime (Perloff, 1983 ; Weinstein, 1987), les individus qui sont sujets à ce biais se pensent à l'abri de l'événement négatif, même s'ils sont conscients des risques, la connaissance de nouvelles statistiques ne faisant que renforcer leur croyance, puisqu'ils n'en font pas partie (Kouabenan & Leplat, 1999).

Divers biais peuvent ainsi venir influencer la perception des risques, elle-même déterminée par des variables liées aux caractéristiques du risque et aux caractéristiques de l'individu qui le perçoit. L'engagement dans un comportement à risque serait ainsi à la fois lié à la non perception des risques et à l'acceptation de ceux-ci en raison des bénéfices possibles. Les bénéfices perçus et le risque perçu constituerait ainsi deux grands déterminants de l'engagement dans un comportement à risque. Un certain nombre de facteurs seraient susceptibles d'influencer ces différentes variables. Il convient de revenir sur ces facteurs.

6. Les facteurs associés aux comportements à risque

Bien que l'attitude face au risque ne semble pas stable dans le temps et à travers les situations, un grand nombre de facteurs de vulnérabilité, pouvant influencer l'engagement dans des comportements à risque, ont été identifiés. Ces facteurs peuvent influencer la prise de risque de manière directe ou indirecte à travers leur effet sur ses deux déterminants : la perception du risque et des bénéfices. Les études concernant les facteurs influençant la perception des bénéfices sont toutefois moins nombreuses. N'ayant pas pour objectif de dresser une liste exhaustive de ces différentes variables, ne seront passés en revue que les facteurs nous intéressant plus particulièrement dans le cadre de l'étude des comportements à risque routiers chez les jeunes conducteurs. Par souci de clarté, nous avons choisi de les regrouper en deux classes : les facteurs sociaux et les facteurs individuels, bien que les facteurs individuels soient également influencés par des facteurs sociaux. Un grand nombre des variables que nous allons évoquer sont présentes dans les modèles du développement social de la prise de risque tel que le modèle des « comportements problèmes » de Jessor et Jessor (1977).

6.1 Facteurs sociaux

6.1.1 Facteurs situationnels

Le contexte immédiat peut venir influencer l'engagement dans des comportements à risque ainsi que ses deux déterminants : le risque et les bénéfices perçus. Cette influence de la situation a été

mise en évidence par l'effet du cadrage sur le choix d'une option plus ou moins risquée (Tversky & Kahneman, 1981). Les effets du contexte sur la tendance des individus à s'engager dans des comportements à risque sont variés. La présence de concurrents (Wilson & Daly, 1985) ou la disponibilité de partenaires sexuels potentiels attractifs (Baker & Maner, 2009 ; Wilson & Daly, 2004) peuvent augmenter les comportements à risque. L'état physique actuel de l'individu, comme le niveau de fatigue (Killgore, 2007), l'état d'anxiété ou encore l'état émotionnel dans lequel se trouve l'individu (Vlakveld, 2005) peuvent également influencer les comportements à risque. Un niveau de stress aigu peut exacerber les biais de jugement (Porcelli & Delgado, 2009). Le niveau de stress peut lui-même être lié à l'urgence temporelle de la situation qui serait reliée négativement à la prise de risque (Ben Zur & Breznitz 1981 ; Slovic *et al,* 1979).

La propension à s'engager dans un comportement à risque peut également être influencée par la consommation d'alcool ou de substances psychoactives qui constitue déjà un comportement à risque (O'Brien, McCoy, Rhodes, Wagoner, & Wolfson, 2008), notamment sur les comportements à risque socialement réprimés, chez les adolescents (Mantzouranis & Zimmermann, 2010). Une consommation quotidienne d'alcool, de cannabis ou d'autres drogues est par exemple fortement liée à des risques élevés de contamination par le VIH (Ellickson, McCaffrey, & Klein, 2009). Bonomo, *et al.* (2001) montrent également que le risque de blessures, d'accidents ou de conséquences néfastes sur le plan des relations sexuelles (regret d'avoir eu un rapport sexuel ou usage aléatoire du préservatif) est environ deux fois plus important chez les adolescents avec une consommation élevée d'alcool.

L'influence néfaste de la consommation d'alcool et de drogue sur les comportements à risque s'observe particulièrement dans le domaine routier. L'analyse épidémiologique dressée dans le chapitre 1 permet de pointer les effets délétères de ces substances sur le risque d'accident. Ces effets ont été mis en évidence dans une étude de Tian Tian & Kerschbaumer (1990) réalisée sur simulateur de conduite sur des jeunes conducteurs (18-25 ans) alcoolisés. Les résultats montrent que le fait de consommer de l'alcool avant de prendre le volant incite à surestimer ses capacités de pilotage, à conduire plus vite et à commettre plus d'erreurs d'inattention, les effets de l'alcool sur l'augmentation de la prise de risque sont étant plus marqués chez les hommes que chez les femmes. Ces substances altèrent les processus cognitifs et l'acceptation du risque (OCDE, 2006). L'alcool altère notamment les capacités de traitement de l'information : un poids excessif est accordé aux informations les plus centrales tandis que l'interprétation de la situation est appauvrie : c'est la myopie alcoolique (Steele & Josephs, 1990, cités par Bègue & Subra, 2008). Celle-ci, par l'altération du contrôle de ses pulsions et de l'estimation de ses compétences peut occasionner par exemple des comportements anti-sociaux. Ces différents effets qui peuvent entrainer une conduite dangereuse et affecter la prise de risque volontaire des individus, notamment au volant, sont d'autant plus délétères que les consommateurs chroniques d'alcool ou de drogues ont tendance à sous-estimer le risque associé à leur consommation (DeJoy, 1989 ; Delhomme, 1991 ; McKenna *et al.,* 1991).

6.1.2 L'environnement familial

La propension à s'engager dans des comportements à risque peut également être influencée, de différentes manières, par les liens familiaux et l'environnement familial de l'individu à travers l'héritage biologique, le lien affectif avec les parents, l'évolution de la structure familiale, les influences des comportements des parents ou encore, le style éducatif et le type de contrôle des comportements des enfants (Assailly, 2010).

Les travaux en génétique moléculaire ont ainsi mis en évidence un facteur génétique responsable de la sensibilité des récepteurs de la dopamine (le DRD4[31]), lié à la recherche de sensation et la prise de risque. L'influence du gène dopaminergique a été observée à propos de la prise de risque financière, dans des tâches de pari ou encore dans les comportements de binge drinking (voir Assailly, 2010 pour une revue sur les facteurs du risque). Toutefois, le facteur génétique est bien souvent insuffisant pour expliquer les conduites d'un individu, l'environnement venant souvent modérer l'expression de ces gênes (e.g., maltraitance pendant l'enfance, programme d'aide préventif, etc.) (e.g., Brody, Beach, Philibert, Chen, & Murry, 2009).

Le lien affectif, à savoir, la qualité de la relation affective entre l'individu et ses parents pendant l'enfance et le style d'attachement[32] (Bowlby, 1969, cité par Assailly, 2010), influencerait également la prise de risque à l'adolescence et à l'âge adulte (e.g., Allen *et al,* 2002). Les adolescents à attachement anxieux seraient plus susceptibles de s'engager dans des comportements à risque, ceux-ci arrivant moins à gérer la prise d'autonomie inhérente à l'adolescence. Le support affectif des parents serait par ailleurs lié à une meilleure estime de soi, une moindre pression des pairs et un engagement moindre dans les conduites à risque (alcool, drogues illicites, délinquance, indiscipline à l'école, trajets piétons) (e.g., Abou-Dumontier, 2012 ; Parker & Benson, 2004).

Le style et le contrôle parental (e.g., la supervision) peuvent également venir influencer les comportements à risque des individus (e.g., comportements sexuels à risque, comportements de délinquance), notamment des adolescents (Baumrind, 1971, 1985 ; Li, Feigelman, & Stanton, 2000). Un style éducatif « authoritative » (Baumrind, 1978) – qui correspond une combinaison de contrôle comportemental (e.g., supervision) et de support affectif – serait associé à un engagement moindre dans les comportements à risque à l'adolescence (e.g., Goldstein & Heaven, 2000 ; Lamborn & Mounts 1991, cités par Assailly, 2010). A l'inverse, trop de permissivité ou de négligence (style laxiste) ainsi qu'un manque de support affectif serait associé à un engagement plus important dans les comportements à risque (Baumrind, 1991). L'influence positive du contrôle parental sur les comportements à risque s'exerce même de manière tardive (Chen & Gruble, 2008, cités par Assailly, 2010). Le sexe viendrait toutefois moduler l'effet des pratiques parentales sur les comportements à risque, la supervision constituant un facteur de protection plus important pour les garçons tandis que la chaleur parentale et le lien affectif parents/enfants constitueraient davantage un facteur de protection pour les filles (Kincaid, Jones, Sterrett, & McKee, 2012).

Par ailleurs, le comportement même des parents peut venir influencer la propension de l'enfant et plus tard de l'adulte, à prendre des risques (e.g., consommation de tabac) à travers le processus de socialisation qu'opère la famille, la transmission des valeurs telles que le respect des règles routières ou le respect d'autrui et le modelage social (observation et imitation). Plusieurs travaux ont ainsi pu mettre en évidence des phénomènes de transmission intergénérationnelle des comportements routiers, ainsi que la reproduction intergénérationnelle de l'infraction et de l'accident : les comportements des enfants et des parents seraient corrélés et les accidents et les infractions des parents prédiraient ceux des enfants (e.g., Bianchi & Summala, 2004 ; Ferguson, Williams, Chapline, Reinfurt, & De Leonardis, 2001 ; voir aussi Taubman-Ben-Ari, Mikulincer, & Gillath, 2005 cités par Assailly, 2010). Il faut toutefois noter

[31] Dopamin Receptor D4 (Dreber & Apicella, 2009)

[32] Selon la théorie de l'Attachement (Bowlby, 1969, cité par Assailly, 2010), le besoin de protection est un besoin inné. La sécurité de l'attachement repose sur l'idée qu'en cas de danger, de besoin, la figure d'attachement sera présente. La sécurité de l'attachement permet la satisfaction d'un autre besoin inné : la recherche de nouveauté et l'exploration.

que l'influence peut être négative comme positive, l'enfant pouvant tout aussi bien imiter des comportements à risque que des comportements prudents (Assailly, 2010).

6.1.3 Les pairs, le groupe

Bien que l'influence parentale reste importante tout au long de la vie, d'autres sources d'influence, telles que les pairs, peuvent venir impacter le comportement des individus comme les comportements à risque. L'influence des pairs s'observe plus particulièrement à l'adolescence et chez le jeune adulte (Gardner & Steinberg, 2005).

Le groupe de pairs est le lieu où l'individu va expérimenter, notamment à l'adolescence, la consommation de certaines substances ou certaines pratiques. De nombreux travaux ont mis en évidence des similarités entre les comportements des individus et ceux de leurs pairs. Ainsi, le simple fait de s'associer à des pairs qui s'engagent dans des comportements dangereux rendrait les enfants, adolescents et jeunes adultes plus susceptibles de s'y engager eux-mêmes (Gerrard *et al.,* 1996a ; Teese & Bradley, 2008).

Le groupe exerce une certaine pression sur l'individu qui chercherait, en modelant son comportement sur celui d'autrui, à travers l'engagement dans des comportements à risque, à se conformer à ses normes. Dans le domaine routier, la pression des pairs peut s'exprimer par l'influence des passagers sur le comportement du conducteur. La simple présence du groupe de pairs est en effet susceptible d'augmenter la prise de risque et le risque d'accident (cf. Chapitre 1). Le risque d'accident augmente avec le nombre de passagers transportés chez les conducteurs adolescents (e.g., Chen *et al.,* 2000 ; Doherty *et al.,* 1998 ; Lin & Fearn, 2003 ; Preusser *et al.,* 1998). Ce risque augmenterait particulièrement en présence de passagers d'âge voisin, notamment si le conducteur et les passagers sont tous de sexe masculin (Chen *et al.,* 2000 ; Ingham, 1991, cité par OCDE, 2006 ; Waylen & McKenna, 2002). Les jeunes conducteurs se sentiraient poussés à se conformer aux demandes de s'engager dans des comportements à risque par leur passagers (Regan & Mitsopoulos, 2001). Une étude de Simmons-Morton *et al.*, (2005) montre ainsi que les jeunes conducteurs, hommes ou femmes, conduisaient plus vite et avec des intervalles entre véhicules plus courts aux carrefours s'ils transportaient des jeunes passagers, notamment des jeunes hommes.

Le fait que l'individu manifeste les mêmes comportements que ses pairs n'est pas forcément la preuve de la seule influence des pairs sur son comportement mais peut également être le fruit de la sélection, phénomène qui lui est symétrique. En effet, l'individu tend à choisir de s'associer plutôt à des individus présentant les mêmes types de comportements que lui parmi l'ensemble des pairs disponibles (Bauman & Ennett, 1996, cités par Assailly, 2010). Les sujets preneurs de risque ont ainsi tendance à choisir des amis également preneurs de risque ce qui aura pour conséquence de renforcer leurs comportements à risque.

L'influence des pairs sur les comportements à risque n'est toutefois pas systématiquement observée et lorsqu'elle l'est, elle n'est pas systématiquement négative (e.g., Baxter et al., 1990 ; Regan & Mitsopoulos, 2001). L'influence des passagers sur les comportements à risque au volant serait en effet modulée par des variables telles que le sexe et l'âge du conducteur et des passagers ou encore par la nature de leur relation. L'influence des passagers sur le risque d'accident serait ainsi plus marquée chez les jeunes conducteurs (Chen *et al.,* 2000 ; Doherty *et al,* 1998 ; Preusser *et al.,* 1998). Chez les conducteurs plus âgés, la présence de passagers peut même s'avérer bénéfique (Preusser *et al.,* 1998). Plusieurs études ont par ailleurs mis en évidence un effet particulièremeent délétère de la présence de jeunes hommes pour les jeunes conducteurs de sexe masculin. Baxter *et al.* (1990) ont montré que l'effet

de la présence de passager sur les comportements à risque des jeunes conducteurs s'observait uniquement pour les jeunes conducteurs hommes transportant d'autres jeunes du sexe masculin (voir aussi Chen *et al.,* 2000 ; Simons-Morton *et al.,* 2005 ; Waylen & McKenna, 2002). Dans l'étude de Regan et Mitsopoulos (2001), la présence de jeunes passagers, notamment masculins, avait plus de chances de favoriser une conduite à risque et une conduite antisociale que celle de passagers plus âgés ou d'enfants. Un passager de sexe masculin risquait plus d'avoir une influence négative sur les conductrices que l'inverse. Plus intéressant encore, dans des groupes témoins, les passagers pouvaient avoir un rôle positif. Dans certaines circonstances, Simon-Mortons *et al.* (2005) ont par ailleurs noté un effet positif de la présence d'une jeune passagère, tant sur les conducteurs de sexe masculin que féminin. Par ailleurs, la théorie de la polarisation, issue des travaux sur la prise de décision en situation de groupe, postule que la direction de l'effet du groupe sur la prise de risque - vers le risque (risky shift) ou vers une position plus conservatrice -est fonction de la norme du groupe en question et des tendances à la prise de risque de ses membres (Hogg, Turner, & Davidson, 1990). Ainsi, les individus plutôt conservateurs, lorsqu'ils sont en groupe, peuvent devenir davantage conservateurs alors que les individus enclins à prendre des risques auront tendance à prendre davantage de risque (Hogg *et al.,* 1990). Des variables telles que le sexe et les traits de personnalité peuvent venir modérer ces effets. Ainsi, en fonction des normes du groupe, le groupe et les pairs peuvent donc favoriser ou inhiber le risque.

Cette influence du groupe des pairs sur les comportements à risque se ferait en partie à travers son effet sur la perception des risques. L'appartenance à un groupe est importante pour la construction et la signification du risque. Les normes et les croyances partagées par les membres du groupe participent à la mise en place d'un réseau d'informations par chacun des membres qui vont influencer l'évaluation et la perception des risques. Cela s'observe également à un niveau plus large : celui de la culture.

6.1.4 La culture et les médias

Plus largement, l'appartenance groupale et la culture viendraient influencer la tendance à s'engager dans des comportements à risque. Plusieurs travaux ont mis en évidence des différences interculturelles, notamment entre nations, concernant la prise de risque (Hsee & Weber, 1998 ; Sivak, Soler, Tränkle, & Spagnhol, 1989). Dans le domaine routier, Sivak *et al.* (1989) a montré, à travers une étude interculturelle sur simulateur de conduite, que les sujets allemands se distinguaient des espagnols et des américains par une moindre tendance à la prise de risque traduisant, pour les auteurs, une différence culturelle concernant le niveau-cible de risque. Ces différences ne concernent pas nécessairement l'ensemble des comportements à risque mais dépendent des domaines du risque. Hsee et Weber (1998) ont ainsi montré dans une étude comparative concernant la préférence pour le risque dans les domaines financier, académique et médical entre des étudiants américains et chinois, que ces derniers se montraient moins « risk-averse » mais uniquement pour les risques financiers. Ces différences traduiraient un effet des déterminants sociaux et culturels, notamment, des valeurs, des normes et des croyances culturellement définies, sur l'attitude face au risque et son évaluation.

Le risque est une construction sociale, autrement dit, la valeur qui lui est accordée, sa signification, son évaluation et sa perception sont culturellement définis (Douglas, 1983). L'influence des déterminants sociaux et culturels s'observe à travers les différences entre groupes nationaux ou entre sous-groupes concernant la perception des dangers (e.g., Englender, Farago, Slovic, & Fischhoff, 1986 ; Karpowicz-Lazreg & Mullet, 1993 ; Lund & Rundmo, 2009 ; voir aussi Kouabenan, 2006b). Ainsi, chaque société produit, accepte, rejette des risques précis en fonction d'un certain nombre de

déterminants (Cadet, 2006). La perception des risques serait fonction des profits valorisés ou espérés et les conditions de vie ou les activités qui exercées dans la société ou le groupe social. L'évaluation des risques peut également être influencée par les craintes, les préoccupations et l'histoire de chaque groupe social (e.g., accidents ou incidents ayant affecté le groupe) ou encore la politique, l'époque, la génération (e.g., les personnes qui ont vécu des catastrophes ou la guerre banalisent la guerre) (Kouabenan, 2006a). Par ailleurs, les normes et les croyances partagées par les membres d'un groupe participent à la mise en place d'un réseau d'informations qui vont également influencer l'évaluation et la perception des risques. Certaines de ces croyances tendent à banaliser le risque tandis que d'autres tendent à l'exagérer : les croyances fatalistes qui caractérisent particulièrement les cultures collectivistes, peuvent par exemple amener à attribuer des causes externes aux accidents et ainsi augmenter le niveau de prise de risque (Kouabenan, 1998). La perception des risques ainsi que la valeur accordée au risque et son utilité dépendent également des valeurs culturelles et sociales. Les sociétés peuvent être différenciées sur la base des valeurs qui leurs sont fondamentales et qui influencent le comportement des individus (Schwartz, 1999). Des valeurs telles que l'autonomie peuvent pousser à la prise de risque tandis que les valeurs de sécurité peuvent pousser à la prudence. Par ailleurs, certains groupes sociaux (e.g., certains corps de métiers) ou certaines cultures collectivistes peuvent considérer la prise de risque comme un acte de bravoure et peuvent y voir une manière de se valoriser (Kouabenan, 2006a). Les membres d'une même communauté finissent ainsi par construire une culture commune du risque (Kouabenan, 2001b) qui peut influencer l'engagement dans les comportements à risque.

Ainsi, les opinions et les attitudes à l'égard du risque dépendent des valeurs auxquelles nous croyons, de la culture à laquelle nous adhérons. Il s'agit là d'un « biais culturel » qui influencerait le traitement de l'information, les croyances constituant des heuristiques. Les médias constituent également une source d'informations privilégiée sur les risques, facilement disponible, sur laquelle l'individu va s'appuyer pour les évaluer. Outre l'effet de la médiatisation des risques sur leur perception, déjà évoqué plus haut, les médias peuvent directement influencer la prise de risque des individus (voir Assailly, 2010 pour une revue sur les facteurs du risque). D'une manière générale, les medias semblent avoir une influence néfaste sur le risque. Une méta-analyse de Fischer, Guter et Frey (2008), portant sur les effets de l'exposition à la promotion du risque par divers média (télévision, vidéo, cinéma) montre que cette exposition augmente la disponibilité des cognitions relatives à la prise de risques, ce qui accroît en retour la tendance à prendre des risques. Plus précisément, l'exposition aux jeux vidéo, notamment aux jeux violents, augmenterait l'agressivité des adultes et des enfants, hommes et femmes, et inhiberait les comportements sociaux (Anderson & Bushman, 2001 ; Krahé & Möller, 2004, cités par Assailly, 2010). Dans le domaine routier plus particulièrement, plusieurs travaux mettent en évidence les effets négatifs des jeux de course sur le style de conduite. Assailly (2010) rapporte une étude de Vorderer et Klimmt (2006) qui, bien que ne montrant pas de lien entre l'usage des jeux de course et un style de conduite à risque mesuré à partir de données auto-rapportées, montre en revanche des effets à court termes de l'usage de ces jeux sur le style de conduite observée sur simulateur de conduite. De même, Fischer, Kubitzki, Guter, & Frey (2007, cités par Assailly, 2010) montrent que la fréquence du jeu est liée à un style de conduite compétitif, agressif et à l'implication dans les accidents. De plus, les sujets qui jouent à ce type de jeux rapportent une disponibilité plus importante des cognitions et des affects associés à la prise de risque que les sujets qui jouent à des jeux plus « neutres ». Ce dernier résultat ne s'observe que chez les hommes.

6.2 Facteurs individuels

De nombreux travaux ont été menés en vue d'identifier des traits de personnalité associés à la prise de risque. Le trait de personnalité renvoie à une différence individuelle dans la tendance à se comporter, penser et ressentir de manière systématique (McCrae & Costa, 1990). Bien que, comme indiqué plus haut, les travaux ne semblent pas aller dans le sens de l'existence d'une personnalité du preneur de risque, un certain nombre de traits de personnalité ont été associés à la prise de risque et peuvent ainsi constituer des facteurs de vulnérabilité. De plus, comme indiqué plus haut, le fait qu'un trait soit relié à un domaine de prise de risque ne signifie pas qu'il est nécessairement relié aux autres domaines. S'agissant du risque routier plus particulièrement, de nombreuses études ont mis en évidence la relation entre certains traits et le risque d'accident et les comportements à risque au volant (e.g., Deery & Fildes 1999 ; Elander, West, & French, 1993 ; Ulleberg, 2001 ; Ulleberg & Rundmo, 2003). Parmi ces traits, on retrouve la recherche de sensation, l'impulsivité, l'agressivité, l'anxiété, l'altruisme, la déviance sociale, la propension à l'ennui ou un faible niveau d'altruisme (e.g., Dahlen, Martin, Ragan, & Kuhlman, 2005 ; Elander *et al.,* 1993 ; Jonah, 1997 ; Schwebel *et al.,* 2006 ; Ulleberg, 2001 ; Ulleberg & Rundmo, 2003). Pour Ulleberg et Rundmo (2003), l'influence des traits de personnalité sur les comportements à risque au volant se ferait au travers de leur effet sur les attitudes à l'égard du risque et de la sécurité. Il ne nous est pas possible de revenir sur tous les traits et les facteurs dispositionnels ayant été mis en relation avec la prise de risque. Aussi, ne seront évoqués que ceux qui nous intéressent plus particulièrement dans le cadre de cette thèse, à savoir les facteurs importants dans le domaine du risque routier et notamment, les facteurs sur lesquels un effet de l'âge et du sexe a été mis en évidence.

6.2.1 Traits de personnalité

6.2.1.1 La recherche de sensation

La recherche de sensation est certainement le trait de personnalité qui a été le plus étudié à propos de la prise de risque. Ce trait se définit comme le besoin d'expériences et de sensations variées, complexes, nouvelles et intenses. Il peut par conséquent conduire l'individu à prendre des risques physiques, sociaux, juridiques et financiers pour vivre ces expériences et pour satisfaire ce besoin (Zuckerman, 1994). Cette dimension serait liée à l'existence d'un niveau optimal d'activation et de stimulation (arousal) qui serait élevé pour le chercheur de sensation. Ce trait a été conceptualisé par Zuckerman qui considère que cette tendance s'inscrirait dans des mécanismes biologiques : le niveau optimum d'activation serait en fait lié à un niveau optimum de l'activité du système catécholaminergique et dopaminergique. Les chercheurs de sensations vont chercher des stimulations de diverses manières. Zuckherman, Eysenck et Eysenck (1978) en définissent quatre dans leur échelle Sensation Seeking Scale forme V (SSS V) : la recherche de danger et d'aventure (e.g., activités dangereuses et sports extrêmes) ; la recherche d'expériences nouvelles (e.g., art, musique, voyages, rencontres) ; la désinhibition (e.g., usage de produits psycho-actifs, participation à des fêtes, expériences sexuelles, jeux d'argent) ; la susceptibilité à l'ennui (aversion pour le répétitif et le routinier, mise en œuvre des conduites pour lutter contre). Pour Assailly (2010), la recherche de sensation peut renvoyer à une préférence systématique pour les bénéfices en termes de stimulation.

La prise de risque constituerait le moyen par lequel l'individu arrive à satisfaire son besoin d'activation et de recherche de sensation. Aussi, la recherche de sensation serait liée à la prise de risque

dans divers domaines. Un grand nombre de travaux ont mis en évidence des corrélations positives significatives entre la recherche de sensations et les conduites à risque et/ou addictives dans divers domaines (sexualité, tabac, alcool, drogues illicites, conduite routière, sports à risque, actes délictueux, risques financiers) (e.g., Duangpatra, Bradley, & Glendon, 2009 ; Özmen & Sümer, 2010 ; Zuckerman, 1979, 1990, 1994 ; Zuckerman & Kuhlman 2000). Dans le domaine des comportements à risque routier qui nous intéresse plus particulièrement, la recherche de sensation est de manière consistante associée et à la conduite dangereuse et l'implication dans les accidents (Arnett, 1996 ; Iversen & Rundmo, 2002 ; Deery & Fildes, 1999 ; Jonah, 1997 ; Rosenbloom, 20003 ; Ulleberg, 2001 ; Zimbardo, Keough, & Boyd, 1997). Plus particulièrement, l'implication dans des accidents de la route serait prédite par la recherche de danger et d'aventures et la recherche d'expériences nouvelles (Beirness, 1995, cité par Jonah, 1997). La recherche de sensation serait notamment associée à la conduite agressive, au fait de conduire en ayant bu, à une vitesse excessive, ou encore au fait d'être passager d'un conducteur sous l'influence de l'alcool (Arnett, 1990 ; Dahlen *et al.,* 2005 ; Zuckerman, 1994). Schwebel et *al.* (2006), ont montré que la recherche de sensation était un meilleur prédicteur des comportements d'infractions auto-rapportés au volant que l'agressivité et le manque de « consciencieusité » (i.e., la tendance des individus à se montrer impulsifs). Ainsi, le chercheur de sensation accepte davantage de risque pour la stimulation provoquée par le comportement risqué (Jonah, 1997).

Les chercheurs de sensations percevraient également moins de risque que les individus montrant un niveau de recherche de sensations moindre (Kern *et al.,* 2014). Cela a pu s'observer dans le domaine routier, les chercheurs de sensation sous-estimant le risque auquel il se trouvent exposés en prenant le volant et ne prenant pas de mesure pour améliorer leur sécurité (Arnett, 1990 ; Ulleberg & Rudmo, 2003). Ainsi, pour Rosenbloom (2003), la recherche de sensation modérerait le lien entre l'évaluation du risque et les comportements à risque.

Les liens entre la recherche de sensation et les comportements à risque sont toutefois complexes. Tous les preneurs de risque n'ont pas nécessairement un niveau de recherche de sensation élevé (e.g., Lafollie & Le Scanff, 2008). De même, si tous les chercheurs de sensations cherchent à satisfaire un besoin de stimulation, ils ne cherchent pas nécessairement à le satisfaire de la même manière et à travers les mêmes comportements. Les quatre sous-dimensions de la recherche de sensation, définies par Zuckerman, ne sont en effet pas corrélées : elles sont indépendantes et ne concernent pas nécessairement les mêmes populations et les mêmes comportements à risque (Carton & Lacour, 1990 ; Teichman & Barnea, 1989, cités par Assailly, 2010). Ainsi, les individus qui pratiquent des sports à risque n'ont pas nécessairement tendance à rechercher des sensations à travers l'usage de substances psychoactives. La valeur prédictive de la recherche de sensation peut même varier au sein d'un même domaine comportemental : la conduite sous l'influence de l'alcool est mieux prédite par la recherche de sensations que la vitesse excessive qui, elle, est mieux prédite par le refus de l'autorité (Fernandes & Jobs, 2007, cité par Assailly, 2010).

6.2.1.2 L'impulsivité et la régulation émotionnelle

L'impulsivité, autre trait de personnalité souvent associée à la prise de risque renvoie à la tendance à réagir rapidement à des indices de récompense potentielle, sans planification ou délibération ni considération des pertes ou des sanctions potentielles (Zuckerman & Kuhlman, 2000). Ce trait comprendrait plusieurs facettes : le manque de préméditation ou d'anticipation, le manque de persévérance, la recherche de sensation et l'urgence face aux émotions positives ou négatives.

L'impulsivité est fortement liée à la recherche de sensations théoriquement et empiriquement (e.g., Zuckerman, 1991).

De nombreuses études ont mis en évidence l'association entre l'impulsivité et l'engagement dans des comportements à risque (e.g., Dahlen *et al.,* 2005). Elle serait ainsi associée à la prise de risque dans les paris (Dahlback, 1990), au jeu patholgique (Blazczynski & Steele, 1997, cités par Assailly, 2010), à l'usage d'alcool, de tabac, de substances psycho-actives au moment de l'adolescence (Chassin & Flora, 2004 ; voir aussi Kendler & Prescott, 2003 et Krueger & Hicks, 2002, cités par Assailly, 2010), aux comportements sexuels non protégés (e.g., Robbins & Bryan, 2004) ou encore aux comportements antisociaux (Blazczynski & Steele, 1997, cités par Assailly, 2010). Toutefois, comme pour la recherche de sensation, l'impulsivité n'est pas reliée à toutes les activités risquées : elle peut être par exemple liée aux conduites à risque pour la santé, mais pas à la pratique de sports extrêmes (Llewellyn, 2008). Par ailleurs, les influences de ce trait de personnalité sont modulées par la variable sexe (Stoltenberg, Batien, & Birgenheir, 2008). Dans le domaine routier plus particulièrement, une forte impulsivité serait associée à l'implication dans les accidents, à la conduite agressive et aux comportements à risque au volant (non port de la ceinture de sécurité, conduite en état d'ivresse, être passager d'un conducteur alcoolisé, vitesse excessive) (e.g., Dahlen *et al.,* 2005 ; Schwebel *et al.,* 2006 ; Ulleberg, 2001).

Même si un niveau d'impulsivité important est souvent associé à un niveau bas de perception de risque, les deux variables agiraient toutefois de manière indépendante (Cook & Bellis, 2001 ; Ryb *et al.*, 2006). Ryb *et al.* (2006), dans une étude sur le lien entre impulsivité, perception des risques et comportements à risque au volant montrent que les deux variables ne sont pas nécessairement associées : certains individus agissent de manière impulsive tout en percevant les risques tandis que d'autres ne perçoivent pas les risques sans pour autant être impulsifs. L'impulsivité a souvent été associée aux difficultés de régulation émotionnelle ou d'autocontrôle, elles-mêmes associées à la prise de risque. L'impulsivité pourrait entrainer de la prise de risque en raison d'un manque d'auto-contrôle, de compétences de régulation de l'individu qui ne pourrait refreiner son engagement dans le comportement (Barratt, 1994) et s'y s'engagerait de manière trop hâtive, particulièrement dans les situations qui provoquent de la frustration ou de la colère. Plusieurs études ont notamment pu mettre en relation les déficits de l'autorégulation (émotionnelle et cognitive) de la prise de décision, lors de l'adolescence, à l'usage de tabac, à l'excès d'alcool, à l'usage de substances psycho-actives, à des comportements sexuels à risque, et aux troubles du comportement, bien que ces relations soient modérées (voir Assailly, 2010 pour une revue).

6.2.1.3 L'agressivité

L'impulsivité et les difficultés de régulation émotionnelles ont souvent été associées à l'agressivité (Barratt, 1994) ou la colère au volant (Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch, & Richards, 2003), qui seraient elles-mêmes associées aux comportements à risque. De nombreuses études ont mis en évidence l'association entre l'agressivité et l'engagement dans des comportements à risque (Zuckerman & Kuhlman, 2000), notamment au volant (Ulleberg, 2001).

Il apparaît par exemple que les adolescents norvégiens avec un niveau élevé d'agressivité percevaient pour eux-mêmes un risque d'accident élevé mais ne prenaient pour autant aucune mesure pour se protéger et conduisaient de manière dangereuse (Ullberg & Rundmo, 2003). Reliée à la colère ou l'hostilité, l'agressivité peut renvoyer à un état passager comme à une tendance générale à montrer des comportements de frustration, d'hostilité et de colère. La colère au volant, autrement dit la tendance à se montrer en colère pendant l'activité de conduite, a été associée à la colère ressentie envers les autres

usagers, l'impatience ressentie pendant la conduite, la conduite dangereuse (conduite agressive, transgressions autorapportées, non port de la ceinture, excès de vitesse, etc.) et les accidents (e.g., Dahlen *et al.,* 2005 ; Deffenbacher *et al.*, 2003 ; Deery & Fildes, 1999 ; Iversen & Rundmo, 2002 ; Schwebel *et al.*, 2006 ; Ulleberg, 2001). Ainsi, les individus ayant un niveau élevé d'agressivité sont susceptibles d'être plus facilement frustrés ou énervés, ce qui peut les amener à manifester davantage de comportements agressifs au volant (dépassement rapide, vitesse excessive, talonnage, etc.) (e.g., Deffenbacher e*t al.,* 1994).

La liste des traits de personnalité que nous venons de dresser n'est pas exhaustive. La prise de risque a également été associée à des grandes dimensions de la personnalité, regroupant plusieurs traits, telles que l'ouverture à l'expérience et à l'extraversion ou à un moindre degré à la conscienteusité (De Vries & De Vries, 2009, cités par Assailly, 2010). Là encore, le lien entre la prise de risque et les différents traits et dimensions varie en fonction du type de risque étudié. D'autres variables dispositionnelles peuvent par ailleurs influencer la prise de risque.

6.2.2 Facteurs dispositionnels

6.2.2.1 L'estime de soi

Les travaux sur le lien entre l'estime de soi et les comportements à risque sont nombreux. Les résultats de ces travaux sont en apparence contradictoires : certains montrent qu'une faible estime de soi serait associée à une prise de risque importante, d'autres que les individus avec une haute estime de soi s'engageraient dans davantage de comportements à risque (Connor, Poyrazlı, Ferrer-Wreder, & Grahame, 2004). Ces différences s'expliqueraient par le type de comportements à risque considéré : alors qu'une faible estime de soi serait associée à l'engagement dans des comportements socialement inacceptables (e.g., relations sexuelles à risque, consommation d'alcool) (e.g., Buyukgoze-Kavas, 2009), l'engagement dans des comportements à risque acceptables (e.g., sports à risque) constituerait une stratégie employée pour restaurer l'estime de soi lorsque cette dernière est déficiente (e.g., Cazenave Le Scanff, & Woodman, 2009). Ce lien s'observe également dans le domaine routier : une étude de Vavrik (1997) a montré que les adolescents qui avaient eu un accident au cours de l'année précédant l'étude avaient une meilleure estime de soi que des adolescents n'ayant pas eu d'accidents.

L'estime de soi modulerait le lien entre la perception du risque et les comportements à risque. Une étude de Gibbons et Gerrard (1997, cités par Assailly, 2010) sur le lien entre l'usage de tabac et le risque perçu montre que les individus avec un niveau élevé d'estime de soi percevraient moins de risque, autrement dit, ils minimiseraient davantage les dangers associés au tabac que les individus avec un niveau d'estime plus bas et rechuteraient davantage dans la consommation de tabac.

6.2.2.2 La perspective temporelle

Le rapport qu'entretiennent les individus au temps peut également influencer leur tendance à s'engager dans des comportements à risque. La perspective temporelle (PT) peut être définie comme le passé, le présent et le futur psychologiques tels qu'ils existent pour l'individu et influencent celui-ci (Fink, 1957, cité par Demarque, 2011). Elle se composerait de plusieurs dimensions (Hoornaert, 1973,

cité par Demarque, 2011) dont les plus étudiées sont : l'orientation temporelle prédominante, qui renvoie au registre temporel préférentiel (passé, présent, futur) dans lequel pense et agit l'individu ; l'extension temporelle, qui correspond à la distance temporelle vers le passé ou le futur qu'une personne peut se représenter ; et l'attitude temporelle, qui correspond à la valence attribuée aux différents registres temporels (Zimbardo & Boyd, 1999). Selon la théorie de la perspective temporelle de Zimbardo & Boyd (op. cit.), la perspective temporelle présente comprend une perspective temporelle hédoniste, qui renvoie à la volonté de poursuivre des objectifs de gratification immédiate et une perspective temporelle fataliste, qui se caractérise par un certain pessimisme et une certaine impuissance. La perspective temporelle future, quant à elle, se caractérise par la tendance à s'abstenir du plaisir immédiat afin d'obtenir des récompenses à long terme. Bien que la perspective temporelle constitue une variable psychologique individuelle, plusieurs auteurs insistent sur son origine sociale et culturelle, ce construit étant largement dépendant du contexte social (e.g., situation de crise comme le chômage) (e.g., Apostolidis, 2006 ; Demarque, 2011).

D'une manière générale, les individus ayant une perspective temporelle présente (PTP) auraient davantage tendance à s'engager dans des comportements à risque, tandis que la probabilité que les individus ayant une perspective temporelle future (PTF) s'y engagent est moindre. La perspective temporelle présente des jeunes adultes serait notamment corrélée positivement avec la fréquence des relations sexuelles et le nombre de partenaires sexuels (Rothspan & Read, 1996), la consommation d'alcool, de tabac et de substances illégales (Wills, Sandy, & Yaeger, 2001) et des conduites dangereuses (Zimbardo *et al.,* 1997). A l'inverse, les individus ayant une perspective temporelle future ont moins de partenaires sexuels (Rothspan & Read, 1996), consomment moins de substances psychoactives (Wills *et al.*, 2001) et rapportent moins de comportements à risque au volant (Zimbardo *et al.,* 1997). Ils rapporteraient d'ailleurs davantage de comportements de santé (comportements alimentaires sains, brossage de dents, utilisation de la ceinture de sécurité) (e.g., Hall & Fong, 2007).

La perspective temporelle modulerait le lien entre la perception des risques et l'engagement dans des comportements à risque. Dans une étude sur le lien entre la consommation de cannabis, la perception des risques et la PT future, Apostolidis, Fieulaine, Simonin et Rolland (2006) mettent en évidence le rôle protecteur de la PT future face au comportement à risque (usage et fréquence de la consommation de cannabis). Toutefois, les sujets orientés vers le futur et s'engageant néanmoins dans le comportement à risque en question percevaient moins de risque attachés à leur comportement. Ce déni du risque serait, selon les auteurs, une stratégie permettant aux individus de résoudre l'inconsistance cognitive dans laquelle ils se trouvent en raison du contexte politique socio-sanitaire qui stigmatise les usagers de substances (Peretti-Watel, 2003, cité par Apostolidis *et al.,* 2006). Le rôle prétendument protecteur de la PT future vis-à-vis de la prise de risque peut ainsi être discuté.

6.2.2.3 L'internalisation des règles

Comme nous avons pu le voir, la transgression des règles peut dans certains cas (e.g., la transgression des règles routières) impliquer la mise en danger de soi. La transgression des règles et donc la prise de risque a été mise en relation avec l'internalisation des règles. Lorsqu'ils se trouvent face à une règle, les individus peuvent ou non s'y conformer. Lorsqu'ils le font, ce n'est pas nécessairement pour les mêmes raisons. Tyler (1990) distingue ainsi deux types de motivations à la conformité face aux règles : la motivation instrumentale – reliée aux gains et aux pertes impliqués par la conformité ou la transgression de la règle en question – et la motivation normative, qui est le résultat d'une internalisation

de la règle et d'un sentiment d'obligation de se conformer, en accord avec ses valeurs personnelles. L'internalisation peut ainsi être définie comme le processus développemental par lequel l'individu acquiert progressivement les valeurs et les prescriptions sociales issues de sources externes et les transforment en attributs, valeurs personnelles et comportements autorégulés (Grolnick, Deci, & Ryan, 1997). Si dans le cas d'une motivation instrumentale à se conformer à la règle, la régulation du comportement est externe, dans le cas d'une motivation normative, elle est interne. On peut ainsi parler d'autorégulation. Celle-ci se développerait selon un continuum allant de l'introjection (la régulation est interne, mais pas intégrée au système de valeur personnel) jusqu'à l'intégration (l'autorégulation est due à une intégration du comportement à un système (de valeurs, d'objectifs et de motivations) unifié et cohérent). Le niveau d'internalisation augmente avec l'âge et varie entre les individus et chez un même individu en fonction des domaines. Le contexte social et les pratiques éducatives peuvent influencer cette internalisation (Grolnick *et al., op. cit.*). Par exemple, une conformité fluctuante des parents face à la règle du port de la ceinture de sécurité peut amener l'enfant à considérer que cette règle relève davantage d'une convention sociale, à laquelle il peut ou non se plier, plutôt qu'à une véritable internalisation de la règle (Granié, 2004b).

L'individu se conformerait ainsi d'autant plus que son niveau de motivation normative, et donc d'internalisation, est élevé. Autrement dit, lorsque les règles font partie de son système de valeurs, il est moins enclin à les transgresser. Cet effet de l'internalisation sur la capacité des individus à inhiber leur comportement et à s'autocontrôler s'observe dès l'enfance (Kochanska, Murray, & Coy, 1997). Cet effet de l'internalisation sur les comportements à risque a pu s'observer dans le domaine routier. Yagil (1998) a en effet montré que les groupes de conducteurs à hauts risques (les hommes et les jeunes) montrent un niveau de motivation normative à se conformer aux règles routières moins important que les femmes et les plus âgés. Il a également montré que le niveau moindre de motivation normative constitue davantage un facteur explicatif de la transgression des règles routières pour les groupes à haut risque que pour les groupes moins à risque. Cet effet de l'internalisation sur la transgression et la prise de risque a été observé chez les enfants et les adolescents piétons concernant le respect des règles routières (Granié, 2007, 2009b ; Tostain, Lebreuilly, & Georget, 2005), chez les enfants, concernant la prise de risque à vélo (Granié, 2011) ou encore chez les adolescents concernant la consommation de drogues (Nucci, Guerra, & Lee, 1991), les comportements délinquants (Tavecchio, Stams, Brugman, & Thomeer-Bouwens, 1999) et divers types de comportements à risque (Kuther & Higgins-d'Alessandro, 2000). Dans ces dernières études, l'internalisation des règles se manifeste à travers la classification de ces règles dans les domaines moral et prudentiel qui renvoient, selon les travaux issus de la théorie des domaines sociaux, à des règles relatives à son propre bien-être et à celui d'autrui. Elles forment un ensemble de règles internalisées et difficilement transgressées par l'individu (Smetana, 1997). Il semble ainsi que l'internalisation des règles, occasionnée par la classification de celles-ci dans le domaine de la morale plutôt que des conventions sociales, permettent à l'individu de s'autocontrôler face aux comportements à risque.

L'effet prédicteur de l'internalisation sur la prise de risque serait même un meilleur prédicteur des comportements à risque que le sexe biologique. Dans une étude sur le rôle du sexe sur les relations entre l'internalisation des règles concernant le comportement cycliste et la propension à prendre des risques à vélo d'enfants de 9-12 ans, Granié (2011) montre que lorsque l'internalisation est contrôlée, le sexe ne prédit pas les comportements cyclistes à risque déclarés. Cet aspect sera développé plus loin.

La relation entre l'internalisation des règles et la prise de risque n'est toutefois pas nécessairement linéaire. Selon Yagil (1998), c'est l'engagement de l'individu dans un comportement infractionniste qui l'amènerait, par recherche de cohérence et de réduction de la dissonance cognitive, à percevoir la règle comme illogique ou dépassée. Autrement dit, si l'internalisation — par

l'intermédiaire de son effet sur la conformité aux règles — influencerait la prise de risque, le comportement de l'individu influencerait également son niveau d'internalisation des règles.

6.2.2.4 L'expérience du risque

La prise de risque peut également peut également être influencée par l'histoire de l'individu, notamment par son expérience du risque qui fait partie des déterminants de la perception des risques (Causse *et al.,* 2004 ; Kouabenan, 2006a). Il apparaît que les personnes qui ont fait l'expérience des conséquences négatives associées à une situation risquée tendraient à surévaluer le risque. Des recherches dans le domaine du risque routier montrent ainsi que la perception du risque, et plus particulièrement l'optimisme comparatif, varie selon que les automobilistes ont été impliqués en tant que conducteurs ou en tant que passagers dans un ou plusieurs accidents (expérience directe de l'accident), connaissent des personnes de leur entourage qui ont eu un accident (expérience indirecte de l'accident), ou encore considèrent que la situation à juger est une cause fréquente d'accident (fréquence perçue de l'occurrence de l'accident) (Causse *et al.,* 2004). L'expérience d'un évènement négatif serait ainsi associée à la croyance que la probabilité de faire l'expérience de cet évènement est supérieure à la moyenne des gens (Weinstein, 1980). De même, dans une étude sur la perception du risque de contamination par le staphylocoque aureus multi-résistant à la méthiciline (SAMR), Kouabenan *et al.* (2003) montrent que les personnes ayant fait l'expérience d'une contamination tendent à redouter davantage ce risque. De plus, ces personnes surévaluent leur vulnérabilité à d'autres risques du milieu hospitalier. Cela a également été mis en évidence dans le domaine routier : une étude de Kouabenan (2002) montre que les personnes ayant déjà été victimes d'un accident de la route tendent à surévaluer non seulement le risque d'accident de la route, mais également d'autres risques (e.g., agression dans la rue, chômage, cambriolage, accident de travail). Pour les auteurs, l'expérience négative d'un risque augmente la disponibilité et l'accessibilité des évènements néfastes.

Néanmoins, si l'expérience d'un évènement négatif peut amener l'individu à surévaluer sa vulnérabilité, une longue exposition au risque et un manque d'expérience négative peuvent à l'inverse favoriser sa banalisation. Les personnes qui ont, par exemple, subies de dures épreuves (e.g., dictatures, famines, guerre, chômage, catastrophe naturelle, etc.), peuvent banaliser le risque ou le considérer comme une fatalité. Dans l'étude de Kouabenan *et al.* (2003), le personnel soignant ayant été le plus en contact avec les patients tend à banaliser le risque de contamination par le SAMR ce qui met en évidence l'effet de l'expérience professionnelle sur le risque perçu. De même, le personnel expérimenté tend à banaliser le risque tandis que le personnel peu informé tend à exagérer les risques de contamination. Divers travaux ont en effet pu montrer que l'expertise des individus était liée à une plus grande objectivité de l'évaluation des risques, tandis que les sujets naïfs tendraient à se laisser davantage influencer par certains aspects comme le caractère impressionnant de la tâche (Potgieter & Bisschoff, 1990 ; Rossi & Cereatti, 1992, cités par Delignières, 1993). Le manque d'expérience négative malgré une longue exposition au risque peut également affecter la perception de sa propre vulnérabilité et influencer l'engagement dans des comportements à risque et réduire les comportements d'auto-protection. Ainsi, dans le domaine routier, une exposition répétée au trafic sans expérimenter d'accident ou de contravention ou en étant confronté à un accident peu grave peut abaisser la perception du risque de l'individu (Delhomme & Meyer, 1999). Ce manque d'exposition à une expérience négative peut l'amener à penser qu'il n'en fera pas l'expérience dans le futur (Weinstein, 1982) et peut augmenter son sentiment d'invulnérabilité (Perloff, 1983). Ainsi, l'expérience du risque

peut conduire à sa sous-estimation ou à sa surestimation, selon le temps et la fréquence avec laquelle l'individu est exposé à celui-ci et selon les expériences passées, celles-ci étant utilisées par les individus pour prédire leur future vulnérabilité.

L'expérience du risque peut également influencer la prise de risque à travers la perception des bénéfices. Plus précisément, l'expérience des conséquences positives d'un comportement à risque peut augmenter la propension à s'y engager mais également à s'engager dans d'autres comportements à risque. Dans une étude portant sur l'importance des bénéfices perçus de l'alcool sur la consommation d'alcool et sur les autres comportements à risque des adolescents, Goldberg *et al.* (2002) ont montré que les bénéfices perçus de l'alcool pouvaient influencer la propension à s'engager dans la consommation de tabac. D'après cette étude, l'influence de conséquences positives sur les perceptions concernant d'autres comportements peuvent être particulièrement importants à l'adolescence, les adolescents ayant eu peu l'occasion d'expérimenter les effets négatifs d'un comportement, notamment les effets à long termes, alors qu'ils sont susceptibles d'avoir expérimenté les effets positifs.

6.2.2.5 Locus de contrôle, contrôle perçu et capacités perçues

Le locus de contrôle

De nombreuses études ont mis en évidence la relation entre le locus de contrôle (LOC) et la prise de risque (e.g., Crisp & Barber, 1995). Le locus de contrôle (Rotter, 1966) désigne la tendance des individus à considérer que les événements qui les affectent sont le résultat de leurs actions (locus de contrôle interne) ou, au contraire, le fait de facteurs externes sur lesquels ils n'ont que peu d'influence, par exemple la chance, le hasard, Dieu, les autres, les institutions ou l'État (locus de contrôle externe).

Les travaux montrent généralement que les individus ayant un locus de contrôle interne ont moins d'accidents, prennent moins de risques, et montrent davantage de comportements prudents et préventifs que les individus ayant un locus de contrôle externe (e.g., Özmen & Sümer, 2010 ; Montag & Comery, 1987). Cet effet s'observe notamment dans le domaine routier (e.g., Hoyt, 1973 ; Montag & Comery, 1987). Montag & Comery (*op. cit.*) montrent ainsi dans une étude comparant un groupe de conducteurs impliqués dans des accidents mortels à des individus non impliqués dans un accident, que le LOC interne est négativement relié aux accidents et le LOC externe positivement relié aux accidents. Hoyt (1973), dans une étude sur le lien entre le locus de contrôle et les comportements à risque au volant, montre par exemple que les « internes » attribuent plus la causalité des accidents à leur propre comportement et s'attachent plus dans les voitures. De même, Kouabenan (1998) montre, dans une étude menée sur des conducteurs professionnels en Côte d'Ivoire, un lien entre le niveau de superstition et la fréquence des accidents. Les individus superstitieux, tendraient à s'en remettre trop au hasard, ce qui influencerait leurs comportements préventifs. Le locus externe serait ainsi associé à un manque de prudence et d'attitudes préventives puisque le sujet pense que les événements ne dépendent pas de lui (Hoyt, 1973).

Néanmoins, les résultats des études sur le lien entre le locus de contrôle et les comportements à risque sont parfois contradictoires. Une étude de Crisp et Barber (1995) sur le lien entre la perception du risque, le locus de contrôle et l'engagement dans des comportements sexuels à risque chez des consommateurs de drogue, montre par exemple que chez les sujets consommateurs de drogues, le LOC prédit la perception du risque mais pas les comportements : les « internes » ont une meilleure perception des risques mais ne s'engagent toutefois pas moins dans les comportements à risque. Dans le domaine routier plus particulièrement, Arthur et Doverspike (1992, cités par Assailly, 2010) mettent en évidence un lien positif entre l'internalité et l'implication dans des accidents de la route. Iversen et

Rundmo (2002) quant à eux, ne notent pas de relations entre le locus de contrôle dans le domaine de la conduite et la conduite risquée ou l'implication accidentelle. Özkan et Lajunen (2005c) ont élaboré une échelle multidimensionnelle du locus de contrôle adapatée à la conduite. Il ressort de cette étude des résultats allant plutôt dans le sens de ceux d'Arthur (*op. cit.*) : les accidents, passifs ou actifs, et les infractions sont associés à l'internalité. Des phénomènes de surconfiance et d'optimisme comparatif peuvent venir expliquer ce résultat : une confiance excessive dans ses capacités de conduite peut amener à la mise en place de comportements risqués.

Contrôle perçu et capacités perçues

De nombreuses études ont également mis en évidence l'effet du contrôle perçu et des capacités perçues sur la prise de risque à travers leur effet sur la perception du risque et notamment sur l'optimisme comparatif, décrit plus haut. L'optimisme s'observe dans différents domaines et notamment dans le domaine routier (Causse *et al.,* 2006 ; Delhomme, 2000).

L'effet du contrôle subjectif sur la perception du risque et la prise de risque a été particulièrement étudié. Le contrôle perçu peut être décrit comme la tendance à croire que l'on peut influer sur les conséquences potentielles d'une situation donnée (Delhomme & Meyer, 1995, cités par Causse *et al.,* 2004). Le contrôle perçu serait associé à un biais d'optimisme plus important et à une prise de risque plus importante (Weinstein, 1980). En effet, les situations perçues comme plus contrôlables sont associées avec un plus grand biais d'optimisme (Weinstien, 1980). Autrement dit, si les individus estiment qu'ils contrôlent la situation, ils sont plus optimismes quant aux résultats, aux conséquences. Cet effet du contrôle perçu sur l'optimisme a pu s'observer dans différents domaines : la consommation de nourriture saine (Frewer, Shepherd, & Sparks, 1994) ; les risques pour la santé (Weinstein, 1980), les comportements sexuels (Klein & Kunda, 1994) ; les tâches de paris (Chau & Phillips, 1995) ou encore les comportements de conduite (Dejoy, 1989). Klein et Kunda (1994) montrent par exemple, que lorsqu'ils font des jugements risqués, les individus préfèrent des risques contrôlables à des risques moins dangereux mais non contrôlables. Dejoy (1989) montre également que les conducteurs sont plus optimistes quant à l'idée d'éviter des accidents associés à un haut degré de contrôlabilité. Ceci rejoint la différence entre conducteurs et passagers dans une situation donnée : les conducteurs sont dans une position d'internalité et donc sont enclins à prendre un niveau de risque plus élevé que les passagers, qui eux sont dans une position d'externalité et donc sont enclins à prendre un niveau de risque moins élevé, du fait qu'ils ne contrôlent pas la situation (Horswill & McKenna, 1999). Donc, la tolérance par rapport au risque encouru dépend du niveau de contrôle perçu.

Ce lien entre le contrôle perçu et la perception des risques, et notamment l'optimisme comparatif, s'expliquerait par la tendance des individus à estimer qu'ils font plus d'efforts pour éviter les conséquences négatives (Desrichard, Milhabet, & Verlhiac, 2001) et à se sentir plus compétents qu'autrui (Delhomme, 1991 ; Delhomme & Meyer, 1995, cités par Causse *et al.,* 2004 ; Svenson, 1981). En effet, les individus qui perçoivent qu'ils contrôlent la situation surestiment leurs compétences (Causse *et al.,* 2004) ce qui peut avoir pour conséquence de réduire leurs comportements auto-protecteurs. Dejoy (1989) a mis en relation le biais de supériorité et l'optimisme comparatif concernant le risque d'accident. Dans le domaine routier, la surestimation par les conducteurs de leurs capacités de conduite, peut ainsi les amener à croire qu'ils contrôlent n'importe quelle situation de conduite, ce qui peut augmenter leur sentiment de sécurité (Rumar, 1988).

Mc Kenna (1993) s'est intéressé à la sous-estimation de la probabilité d'être impliqué dans des évènements négatifs et à la cause perçue par les individus et en a conclu qu'il s'agirait davantage de l'illusion d'une maîtrise que d'un optimisme irréaliste. Or, l'évaluation irréaliste de ses propres

compétences de conduite dans le sens d'une surestimation, elle-même liée au contrôle perçu, jouerait un rôle néfaste sur la conduite des automobilistes (e.g., McCormick *et al.,* 1986) en augmentant l'engagement dans des comportements à risque et en réduisant les comportements de protection (Causse *et al.,* 2004). Causse *et al. (op. cit.*), dans une étude sur le lien entre capacité perçue, contrôle subjectif et comportements à risque chez le jeune conducteur, montrent que plus les individus ont tendance à considérer qu'ils sont capables de conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcool, moins ils déclarent qu'ils limiteraient leur consommation d'alcool à un ou deux verres ou qu'ils se feraient raccompagner par une autre personne ne dépassant pas le taux d'alcool légal. Ainsi, la tendance à se considérer bon conducteur serait liée aux violations routières (Reason *et al.,* 1990 ; Parker, Reason *et al.*, 1995). Dans le domaine routier, il existerait deux types de compétences et de compétences perçues : les compétences en termes de sécurité (se considérer comme un conducteur sûr) et les compétences en termes d'habileté (se considérer comme un conducteur habile). Il existerait par conséquent deux formes de biais : la tendance à se considérer plus prudent que les autres conducteurs et la tendance à s'estimer plus habile que les autres conducteurs (Harré *et al.,* 2005 ; Harré & Sibley, 2007 ; Sibley & Harré, 2009). Il apparaît que les individus surestimant leur habileté de conduite peuvent montrer davantage d'optimisme, tendent à s'engager dans davantage de comportements à risque au volant et rapportent davantage d'accidents, notamment actifs (i.e., accidents dont ils sont responsables) (e.g., Deery, 1999 ; Harré, 2000 ; Harré *et al.,* 2005 ; Lajunen, Corry, Summala, & Hartley, 1998). L'individu a, par ailleurs, tendance à estimer que les campagnes de prévention s'adressent aux autres individus et pas à lui (Lewis, Watson, & Tay, 2007).

6.3 L'âge et le sexe

6.3.1 Âge et comportements à risque : les adolescents et les jeunes adultes, une population à risque

L'âge est, avec le sexe, l'une des deux variables dont l'effet sur la prise de risque ne fait pas débat. Les études montrent que la tendance à la prise de risque évolue au cours de la vie (Gardner & Steinberg 2005) : elle augmente fortement entre l'enfance et l'adolescence, puis diminue avec l'âge, entre l'adolescence et l'âge adulte (Bayar & Sayil, 2005).

6.3.1.1 Plus de comportements à risque

La période de l'adolescence et la période qui marque l'entrée dans l'âge adulte et qui s'étend de la fin de l'adolescence jusqu'à la trentaine constituent des périodes particulièrement à risque (Arnett, 2000, 2001). Les nombreuses études épidémiologiques et mesurant les comportements auto-déclarés montrent en effet que les adolescents, plus particulièrement les « grands » adolescents et les jeunes adultes s'engagent fortement dans des comportements à risque socialement acceptables ou réprimés socialement : consommation d'alcool (et binge drinking), de drogue, comportements sexuels non protégés, les comportements anti-sociaux mineurs, la pratique de sport extrêmes, déplacements motorisés en tant que passager d'un conducteur ayant consommé de l'alcool, comportements alimentaires peu sains, etc. (Arnett, 1992 ; Bina *et al.,* 206 ; Dryfoos, 1990 ; Gardner & Millstein, 1991 ; Parsons *et al.,* 2000 ; Rosenthal, Hall, & Moore, 1992 ; Siegel *et al.,* 1994). Mantzouranis &

Zimmermann (2010) montrent que les comportements qui contreviennent aux normes sociales (vols, actes de vandalisme) sont toutefois plus rares, à l'exception de la consommation de cannabis. La propension à la prise de risque à l'adolescence a également été mise en évidence de manière expérimentale, dans une étude utilisant le Balloon Analogue Risk Task (BART-Y) (Lejuez *et al.,* 2002) qui mesure la prise de risque comportementale (Mitchell, Schoel, & Stevens 2008). Dans cette étude, la propension au risque de différents groupes d'âge était comparée. Il apparaît que le pic de la prise de risque se situe à l'adolescence. Les comportements à risque des jeunes sont souvent corrélés, autrement dit, les jeunes qui tendent à s'engager dans un comportement à risque tendent également à s'engager dans d'autres comportements à risque (e.g., Bina *et al.,* 2006 ; Jessor & Jessor, 1977 ; Mantzouranis & Zimmermann, 2010). Jessor et jessor estiment donc qu'il existerait un syndrome du comportement problème.

Si beaucoup d'études insistent sur le caractère risqué de la période de l'adolescence, la période qui marque l'entrée dans l'âge adulte et qui s'étend de la fin de l'adolescence jusqu'à la trentaine (Arnett, 2000, 2001) constitue également une période particulièrement à risque (e.g., Duangpatra *et al.,* 2005 ; Gardner & Steinberg, 2005). C'est notamment la période où l'usage de drogue est le plus important (Arnett, 2005 ; Johnston, O'Malley, & Bachman, 2003), tout comme les activités sexuelles à risque et la contraction de maladies sexuelles transmissibles (Stein, Newcomb, & Bentler, 1994) ou encore la conduite risquée (Jonah, 1990). Plus précisément, dans une étude sur les comportements à risque routiers de canadiens de tout âge, Jonah (*op. cit.)* trouve que le groupe d'âge des 20-24 ans constitue le groupe le plus à risque.

Dans le domaine routier plus particulièrement, les données épidémiologiques (cf. Chapitre 1) et les études de comportements auto-déclarés montrent une plus grande implication des jeunes conducteurs, surtout des hommes, dans les accidents de la route (e.g., Blockey & Hartley, 1995 ; Doherty *et al.,* 1998 ; West *et al.,* 1993) ainsi qu'un engagement plus important dans des comportements à risque que les plus âgés (e.g., Arnett, 1992 ; Jonah, 1986; Jessor & Jessor, 1987 ; Özkan, Lajunen, Chliaoutakis, Parker, & Summala, 2006 ; Reason, *et al.,* 1990 ; Summala, 1987).

Plus précisément, ils montrent un style de conduite plus risqué (Deery, 1999), conduisent plus vite, adoptent des intervalles plus courts avec la voiture de devant, ont une vitesse d'approche aux feux de signalisation plus rapide et passent davantage à l'orange (Jonah, 1986). Les jeunes conducteurs montrent également une conduite plus agressive et rapportent davantage de comportements de transgressions des règles légales (e.g., non port de la ceinture, vitesse excessive) (Harré *et al.,* 1996 ; Jonah, 1990 ; Jonah & Dawson, 1987 ; West *et al.,* 1993). De même, bien qu'il n'y ait pas de différence d'âge dans la propension à conduire en ayant bu, les jeunes conduisent plus fréquemment sous l'influence de l'alcool, leur vie sociale leur en donnant davantage l'opportunité (Jonah, 1986). De plus, beaucoup d'adolescents conduisent sans permis (Bina *et al.,* 2006 ; Harré *et al.,* 1996). Cette propension à prendre beaucoup de risques en conduisant serait une des variables importantes dans l'explication de la sur-implication des jeunes conducteurs dans les accidents (Jonah, 1986).

6.3.1.2 Moins de risques mais plus de bénéfices perçus

Cet effet de l'âge sur la prise de risque est lié aux effets de l'âge sur la perception du risque. Une forte sensibilité au biais d'optimisme et un sentiment d'invulnérabilité important chez les jeunes ont souvent été avancés pour expliquer leur plus grande implication dans les accidents et leur engagement plus important dans les comportements à risque (e.g., Gibbons, Gerrard, Ouellette, & Burzette, 1998 ; Gerrard, Gibbons, Vande Lune, Pexa, & Gano 2002).

Dans le domaine de la conduite, plus particulièrement, de nombreux travaux ont mis en évidence une perception moindre des risques dans les situations de conduite de la part des jeunes conducteurs comparés aux conducteurs plus âgés (Brown & Groeger, 1988 ; Deery, 1999 ; Tränkle, Gelau, & Metker 1990 ; Sivak *et al.,* 1989) et davantage d'optimisme que les plus âgés (Delhomme, Verlhiac, & Martha, 2009 ; Finn & Bragg 1986 ; Gosselin, Gagnon, Stinchcombe, & Joanisse, 2010 ; Jonah 1990 ; Jonah & Dawson 1987; Matthews & Moran 1986 ; Svenson, Fischhoff, & MacGregor, 1985). Plus précisément, les jeunes conducteurs montreraient une surestimation de leurs compétences, ainsi qu'une sous-estimation des risques associés à la situation de conduite et du risque les concernant en comparaison, par exemple, aux conducteurs plus âgés ou leurs pairs (Finn & Bragg, 1986 ; Gregersen, 1996 ; McGormick *et al.,* 1986 ; Matthews & Moran, 1986 ; Svenson, 1981). Pour Yagil (1998), cet excès de confiance et la sous-estimation des risques encourus entrainerait une motivation normative moindre chez les jeunes.

Ces effets se révèlent cependant parfois contradictoires. Les résultats concernant l'optimisme comparatif varient bien souvent en fonction des caractéristiques de la cible de comparaison (e.g., conducteurs plus âgés, pairs, conducteurs du sexe opposé). Matthews et Moran (1986) montrent, par exemple, que les jeunes conducteurs surestiment leurs compétences et sous-estiment leur risque d'accident par rapport à leurs pairs, mais pas par rapport aux conducteurs plus âgés. En revanche, concernant les situations de conduite qui demandent des capacités de réflexes et de maitrise du véhicule, les jeunes conducteurs estiment leur risque d'accident moins important que celui des conducteurs plus âgés. De plus, d'autres études montrent que la perception des risques diminue avec l'âge (Jonah & Dawson, 1982) : les jeunes conducteurs jugeraient l'activité de conduite plus risquée (Berger & Persinger, 1980) et estimeraient plus probable d'être impliqué dans un accident que les plus âgés (Matthews & Moran, 1986). Certains montrent également que le biais d'optimisme augmenterait avec l'âge (Job, 1990) : les conducteurs plus âgés jugeraient davantage risquées les situations accidentelles dans lesquelles sont impliqués les jeunes conducteurs. Certaines études montrent que l'expérience augmente la confiance en ses capacités de conduite et réduit le souci pour la sécurité (Duncan, Williams, & Brown, 1991 ; Fuller, 1984 ; Lajunen & Summala, 1995, Summala, 1988). D'autres enfin, n'observent aucun lien entre l'âge et le risque perçu (Quimby & Watts, 1981).

Dans le cas du risque routier, les variables âge et expérience sont toutefois souvent confondues. Aussi, les effets de l'âge sur la perception du risque et la prise de risque peuvent traduire un effet de l'expérience. Groeger et Brown (1989) estiment d'ailleurs que les différences d'âge observées dans l'estimation du risque et de ses propres capacités de conduites par rapport à ses pairs sont un artefact. Ils montrent que, lorsque l'expérience est contrôlée, les différences d'âge dans le sens d'une sous-estimation du risque et d'une surestimation des capacités des plus jeunes disparaissent et que les différences persistant concernent seulement une certaine insouciance et un manque de douceur dans la conduite. Une moindre perception des risques peut être liée à une difficulté à percevoir le danger en raison d'une inexpérience de l'activité de conduite. Les jeunes conducteurs sont inexpérimentés et montrent des capacités de conduite parfois défaillantes (Benda & Hoyos, 1983 ; Matthews & Moran, 1986). Plusieurs études ont d'ailleurs montré la difficulté des jeunes conducteurs à détecter le danger dans la scène routière (e.g., estimer les distances dangereuses) (e.g., Brown, 1982 ; Chapman & Underwood, 1998) et à avoir une compréhension holistique de la situation de conduite (e.g., Armsby, Boyle, & Wright, 1989 ; Benda & Hoyos, 1983 ; Brown & Groeger, 1988). Ils sont plus lents à identifier les dangers et en perçoivent moins que les conducteurs expérimentés (e.g., Underwood, Phelps, Wright, Van Loon, & Galpin, 2005). Comme toute compétence, la capacité à détecter les dangers s'améliore avec l'expérience. Borowsky, Shinar et Oron-Gilad (2010) montrent d'ailleurs que l'expérience de conduite améliore la conscience des dangers potentiels et guide les mouvements oculaires en direction

des risques potentiels. Ainsi, l'engagement des jeunes conducteurs dans les comportements à risque peut aussi s'expliquer par leur inexpérience et leurs capacités insuffisantes.

Outre le fait que certains travaux laissent penser que les jeunes tendent à percevoir moins de risque et à surestimer leurs capacités à passer au travers des conséquences négatives, les bénéfices perçus semblent jouer un rôle considérable dans leur engagement dans un comportement à risque. Les différences d'âge dans les comportements à risque et la perception du risque mise en évidence par certains travaux ne peuvent s'expliquer par des différences en termes de compétences cognitives dans l'évaluation du risque. En effet, les adolescents et les jeunes adultes possèderaient autant de capacités que les plus âgés de percevoir les conséquences négatives associées à un comportement à risque (Beyth-Marom, Austin, Fischhoff, Palmgren, & Jacobs-Quadrel, 1993 ; Furby & Beyth-Marom, 1992). Par conséquent, il semble que ce soit davantage des différences en termes de poids accordé aux bénéfices qui permette d'expliquer l'engagement plus important des jeunes dans des comportements à risque (Furby & Beyth-Marom, 1992). D'autant qu'à leur âge, ils ont en général davantage expérimenté les conséquences positives de ces comportements que les conséquences négatives (Moore & Gullone, 1996, Halpern-Felsher *et al.,* 2004). Plusieurs études menées sur des adolescents montrent effectivement que les bénéfices perçus prédisent davantage l'engagement dans des comportements à risque que le risque perçu (e.g., Moore & Gullone, 1996 ; Parsons *et al.,* 1997, 2000, Siegel *et al.,* 1994). Or, les individus qui prennent moins en compte les couts que les bénéfices sont plus susceptibles de s'engager dans des comportements à risque (e.g., Goldberg & Fischhoff, 2000 ; Horvath & Zuckerman, 1993 ; Lavery *et al.,* 1993 ; McBride, Weatherby, Inciardi, & Gillespie, 1999 ; Thornton, Gibbons, & Gerrard, 2002). Les jeunes auraient ainsi tendance à traiter les informations sur le risque de manière trop superficielle en se centrant davantage sur les gains, les conséquences immédiates et qui renvoie à la « myopie décisionnelle » (Loewenstein, Weber, Hsee, & Welch, 2001). Nous savons, par exemple, que l'expérience de sensations agréables, comme l'excitation, influence le comportement des jeunes conducteurs (Bonino *et al*, 2005 ; Scott-Parker, Watson, & King, 2009). Cela pourrait notamment s'expliquer par l'égocentrisme des adolescents (Elkind, 1967, cité par Assailly, 2010). Les jeunes tendraient donc à s'engager dans des comportements dangereux bien qu'ils aient tout à fait conscience des risques sur le plan cognitif parce que ces risques leur semblent plus acceptables (Fromme, Katz, & Rivet, 1997 ; Furby & Beyth-Marom, 2002) ou bénéfiques (Assailly, 2001). Cela remettrait en cause l'idée d'un comportement irrationnel ou lié uniquement à un sentiment accru d'invulnérabilité. La propension au risque à l'adolescence et au début de l'âge adulte pourrait s'expliquer par le fait que les bénéfices émotionnels, sociaux et biologiques sont à leur maximum à cette période de la vie.

6.3.1.3 Eléments d'explication

Plusieurs éléments d'explications peuvent être apportés pour expliquer ce pic des comportements à risque à l'adolescence qui se prolongerait jusque dans les premières années de la vie d'adulte. L'adolescence est une période de transition, marquée par des changements à la fois physiques, cognitifs, biologiques et sociaux.

L'une des hypothèses souvent avancée est celle d'une difficulté des adolescents à réguler leurs émotions et à retarder une gratification en raison de leur immaturité émotionnelle. Si les aspects cognitifs de la prise de décision sont semblables chez les adolescents et les adultes, les aspects affectifs et émotionnels ne le sont pas. En effet, le cognitif se développe plus vite que l'affectif. Plus précisément, la maturation du cortex préfrontal ne se termine que vers 25 ans. Il s'agit des régions chargées du contrôle cognitif des décisions et de l'autorégulation (i.e., programmation, maîtrise des impulsions,

raisonnement et l'intégration d'informations), autrement dit, les fonctions permettant de réfléchir avant d'agir (Gogtay *et al.*, 2004 ; Sowell, Thompson, Holmes, Jernigan, & Toga 1999). Les connections entre le cortex préfrontal et le système limbique, qui vont s'établir entre l'adolescence et l'âge adulte, vont notamment permettent une meilleure coordination des émotions et des cognitions, ainsi qu'une diminution des recherches de sensations impulsives et une meilleure résistance à la pression des pairs. Tant que l'accordage entre le système socio-émotionnel et le système de contrôle cognitif n'est pas réalisé, les deux systèmes rentrent en conflit dans les prises de décision et les prises de risque (Chambers, Taylor, & Potenza, 2003). L'adolescence constitue une période de vulnérabilité dans la mesure où en raison de cette immaturité du système socio-émotionnel, les individus auront tendance à manquer de processus rationnels lors de la prise de décision et à valoriser la récompense immédiate plus que les coûts à long terme, les amenant ainsi à s'engager davantage dans des comportements potentiellement dangereux (Paus, 2005 ; Steinberg, 2008). Autrement dit, ce n'est pas tant une plus grande émotivité des adolescents qui pose problème que le décalage entre la maturation de leur raisonnement cognitif et du système émotionnel qui s'achève tard. Ces éléments ont été intégrés dans le modèle de l'autorégulation de la prise de décision (Byrnes, 2005 ; Byrnes & McClenney, 1994). Les différences d'âge s'expliqueraient ainsi par un niveau d'impulsivité plus important et un niveau d'auto-contrôle moindre des jeunes comparés aux plus âgés (Steinberg, 2008 ; voir aussi Steinberg, 2007, 2010).

Outre la maturation tardive de certaines parties du cerveau, de nombreux changements biologiques surviennent au moment de la puberté, tels que l'augmentation du niveau de testostérone qui concerne plus particulièrement les garçons et qui est corrélé positivement avec le niveau de recherche de sensation (Bogaert & Fisher, 1995 ; Dabbs & Morris, 1990 ; Daitzman et al., 1980, Zuckerman & Kuhlman, 2000). La recherche de sensation atteint son pic à la fin de l'adolescence (16-19 ans) avant de décroitre (Zuckerman, 1979) et serait un prédicteur fort de l'engagement dans des comportements à risque durant la fin de l'adolescence (Rolison & Scherman, 2003). Le niveau d'oestradiol des filles augmente également à l'adolescence et a été mis en relation avec la prise de risque non agressive et agressive (Vermeersch, T'Sjoen, Kaufman, & Vincke, 2008). L'adolescence est également marquée par une modification profonde du système de l'activité dopaminergique à cette période de la vie. Or, la dopamine, neurotransmetteur fortement impliqué dans les phénomènes émotionnels et motivationnels, joue un rôle important dans les phénomènes de recherche de sensations.

Enfin, comme indiqué plus haut, la prise de risque serait normative à l'adolescence (Bonino *et al.,* 2005) et aurait une fonction adaptative pour le passage à l'âge adulte en faisant office de rite de passage (Ciairano, 2004 ; Dworkin, 2005 ; Kloep & Hendry, 2011 ; Lightfoot, 1997 ; Pape & Hammer, 1996). L'adolescence, qui constitue une période de transition, de recherche d'indépendance, et de reconnaissance sociale, est aussi marquée par un investissement du groupe de pairs qui va avoir une influence considérable à cette période de la vie. L'effet de l'influence des pairs sur la prise de risques serait particulièrement important chez les jeunes. Dans une étude sur l'effet de l'influence des pairs sur une prise de décision risquée, il apparaît que l'influence des pairs sur la prise de risque, dans le sens d'une accentuation du risque pris (risky-shift), est plus forte chez les adolescents (13-16 ans) et les jeunes adultes (18-22 ans) que chez les plus âgés (>24 ans) (Gardner & Steinberg, 2005). De même, chez les adolescents, les crimes et délits sont généralement commis avec des pairs qu'il s'agisse d'actes de vandalisme ou de consommation de drogue (Erickson & Jensen, 1977), jusqu'aux viols ou aux homicides (Zimring, 2000). Cela n'est cependant pas le cas pour les adultes qui commettent généralement leurs actes délictueux ou criminels seuls (Zimring, 2000). Dans le domaine routier, l'influence des pairs semble jouer un rôle particulièrement important dans les accidents routiers des

jeunes. Parker, Manstead, Stradling et Reason (1992) ont montré, à l'aide d'une étude par questionnaire, que les jeunes conducteurs subissent une plus forte pression de leurs pairs à commettre des infractions (excès de vitesse, conduite sous l'emprise de l'alcool ou dépassements dangereux, par exemple) que leurs aînés. L'analyse des registres d'accidents des conducteurs adolescents indique que le risque d'accident augmente avec le nombre de passagers transportés, tandis que chez les conducteurs plus âgés, il diminue lorsque le nombre de passagers augmente (Chen *et al.,* 2000 ; Doherty *et al.,* 1998 ; Preusser *et al.,* 1998). En effet, la présence de passagers peut inciter à une conduite dangereuse chez les jeunes conducteurs (Baxter *et al.,* 1990 ; Regan & Mitsopoulos, 2001 ; Simons-Morton *et al.,* 2005 ; Waylen & McKenna, 2002). Selon une étude d'Ingham (1991, cité par OCDE, 2006), les jeunes conducteurs de 17-21 ans conduisent plus vite et accélèrent plus souvent au feu orange en présence de passagers que lorsqu'ils sont seuls. Ces deux phénomènes sont inverses chez les conducteurs adultes. Plusieurs raisons peuvent être invoquées pour expliquer cette plus grande sensibilité des jeunes à la pression des pairs. D'une part, dans un contexte général de valorisation du risque chez les jeunes (Barjonet & Cauzard, 1987), la prise de risque va être un moyen pour l'individu de conforter son image vis-à-vis des pairs. Le comportement à risque a alors une fonction de prestige, dans un contexte de construction identitaire. D'autre part, cette plus grande sensibilité à la pression des pairs peut également s'expliquer par la maturation encore en cours des parties du cerveau responsables de l'auto-contrôle et de la résistance à l'influence des pairs : les adolescents auraient des capacités limitées dans certains domaines du fonctionnement psychologiques tels que l'autonomie, qui est susceptible d'interférer avec la capacité à agir de manière indépendante, sans être sous l'influence des autres (Cauffman & Steinberg, 2000 ; Steinberg & Cauffman, 1996). Ainsi, cette valorisation du risque, combinée à une plus grande sensibilité à la pression des pairs, expliquerait la plus grande propension au risque des adolescents et des jeunes adultes. Le fait que les preneurs de risque aient tendance à s'associer avec des preneurs de risque augmente ces effets.

L'adolescence et l'entrée dans l'âge adulte constitueraient ainsi des périodes particulièrement à risque. A cela s'ajoute également le fait que l'adolescence peut être une période d'anxiété et de dépression pour certains adolescents, de par la difficulté à faire face à tous ces changements qui caractérisent cette période. Or, l'anxiété et la dépression à l'adolescence seraient prédicteurs de l'engagement dans des comportements à risque (Avenevoli, Knight, Kessler, & Merikangas, 2008). La prise de risque aurait alors pour fonction de réguler les émotions négatives.

6.3.2 Le sexe

6.3.2.1 Sexe et comportement à risque

S'il est une variable dont l'effet sur la prise de risque ne fait pas débat, c'est la variable sexe. Les résultats concernant l'effet de cette variable restent les plus consistants dans la littérature. D'une manière générale, les hommes s'engageraient plus que les femmes dans des comportements à risque et montrent une attitude plus favorable face au risque.

Cette tendance, résumée par le concept de « gender gap », s'observe dans les données accidentologiques et épidémiologiques qui montrent une forte disparité entre les hommes et les femmes concernant les accidents et la mortalité suite aux blessures non intentionnelles : les hommes présentent plus de risque que les femmes de mourir de mort prématurée, et notamment de blessures non intentionnelles, ceci à tout âge et quel que soit le niveau de revenu du pays (Kruger & Nesse, 2004, 2006 ; Sorenson, 2011 ; Moniruzzaman & Andersson, 2008). Les différences de sexe sont

particulièrement importantes dans les accidents, qui représentent la principale cause de mort prématurée due aux blessures non intentionnelles (Annandale & Hunt, 2000, Fingerhut, Cox, & Warner, 1998). Les individus de sexe masculins ont des accidents plus fréquents (Baker, O'Neill, & Ginsburg, 1992) et plus graves (Rivara, Bergman, LoGerfo, & Weiss, 1982) que les individus de sexe féminin, et l'exposition au risque ne semble pas être la seule variable explicative (Howarth, Routledge, & Repetto-Wright, 1974 ; Rivara *et al.,* 1982 ; Waylen & McKenna, 2002). Ces différences dans la mortalité due aux accidents seraient liées à l'implication plus importante des hommes dans les activités risquées et physiquement dangereuses qui sont un contributeur majeur de l'augmentation de la fréquence ainsi que de l'importance des traumatismes chez cette population (McQuillan & Campbell, 2006).

Ces différences de sexe dans les comportements à risque, dans le sens d'une plus grande propension des hommes à s'engager dans ces comportements, ont été mises en évidence dans de nombreuses études, à travers des méthodes de mesures auto-rapportées ou à travers des études expérimentales (e.g., BART ; Lejuez *et al.,* 2002), que la comparaison des groupes de sexe soit l'objectif premier de ces études ou non (e.g., Alkon, Ragland, Tschann, Genevro, Kaiser, & Boyce, 2000 ; Bergdahl & Norris, 2002 ; Byrnes *et al.,* 1999 ; Hamming & Weatherly, 2003 ; Kuntsche, Knibbe, Gmel, & Engels 2006 ; McQuillan & Campbell, 2006 ; Mishra & Lalumière, 2010 ; Özmen & Sümer, 2010 ; Romano *et al.,* 2008 ; Rosen & Peterson, 1990).

Ces différences apparaissent dans différents domaines du risque : financier, santé, loisirs, éthique (e.g., Bayar & Sayıl., 2005 ; Blais & Weber, 2006 ; Weber *et al.,* 2002), et concernent aussi bien les comportements socialement acceptables que socialement réprimés. Les hommes ont ainsi plus de risque de s'engager dans presque tous les comportements à risque pour la santé (Courtenay, 2000) : le binge drinking, la consommation d'alcool, de tabac ou de substances psychoactives (Isralowitz & Rawson, 2006 ; Stoltenberg *et al.,* 2008 ; Kuntsche *et al.,* 2006). Ils pratiquent davantage de sports à risque (e.g., escalade, alpinisme) (Harris, Jenkins, & Glaser, 2006 ; Robinson, 2008), s'engagent dans davantage de risques piétons (Granié, 2009 ; Holland & Hill, 2007) et ont plus de chance de montrer des comportements agressifs (Card, Stucky, Sawalani, & Little, 2008). Des différences de sexe s'observent également dans les paris (Stoltenberg *et al.,* 2008). Les données épidémiologiques laissent également apparaître des différences de sexe dans les actes délictueux (crimes, homicides, consommation de substances illicites, etc.) (cf. point 2.1). Dans le domaine professionnel, les femmes prennent moins de risques dans leur carrière, sont moins sujettes à la compétition, évitent plus les sujets à haut risque de polémiques, ont besoin de plus de certitudes à partir des données pour s'engager (Etzkowitz, Kemelgor, & Uzzi 2000 ; Max, 1982). Par ailleurs, Kilgore, Grugle, Killgore et Balkin (2010) ont construit une échelle globale de propension à la prise de risque. Des différences de sexe s'observent sur trois des neuf dimensions la composant, à savoir : la dimension « recherche de danger », « énergie », « invincibilité », et sur le score global de prise de risque. Cet effet a notamment été mis en évidence dans une méta-analyse menée par Byrnes *et al.* (1999) dans laquelle les auteurs ont analysé 150 études comparant les comportements à risque des hommes et des femmes dans différents domaines (e.g., financier, comportements de santé, sports à risque) et à travers différentes tâches (e.g., choix parmi diverses situations hypothétiques, comportements déclarés). Il apparaît que quelle que soit la manière dont le risque est évalué, d'une manière générale, les hommes tendent à s'engager dans davantage de comportements à risque que les femmes. Les différences de sexe s'observent aussi dans des études mesurant les comportements de prise de risque de manière expérimentale. Mishra et Lalumière (2010) montrent que, d'une manière générale, les hommes acceptent un niveau de risque plus important que les femmes (tâche de choix, préférence de variance, BART).

Wilde (1988), dans le cadre de son modèle de l'homéostasie du risque, note que le risque préférentiel est, de manière générale, plus élevé chez les hommes que chez les femmes. De même, Byrnes *et al.* (1999) soulignent le fait que les hommes et les garçons prennent des risques même lorsqu'il est clair que c'est une mauvaise idée tandis qu'à l'inverse, les femmes et les filles prennent moins de risque même lorsque cela aurait été une bonne idée de prendre le risque (e.g., prise de risque intellectuelle pour pratiquer Scholastic Aptitude Test). Cela suggère que les hommes ont plus de chance de faire l'expérience des conséquences négatives associées au risque plus souvent que les femmes ; cela suggère également que les femmes ont moins de chance de rencontrer le succès qu'elles pourraient.

6.3.2.2 Age, sexe et comportement à risque

Ces différences de sexe s'observent à tout âge - elles ont été mises en évidences aussi bien chez les enfants (Morrongiello & Dayler, 1996 ; Morrongiello & Rennie, 1998), les adolescents (Özmen & Sümer, 2010 ; Harré, 1996) que chez les adultes (Weber *et al.,* 2002) – et c'est de manière précoce qu'elles apparaissent. Cette précocité s'observe à travers les données épidémiologiques concernant le risque d'accidents et la mortalité due aux blessures non intentionnelles. Celles-ci montrent que d'une manière générale, les garçons ont des accidents plus fréquents (Baker *et al.,* 1992) et plus graves (Rivara *et al.,* 1982) que les filles, et l'exposition au risque ne semble pas être la seule variable explicative (Howarth *et al.,* 1974 ; Rivara *et al.,* 1982 ; Waylen & McKenna, 2002). Le sexe serait ainsi un prédicteur de blessure entre 6 et 36 mois (Schwebel, Brezausek, Ramey, & Ramey, 2004). Dans les pays de l'OCDE, les garçons ont plus de risque de mourir dans un accident que les filles et ce risque augmente avec l'âge : entre 1 et 4 ans, les garçons ont 40% plus de risque de mourir dans un accident que les filles et 70% entre 1 et 14 ans (UNICEF, 2001). L'augmentation des différences de sexe dans les accidents avec l'âge s'expliquerait notamment par une augmentation de la prise de risque des garçons avec l'âge (Byrnes, *et al.*, 1999 ; Coppens & Gentry, 1991 ; Morrongiello & Dawber, 1999). En effet, les études mesurant les comportements déclarés des enfants et des parents, ainsi que les observations effectuées en situation naturelle ou en laboratoire, montrent que les garçons s'engagent dans des comportements plus risqués que les filles (Coppens & Gentry, 1991 ; Ginsburg & Miller, 1982; Granié, 2009, 2010, 2011 ; Morrongiello & Dawber, 1999 ; Rosen & Peterson, 1990), même lorsqu'ils réalisent la même activité que les filles (Galligan & Kuebli, 2011 ; Morrongiello & Dawber, 1998 ; Rivara, *et al.,* 1982).

Ces différences de sexe sont toutefois particulièrement marquées chez l'adolescent et le jeune adulte. En effet, le sexe ratio, varie en fonction de l'âge (Byrnes *et al.,* 1999) et c'est à l'adolescence que les différences de sexe dans les accidents et les comportements à risque augmentent particulièrement et atteignent leur pic (McQuillan & Campbell, 2006). Elles restent très importantes dans les premières années de la vie adulte. Cela s'observe dans les données épidémiologiques : Sorenson (2011) a cherché à comprendre l'évolution des différences de sexe dans la mortalité due aux blessures non intentionnelles. Elle a pour cela utilisé une base de données[33] recensant les blessures et la mortalité entre 1981 et 2007 aux Etats-Unis et montre que si globalement, les individus de sexe masculins (garçons et hommes) ont plus de risque de mourir de blessures que les femmes et les filles, le pic dans ces différences est atteint au début de l'âge adulte (20-24 ans).

[33] Les données, issues du National Center for Health Statistics étaient accessibles via le Web-based Injury Query System (WISQARS) qui recense les données concernant les blessures mortelles et non mortelles (Sorenson, 2011).

6.3.2.3 Différences entre les domaines dans la prise de risque des hommes et des femmes

Bien que d'une manière générale, les hommes prennent plus de risque que les femmes, des différences apparaissent dans le sex-ratio entre les différents domaines du risque : selon le comportement, les différences hommes/femmes peuvent être maximales (la conduite sous l'influence de l'alcool) ou minimales, voire inexistantes (fumer) (Bayar & Sayıl, 2005 ; Byrnes *et al.,* 1999 ; Harris *et al.,* 2006 ; Weber *et al.,* 2002). Byrnes et ses collègues, dans leur méta-analyse, ont en effet mis en évidences que la magnitude des différences de sexe varie en fonction du domaine observé : dans leur étude, la taille de l'effet est, par exemple, de seulement .04 pour la consommation d'alcool et de drogues, alors qu'elle est de .29 pour les comportements à risque au volant auto-rapportés et de .43 pour les risques physiques observés. Aucune différence n'est observée concernant la consommation de tabac auto-rapportée, ceci se retrouvant dans plusieurs études (e.g., Bayar & Sayıl, 2005). De même, contrairement aux autres domaines, les études ne montrent pas de différences constantes dans la prise de risque dans le domaine social. Weber *et al.* (2002) montrent en effet dans deux études, que les hommes montrent un niveau de prise de risque plus important que les femmes sauf dans le domaine social où aucune différence ne s'observe, tout comme dans la perception des risques associés à ce domaine. Ces résultats se retrouvent dans d'autres études qui ne trouvent pas non plus de différences de sexe dans le domaine social ou, lorsque des différences apparaissent, celles-ci montrent plutôt une plus grande propension des femmes à prendre des risques dans ce domaine et à percevoir davantage de bénéfices et moins de risque dans ce domaine (Johnson, Wilke, & Weber., 2004 ; Harris *et al.,* 2006 ; Weber *et al.,* 2002). Harris *et al* (2006), par une analyse détaillée par items de la prise de risque dans le domaine social, montrent que ce domaine n'est pas homogène et que selon les items, les hommes et les femmes montrent tantôt plus de risque que les autres, tantôt moins. Par ailleurs, en plus de différences entre les domaines, les différences de sexe varient au sein d'un même domaine. Jonah (1990) montre par exemple que les différences de sexe dans les comportements à risque au volant déclarés varient et qu'elles sont particulièrement plus importantes pour les comportements liés à l'usage de l'alcool au volant et au non port de la ceinture que pour ceux concernant la conduite agressive, les accidents ou les violations.

Le fait que les différences de sexe varient selon les domaines s'expliquerait par la valeur associée au contenu de la tâche, comme suggéré par plusieurs auteurs (Assailly, 2010 ; Mishra & Lalumière, 2010 ; Weber *et al.,* 2002). Les différences de sexe dans la prise de risque qui varient selon les domaines peuvent être dues à des différences en termes de perception du risque et des bénéfices en fonction du contenu du domaine (Weber *et al.,* 2002). Certains travaux montrent d'ailleurs que les différences de sexe n'apparaissent pas dans les situations de fort besoin (Mishra & Lalumière, 2010) et que, lorsqu'elles apparaissent, ce serait le fait de différences de sexe dans les valeurs associées aux ressources dans la situation, à la tâche (e.g., améliorer son statut). Dans le même sens, Assailly (2010), dans sa revue de littérature évoquant les études portant sur des dilemmes (cf. Wallach & Kogan, 1965, cités par Assailly, 2010), note qu'aucune différence globale d'attitudes entre hommes et femmes n'est observée, mais que les différences qui apparaissent traduisent plutôt l'influence du contenu de la tâche et de ses rapports avec les valeurs « masculines » ou « féminines » associées. Autrement dit, les femmes peuvent tolérer un haut niveau de risque et prendre plus de risques que les hommes lorsqu'elles sont en situation de fort besoin et lorsque ce risque est associé à des valeurs jugées pertinentes pour leur sexe.

6.3.2.4 Différences de sexe dans les comportements à risque au volant

Le domaine de la conduite est quant à lui un domaine dans lequel les différences de sexe dans les comportements à risque sont particulièrement importantes (Byrnes *et al.,* 1999). Les hommes prennent plus de risque au volant et de nombreux auteurs attribuent la surreprésentation des hommes dans les accidents de la route à ces comportements (Jonah, 1986). Comme indiqué plus haut, les données épidémiologiques indiquent que les hommes et notamment les jeunes hommes sont surreprésentés dans les accidents de la route, en tant qu'auteurs et victimes, et dans les infractions (Laapotti *et al.,* 2001 ; Elander *et al.,*1993). Ils sont jugés plus souvent responsables des accidents dans lesquels ils sont impliqués, l'alcool et la vitesse étant souvent en cause (cf. Chapitre 1). Ces différences de sexe se retrouvent également dans les études mesurant les comportements déclarés des individus : les hommes et notamment les jeunes hommes rapportent davantage d'accidents, d'infractions et davantage de comportements à risque (Bina *et al.,* 2006 ; Blockley & Hartley, 1995 ; Deery, 1999 ; Doherty *et al.,* 1998 ; Esterle-Hedibel, 1995 ; Gossiaux & Barjonnet, 1990 ; Harré, 2000 ; Harré, *et al.,* 1996 ; Jessor, 1987 ; Jonah, 1990 ; Lajunen & Summala, 1995 ; Mann & Lansdown, 2009 ; Özkan & Lajunen, 2005b, 2006 ; Özkan, Lajunen & Summala, 2006 ; Waylen & McKenna, 2008 ; West *et al.,* 1993 ; Yan, Radwan, & Guo, 2007). Les jeunes hommes en particulier, adopteraient en effet un style de conduite plus risqué (Elander *et al.,* 1993). Ils montrent des attitudes plus risquées (Harré, 2000) et près d'un-tiers d'entre eux prennent des risques pour le plaisir pendant la conduite, près de quatre fois plus que les femmes (Jessor, 1987). Les jeunes hommes ont tendance à utiliser moins souvent la ceinture de sécurité (Jonah & Dawson, 1987), à avoir une conduite agressive, rouler vite et commettre des transgressions (Blockley & Hartley, 1995 ; Jonah, 1990) que les autres groupes d'âge. Les hommes et notamment les jeunes hommes commettent davantage de transgressions que les femmes qui commettent plus d'erreurs (Aberg & Rimmo, 1998 ; Blockey & Hartley, 1995 ; Jonah, 1990 ; Özkan, Lajunen, Chliaoutakis, *et al.,* 2006 ; Parker, McDonald, Rabbitt, & Sutcliffe, 2000 ; Reason *et al.,* 1990). Evoquée plus haut, cette tendance des hommes et notamment des jeunes hommes à davantage transgresser les règles routières, implique, dans le cas précis des règles routières, un engagement dans des comportements à risque. Ils auraient également tendance à surestimer leurs capacités perceptivo-motrices de conduite qui sont liées positivement aux accidents et aux comportements à risque, tandis que les capacités en termes de sécurité/ prudence, liées négativement aux accidents et aux comportements à risque sont plus présentes chez les conductrices (Lajunen & Summala, 1995 ; Lajunen *et al.,* 1998 ; Özkan & Lajunen, 2006 ; Sümer & Özkan, 2002 ; Yan *et al.,* 2007). Ces résultats se retrouvent également dans les études menées sur simulateur de conduite. Alexander, Barham et Black (2002) montrent que les femmes préfèrent un gap plus important pour tourner à gauche que les hommes. De même, Yan *et al.* (2007) montrent que les hommes acceptent des gaps plus petits que les conductrices. Tian et Kerschbaumer (1990) dans une étude sur l'effet de l'attitude face à la conduite sous l'effet de l'alcool montrent que d'une manière générale, les hommes montrent une conduite plus dangereuse et davantage de comportements à risque sur simulateur de conduite. Enfin, les jeunes hommes ont également une attitude plus favorable à l'égard des comportements à risque (vitesse, non port de la ceinture) que les femmes (Mann & Lansdown, 2009) et une évaluation plus négative des règles routières (Yagil, 1998). Même la présence d'un passager, plutôt que d'une passagère, semble faire augmenter le risque d'accident chez les jeunes conducteurs (Chen *et al.,* 2000 ; Lin & Fearn, 2003 ; Simons-Morton *et al.,* 2005), notamment chez les jeunes hommes (Simons-Morton *et al.,* 2005 ; Waylen & McKenna, 2002).

Face à cette situation, des campagnes visant à faire prendre conscience des différences de sexe dans le nombre d'accidents ont été mises en place. En France, à l'occasion de la journée internationale des femmes du 8 mars 2013, la Sécurité Routière a invité ces dernières à signer un manifeste, afin de lutter contre les comportements à risques des conducteurs masculins. En Belgique, une campagne Go

For Zero intitulée « speed dating » lancée l'été 2012 visait à briser l'image trop positive de la vitesse auprès des jeunes hommes.

6.3.2.5 Sexe et perception des risques et des bénéfices

Des différences de sexe apparaissent également dans la perception du risque et des bénéfices, déterminants de la prise de risque. D'une manière générale, les hommes tendent à percevoir davantage de bénéfices et moins de risque dans des situations risquées. Si les individus de sexe masculin (hommes et garçons) et les individus de sexe féminin (femmes et filles) ne se différencient pas quand il s'agit de juger ce qui est risqué ou non, les hommes et les femmes varient dans le degré de risque associé à chaque risque (Hermand *et al.,* 2003 ; Hillier & Morrongillo, 1998 ; Morrongiello & Dawber, 2004) : d'une manière générale, les hommes perçoivent moins de risque que les femmes dans différents domaines (e.g., financier, éthique, santé, loisirs) (Barke, Jenkins-Smith, & Slovic, 1997 ; Finucane, Slovic, Mertz, Flynn, & Satterfield, 2000 ; Harris *et al.,* 2006 ; Johnson *et al.,* 2004 ; Spigner, Hawkins, & Loren, 1993 ; Weber *et al.,* 2002). Toutefois, ces différences sont plus ou moins marquées selon le domaine (Hermand *et al.,* 2003). D'une manière générale, les femmes percevraient davantage de probabilités de conséquences négatives et davantage de sévérité associée aux comportements à risque et attendraient moins de bénéfices associés à ces comportements (Harris *et al.,* 2006). Cela s'observe également chez les enfants (Hillier & Morrongillo, 1998). Les hommes tendent également à percevoir davantage de bénéfices associés aux comportements à risque (Parsons *et al.,* 2000). De même, des différences de sexe apparaissent dans les bénéfices perçus et escomptés de comportements à risque ainsi que dans les comportements de santé ou de dispositifs de sécurité. Parsons *et al.* (2000), dans une étude sur les comportements à risque déclarés des jeunes (adolescents – âge), rapportent des différences de sexe dans les bénéfices perçus concernant l'utilisation du préservatif, les femmes percevant davantage de bénéfices que les hommes et davantage de coûts associés aux relations non protégées. Dans le domaine routier, comme précisé plus haut, les femmes montrent une attitude plus favorable vis-à-vis des dispositifs de sécurité et perçoivent davantage de bénéfices associés aux comportements de sécurité (Corbett, & Caramlau, 2006).

Dans le domaine de la conduite, plusieurs études ont mis en évidence la tendance des hommes à percevoir moins de risque que les femmes dans différentes situations de conduite (Bergdahl, 2009 ; Cherpitel, 1993 ; Dejoy, 1992 ; Tränkle *et al.,* 1990). Cette perception moindre des risques est particulièrement marquée chez les jeunes hommes. Tränkle *et al.* (1990), dans une étude visant à évaluer la perception des risques dans diverses situations de conduite présentées sur des slides, montrent qu'alors qu'aucun effet de l'âge ne s'observe chez les femmes, un effet de l'âge s'observe chez les hommes : les jeunes hommes perçoivent moins de risque que les hommes plus âgés. De plus, bien que les études ne montrent pas toujours des résultats consistants, il semblerait que les hommes montrent davantage d'optimisme comparatif en conduite et plus précisément concernant le risque d'être impliqué dans un accident en général (Dejoy, 1992 ; Gosselin *et al.,* 2010) et dans différentes situations de conduites spécifiques. Toutefois certaines études ne trouvent pas de tels résultats, aucune différence n'apparaissant ou les différences de sexe dans les différentes situations de conduite n'étant pas constantes (e.g., Dejoy, 1989). De même, Dejoy (1992) montrent que les différences hommes/femmes concernant la sévérité perçue étaient plus importantes pour le non port de la ceinture, la conduite sous l'influence de l'alcool et le fait de ne pas s'arrêter complètement à un stop. Dejoy (1992) insiste sur le fait que cela ne veut pas dire que les jeunes hommes perçoivent systématiquement moins de risque

d'accident dans toutes les situations de conduite, mais cela suggère que dans certaines situations, comportements, les jeunes hommes tendent à percevoir moins de risque que les autres.

Les différences de sexe sont particulièrement importantes concernant la surestimation de ses capacités par rapport à autrui (Dejoy, 1992). Les hommes et plus particulièrement les jeunes hommes tendraient à surestimer leurs capacités de conduite davantage que les femmes et dans davantage de situations de conduite (Dejoy, 1992 ; Harré *et al.,* 2005 ; Matthews & Moran, 1986 ; McKenna *et al.,* 1991), ainsi que leurs capacités en termes de prudence (Dejoy, 1992). Plus particulièrement, il existerait deux sortes de biais de supériorité dans le domaine de la conduite : la tendance à surestimer ses capacités de conduites et la tendance à surestimer ses compétences en termes de sécurité et de prudence par rapport aux autres (Harré *et al.,* 2005 ; Harré & Sibley, 2007 ; Sibley & Harré, 2009). Des études montrent que les hommes auraient tendance à surestimer, (de manière explicite et implicite) leurs capacités en termes compétences de conduite (Harré *et al.,* 2005 ; Harré & Sibley, 2007 ; Sibley & Harré, 2009), ce qui peut conduire à de la surconfiance et à la prise de risque (Clarke *et al.,* 2002 ; Deery, 1999 ; Harré, 2000). Cette surestimation des capacités de conduite a également été associée avec l'optimisme comparatif en termes de risque d'accident (DeJoy, 1989 ; Harré *et al.,* 2005 ; Harré & Sibley, 2007) et donc à la non prise en considération des messages de sécurité, encourageant la prudence, les individus ayant tendance à penser que ces messages s'adressent aux autres (Lewis *et al.,* 2007). Toutefois, là encore certaines études ne trouvent pas de tels résultats (e.g., Groeger & Brown, 1989 ; McCormick *et al.,* 1986 ; Svenson *et al.,* 1985), certaines montrant notamment que lorsque l'expérience est contrôlée, ces différences se réduisent (Groeger & Brown, 1989). Les hommes et notamment les jeunes hommes tendraient ainsi à se considérer meilleurs conducteurs qu'autrui (e.g., Finn & Bragg, 1986 ; Gregersen & Berg, 1994 ; McCormick *et al.,* 1986 ; Matthews & Moran, 1986 ; Svenson, 1981). Ils surestiment leurs capacités perceptico-motrices de conduite qui sont liées positivement aux accidents et à la conduite agressive et à la surestimation de ses capacités de conduite, tandis que les capacités en termes de sécurité ou prudence sont plus présentes chez les conductrices (Lajunen *et al.,* 1998 ; Lajunen & Summala, 1995 ; Ozkan & Lajunen, 2006 ; Yan *et al.,* 2007). Ainsi, les jeunes conducteurs estiment souvent mal leur propre capacité et n'apprécient par conséquent pas très bien les risques potentiels et les risques réels auxquels ils sont exposés dans différentes situations de trafic. Ils sous-estiment les exigences de la tâche de conduite auxquelles ils sont confrontés et surestiment leur propre capacité au volant.

Ces différences de sexe dans la perception des risques et l'estimation de ses compétences commencent très tôt. La littérature montre que, dès l'âge de 6 ans, l'enfant a déjà des croyances différenciées sur la vulnérabilité de chaque sexe face à l'accident. Les enfants des deux sexes estiment que les garçons ont moins de risques d'accident que les filles, même s'ils sont engagés dans la même activité (Morrongiello, Midgett, & Stanton, 2000). Les filles se sentent plus vulnérables et expriment davantage d'appréhension face à l'accident potentiel (Galligan & Kuebli, 2011 ; Hillier & Morrongiello, 1998 ; Morrongiello, 1997 ; Morrongiello & Rennie, 1998). Les garçons estiment avoir moins de risque de blessures, perçoivent celles-ci comme moins graves (Morrongiello, 1997), attribuent leurs accidents au manque de chance et expriment plus d'optimisme comparatif que les filles (Morrongiello & Rennie, 1998). Les filles d'âge préscolaire identifient davantage de situations de danger dans la rue que les garçons (Hill, Lewis, & Dunbar, 2000). Waylen et McKenna (2002) montrent des différences de sexe dans l'estimation des compétences de conduite chez des adolescents (11 à 16 ans) : les garçons ont plus confiance dans leurs connaissances en matière de conduite automobile que les filles, et pensent qu'apprendre à conduire sera facile.

Les différences de sexe dans la perception des risques et des bénéfices expliqueraient en partie les différences de sexe dans les comportements à risque. Weber *et al.* (2002) montrent des différences

de sexe dans différents domaines du risque qui sont parallèles aux différences de sexe observées dans la prise de risque dans ces différents domaines. Les analyses de régression effectuées suggèrent que les différences de sexe dans la prise de risque sont attribuables aux différences de perception des risques et des bénéfices plus qu'à des différences dans l'attitude face au risque perçu. Dans le domaine routier, Yagil (1998) montre que la perception du danger dans la situation de trafic va davantage peser dans la décision de commettre une transgression chez les femmes que chez les hommes, pour lesquels l'engagement dans une transgression est davantage lié à l'évaluation de la règle routière, comparé aux femmes. De plus, Yagil (*op. cit.*) montre que la perception du danger constitue davantage un prédicteur de l'engagement ou non dans une transgression chez les femmes que chez les hommes. Harris *et al.* (2006) ont tenté de préciser les processus de l'évaluation du risque sous-tendant les différences de sexe dans la perception des risques. Dans une étude sur les différences de sexe dans l'évaluation du risque des jeunes adultes dans différents domaines (domaine social, de la santé, des paris et des loisirs), les auteurs montrent que la perception des conséquences négatives (plus importantes chez les femmes) et les bénéfices attendus (moins importants chez les femmes) sont des médiateurs partiels des différences de sexe dans la probabilité de s'engager dans le comportement à risque. La sévérité perçue des conséquences négatives (plus importante chez les femmes) serait également un médiateur partiel des différences de sexe de la probabilité de s'engager dans des comportements à risque dans les domaines de la santé et des paris. Toutefois, les femmes ne sont pas pour autant plus pessimistes que les hommes. Dans la même étude, Harris *et al. (op.cit.)* montrent que lorsqu'il s'agit de s'engager dans un comportement dans lequel il n'y a pas de risque de conséquences négatives sévères, mais plutôt une possibilité de conséquences positives pour peu de couts, les femmes s'y engagent plus que les hommes. Des différences de sexe dans l'évaluation du risque sont également observables chez les enfants. Une étude de Hillier et Morrongiello (1998) sur les différences de sexe des enfants dans les perceptions des risques associées aux comportements à risque physiques, montre non seulement que les filles évaluent les situations plus risquées que les garçons, mais également que les groupes de sexe diffèrent dans les facteurs contribuant à leur jugement du risque global : le jugement des garçons était davantage prédit par le niveau de sévérité des blessures qu'ils évaluaient tandis que le jugement des filles était plutôt prédit par l'évaluation de leur vulnérabilité à n'importe quel type de blessure. Cela suggère que les filles éviteraient les situations à risque du moment que le risque de blessure existe tandis que les garçons éviteraient les situations à risque uniquement si les blessures perçues sont jugées sévères. De plus, les hommes et notamment les jeunes hommes tendent à accorder plus d'importance aux bénéfices qu'aux coûts dans leurs prises de décision risquées (Gardner & Steinberg, 2005).

6.3.2.6 Différences de sexe dans d'autres variables associées à la prise de risque

Les différences de sexe s'observent pour d'autres variables associées à la prise de risque et parfois utilisées pour évaluer la prise de risque ou pour évaluer la validité d'outils de mesure de la prise de risque (e.g., Lejuez *et al.,* 2002). Des différences de sexe se retrouvent constamment dans la recherche de sensation (Arnett, 1994 ; Cross, Copping, & Campbell, 2011 ; Mishra & Lalumière, 2010 ; Öngen, 2007 ; Zuckerman, 1994 ; Zuckerman, Eysenck & Eysenck, 1978) et plus particulièrement dans les sous-dimensions « recherche de danger et d'aventure », « susceptibilité à l'ennui » et « désinhibition » de l'échelle de RSS de Zuckerman, dimensions associées à la prise de risque, ce qui n'est pas nécessairement le cas de la sous-dimension « recherche d'expériences nouvelles » (e.g., manger des aliments exotiques) pour laquelle aucune différence de sexe ne s'observe. Des différences de sexe apparaissent également sur l'échelle de recherche de sensation impulsive (ImpSS) (McDaniel & Zuckerman, 2003 ; Zuckerman & Kuhlman, 2000 ; Zuckerman, Kuhlman, Joireman, Teta, & Kraft,

1993). Une méta-analyse de Cross *et al.* (2003) montre que les hommes auraient également un niveau d'impulsivité plus important et de sensibilité à la punition moins important que les femmes (voir aussi Mishra & Lalumière, 2010). Les hommes auraient également un niveau d'autocontrôle plus faible que les femmes (Keane, Maxim, & Teevan 1993 ; Mishra & Lalumière, 2010 ; Tittle, Ward, & Grasmick, 2003). Des différences de sexe ont également été observées sur l'influence des pairs, notamment sur les comportements à risque chez les jeunes (e.g., Clark & Loheac, 2007). Les hommes montreraient plus de pression antisociale des pairs (Bradley & Wildman, 2002 ; Claes *et al.,* 2005). L'effet du groupe peut être différent selon le sexe. Ainsi, plusieurs travaux ont montré des effets inversés (favorisant chez les hommes, défavorisant chez les femmes) dans un même type de situation de prise de risque : si le groupe inhibe plus le risque chez les femmes, c'est peut-être plus généralement parce que les tendances individuelles à la prise de risque ne sont pas renforcées lorsque le risque n'est pas une valeur positive au sein du groupe de référence. Dans le domaine routier, l'effet des passagers est plus important chez les jeunes hommes, surtout lorsqu'il s'agit d'un jeune homme (Chen *et al.,* 2000 ; Simons-Morton *et al.,* 2005 ; Waylen & McKenna, 2002). Les hommes auraient par ailleurs davantage une perspective temporelle présente, tandis que les femmes montrent davantage une perspective temporelle future (Zimbardo & Boyd, 1999). Une interaction apparaît par ailleurs entre la perspective temporelle présente et le sexe : les hommes orientés vers le présent rapportent davantage de comportements à risque au volant que les femmes orientées vers le présent, et les femmes orientées vers le présent montreraient tout de même moins de comportements à risque que les hommes orientés vers le présent (Zimbardo *et al.,* 1997). Enfin, nous pouvons également évoquer le fait que les garçons et les hommes montreraient un niveau de motivation normative et d'internalisation des règles moins important que les filles et les femmes, notamment dans le domaine routier et piéton (Granié, 2007, 2011 ; Yagil, 1998).

6.3.2.7 Evolution des différences de sexe dans les comportements à risque

Si les différences de sexe dans le risque de blessure et dans la mortalité due aux blessures sont relativement constantes (Sorenson, 2011 ; cf. Chapitre 1). Nous assistons cependant, depuis quelques années, à une sorte de « rattrapage » de la part des femmes dans la prise de risque. Aucune différence de sexe ne s'observe par exemple aujourd'hui dans les comportements de consommation de tabac (voir par exemple Assailly, 2010). De même, aujourd'hui, de nombreuses femmes pratiquent des activités et des comportements autrefois pratiqués par des hommes exclusivement et comportant un certain risque. Ces changements s'observent dans l'activité professionnelle – nous comptons de plus en plus de femmes policiers, soldats, pompiers, etc - dans les loisirs - pratique de sports extrêmes, dans les consommations de produits psychoactifs, dans la mobilité automobile, etc. Abbott-Chapman, Denholm et Wyld (2008) montrent par exemple une diminution des différences de sexe dans la prise de risque et la perception des risques entre deux générations : des étudiants tasmaniens et leurs parents. Les adolescentes se distinguent particulièrement de leur mère concernant la consommation élevée d'alcool, le binge drinking et la fréquence des premières ivresses. Des différences culturelles peuvent toutefois s'observer. Ce rattrapage est davantage marqué dans les populations anglo-saxonnes du Nord de l'Europe où les contraintes sociales pesant sur les femmes ont été fortement réduites. Ces différences sont moins marquées dans les populations latines du sud d l'Europe (voir Assailly, 2010 pour une revue).

Les différences concernant le risque routier restent particulièrement importantes. Si peu d'études se sont intéressées aux différences de comportements de manière longitudinale, l'évolution des taux d'accidents laissent apparaître un ratio toujours aussi important (cf. chapitre 1, point 2.4).

Toutefois, comme indiqué plus haut, bien qu'il semble que la réduction du ratio observée dans certains pays soit principalement le fait d'une plus grande exposition des femmes, en raison d'un plus grand accès à la mobilité, il semblerait que chez les jeunes femmes en revanche, cette réduction du gender-gap soit le fait de changements de comportements des jeunes femmes qui adoptent de plus en plus des comportements à risque (Romano *et al.,* 2008).

Enfin, il est important d'insister sur le fait que si ces données montrent des différences de sexe ans les comportements à risque, des différences intragroupes existent. Ulleberg (2001), dans une étude concernant les jeunes conducteurs, a mis en évidence des clusters distinguant les différents types de jeunes conducteurs. Les deux sous-groupes qualifiés de groupes « à risque », qui rapportent davantage de comportements à risque au volant (vitesse, transgressions, etc.), perçoivent moins de risque, estiment avoir de meilleurs capacités de conduite, sont davantage impliqués dans des accidents et montrent une attitude moins favorable vis-à-vis de la sécurité routière, comptent à la fois des hommes et des femmes. L'un des deux clusters, en particulier, compte 59% de femmes. Ainsi, les différences de sexe observées ne signifient pas que tous les hommes sont des preneurs de risque et que toutes les femmes évitent le risque. D'autres variables que le sexe biologique sont susceptibles d'intervenir.

7. Conclusion

Les différences de sexe dans les comportements à risque, qui augmentent considérablement à l'adolescence et sont particulièrement élevée chez les jeunes, notamment dans le domaine routier, sont aujourd'hui un problème de santé publique majeur. Les accidents de la route, notamment, sont responsables d'une mortalité considérable. Il apparaît ainsi nécessaire de comprendre et d'expliquer cette « sexospécificité » dans les blessures non-intentionnelles et dans la prise de risque, notamment routière (OMS, 2002).

Si les travaux que nous venons d'évoquer nous permettent de constater des différences de sexe en termes de prise de risque et de respect des règles routières, ils ne nous renseignent que peu sur ce qui sous-tend ces différences. Si des éléments de réponses ont été apportées (e.g., effets des pairs), il s'agit cependant de se pencher plus avant sur le pourquoi de telles différences, de chercher à comprendre les origines et les facteurs explicatifs de ces différences de sexe dans l'accidentologie et la prise de risque. Certains théoriciens, se situant dans une perspective biologique, suggèrent l'implication de facteurs endogènes qui expliqueraient ces différences (Rosenblom & Wolf, 2002 ; Zuckerman 1990, 1991 ; Zuckerman & Kuhlman, 2000). D'autres se situent dans une perspective évolutionniste (Daly & Wilson, 2002). D'autres travaux, enfin, depuis quelques années, attribuent ces différences de sexe à l'influence de facteurs psychosociaux et notamment à l'influence des rôles de sexe et plus particulièrement de l'identité sexuée.

Si des différences de sexe apparaissent dans la plupart des domaines du risque, celles-ci sont particulièrement importantes dans le domaine routier. De plus, bien que ces différences tendent à se réduire dans d'autres domaines, elles restent relativement constantes dans le risque routier, même si certaines études mettent en évidence une tendance des jeunes filles à adopter certains comportements à risque routier des jeunes hommes. Le domaine routier apparaît donc comme un domaine du risque particulier. Nous pouvons donc penser que la surimplication masculine dans les accidents de la circulation et les comportements à risque n'est pas simplement due à une tendance générale des

hommes à prendre davantage de risque que les femmes dans tous les domaines, mais est liée au contenu de ce risque qui reste encore actuellement très « masculin ».

Dans le chapitre suivant, il va s'agir de revenir sur les différentes explications de ces différences de sexe dans la prise de risque et notamment dans le domaine routier qui semble être un domaine particulier.

CHAPITRE 3

Théories explicatives des différences de sexe

1. Introduction

Le chapitre précédent met en lumière des différences de sexe dans les comportements à risque, particulièrement visibles chez les jeunes. Ces travaux s'inscrivent dans la longue lignée de travaux, pour la plupart descriptifs, ayant mis en lumière des différences de sexe dans les comportements, les attitudes, la personnalité, ou encore les aptitudes cognitives (e.g., Feingold, 1994 ; Halpern 1986 ; Kimura, 2000 ; O'Boyle & Hellige 1989). Cet intérêt des psychologues pour les différences de sexe dans les comportements ou les processus psychologiques remonte aux fondements de la discipline au cours du 19ème siècle. Dans le domaine de la personnalité, plusieurs études ont par exemple montré que les hommes montrent un niveau plus important de psychotisme (Eysenck, 1976), d'ouverture et d'extraversion (Wiggins, 1996), d'agressivité (Archer, 2004 ; Buss & Perry, 1992 ; Harris, Rushton, Hampson, & Jackson, 1996), d'impulsivité ou de recherche de sensation (e.g., Zuckerman & Kuhlman, 2000) tandis que les femmes montrent des niveaux plus importants de névrosisme et de consciencieusité et ont des scores plus importants sur les mesures de dépression (Eysenck, 1976 ; Hawkins, McDermott, Sheilds, & Harvey, 1989 ; Wiggins, 1996). Les hommes tendraient à montrer davantage d'assurance et de comportements de compétition et les femmes, davantage d'attitudes d'attention et de sociabilité (e.g., Elias, 1981; Gouzalez-Bono, Salvador, Serrano, & Ricart, 1998). Concernant les habilités cognitives, plusieurs études montrent que les hommes obtiendraient des scores plus importants aux tâches visuo-spatiales, les différences de sexe étant particulièrement marquées sur les tâches de rotation mentale (Voyer, Voyer, & Bryden, 1995), tandis que les femmes auraient de meilleures performances aux tâches verbales, notamment dans les tâches de fluidité verbale (voir notamment Kimura, 1992, 2000 ; Linn & Peterson 1985).

Les résultats issus de ces nombreux travaux ne sont cependant pas toujours consistants et un certain nombre d'auteurs se montrent sceptiques quant à l'existence de telles différences, les différences intra-sexes apparaissant plus importantes que les différences intersexes (Hyde, 1990 ; Hyde & Linn, 1988 ; Linn & Petersen, 1985). La question concernant l'existence de différences de sexe dans divers domaines, souvent emprunte de sous-entendus idéologiques dans les premiers travaux réalisés, n'est ainsi pas tranchée. Pour autant, les différences de sexe dans les comportements à risque ne font cependant pas débat et, comme pour la plupart des différences existant entre les hommes et les femmes, différents types d'explications ont été apportées. Plus que de savoir si de telles différences existent, la question qui se pose est davantage de savoir si ces différences sont préexistantes ou la conséquence d'une pression culturelle et sociale (e.g., Kimura, 2002) ce qui renvoie au débat très ancien entre la nature et la culture.

Dans le cadre de ce débat entre nature et culture, trois grandes théories explicatives des différences de sexe ont été développées : les théories biologiques, les théories évolutionnistes, elles-mêmes fondées sur les différences biologiques entre les sexes et les théories psychosociales concernant le genre et plus particulièrement l'identité sexuée. Après avoir abordé la question des différences de sexe du point de vue de ces trois théories, nous nous intéresserons plus particulièrement aux différentes explications concernant les différences de sexe dans les comportements à risque en insistant plus

particulièrement sur l'influence de l'identité sexuée sur les comportements à risque dans le domaine masculin qu'est celui de la conduite.

2. Différences de sexe : les perspectives biologique et évolutionniste

Qu'est-ce que le sexe ? Qu'est-ce qui différencie un homme d'une femme ? Si la réponse à ces questions semble évidente, elle peut toutefois être envisagée de différentes manières. Les différences entre les sexes peuvent être traitées d'un point de vue biologique mais également d'un point de vue anthropologique. Ces différentes approches ont souvent été invoquées pour expliquer les différences de comportements entre les hommes et les femmes.

2.1 La perspective biologique : des différences génétiques et hormonales

2.1.1 Les étapes de la différenciation sexuelle

D'un point de vue biologique, le sexe peut être défini à trois niveaux qui correspondent à trois étapes chronologiques de la différenciation sexuelle : le sexe génétique renvoie à la nature des chromosomes sexuels ; le sexe gonadique renvoie à la présence de gonades (glandes sexuelles) masculines (testicules) ou féminines (ovaires) ; le sexe phénotypique correspond à la présence des caractères sexuels. Les différentes étapes de la différenciation sexuelle, qui vont avoir lieu dès la fécondation, pendant la vie fœtale, mais également après la naissance notamment pendant la puberté, vont être à l'origine des différences génétiques, hormonales et phénotypiques des hommes et les femmes. De par les différences biologiques existant entre les sexes, de nombreux auteurs ont suggéré que les influences génétiques et hormonales seraient en partie responsables des différences dans les comportements, les traits ou encore les aptitudes cognitives des hommes et des femmes.

2.1.2 Différences biologiques entre les sexes et comportements

Les travaux menés sur l'influence des chromosomes sexuels sur les comportements différenciés des hommes et des femmes montrent des résultats peu probants. Ces effets ont en général été observés dans le cadre d'anomalies génétiques. Les études menées par exemple auprès des populations d'hermaphrodites génétiquement mâles élevées en femelles ne mettent pas en évidence d'influence directe du facteur génétique mais au contraire, montrent l'importance de l'environnement social et du sexe assigné à la naissance sur le développement des comportements de rôles de sexe (e.g., Golombok & Fivush, 1994 ; Money & Ehrhardt, 1972). Si les comportements différenciés des hommes et des femmes ne semblent pas être influencés directement par le facteur génétique, en revanche, les travaux mettent en évidence une certaine influence des hormones sur ces comportements.

En effet, les taux d'hormones sexuelles n'influencent pas seulement les aspects liés aux fonctions reproductives et les comportements sexuels (e.g., Bagatell, Heiman, Rivier, & Bremner, 1994 ; Brown, Finn, Cooke, & Breedlove, 2002 ; Robinson & Manning, 2000) mais interviennent à d'autres niveaux et modulent les comportements des individus. La testostérone (T), notamment,

influence un grand nombre de comportements par ses effets activationnels mais également organisationnels[34] (Nelson, 2005 ; Wingfield, Hegner, Dufty, & Ball, 1990, cités par Apicella, Dreber, Campbell, Graye, Hoffmanf, Little, 2008). En effet, l'exposition prénatale à la testostérone, plus importante chez les individus de sexe masculin, a d'importants effets sur l'organisation du cerveau du fœtus et amèneraient des différences entre la structure du cerveau des hommes et de celui des femmes (Bourgeois, 2008 ; Ravel, Chantot-Bastaraud, & Siffroi, 2004) et influencerait les futurs comportements à l'âge adulte (Archer, 2006 ; Auyeung et al., 2009 ; Udry, 2000). Ainsi, les hormones sexuelles, possiblement à travers leur effet sur l'organisation cérébrale pendant la vie fœtale, influenceraient les habiletés cognitives, mais aussi visuo-spatiales et verbales, la sensibilité tactile, l'activité motrice, exploratoire et agressive mais également d'autres caractéristiques distinguant les hommes et les femmes tels que la personnalité et les intérêts particuliers (voir notamment Bourgeois, 2008), bien que les raisons du lien entre les hormones et ces habiletés ne soient pas clairement identifiées.

2.1.2.1 Hormones et caractéristiques sex-typées

Au-delà de leur influence sur les habiletés cognitives, les hormones sexuelles, notamment la testostérone, seraient associées à d'autres caractéristiques sexuellement dimorphiques et sex-typés (traits de personnalité, comportements). Les travaux menés sur des animaux, notamment sur les rongeurs, mettent en évidence l'effet organisationnel et activationnel de la testostérone sur les comportements différenciant les sexes tels que les comportements sexuels et agressifs des mâles et des femelles (voir notamment Huston, 1983). Chez les humains, l'exposition prénatale à la testostérone a également été mise en relation avec des traits de personnalité, comportements et attitudes sexuellement différenciés (e.g., Austin, Manning, McInroy, & Mathews, 2002) tels que l'agressivité (Bailey & Hurd, 2005). Même chez les femmes, des études montrent qu'un plus faible digit ratio[35] tend à prédire les comportements sexuels (Brown *et al.,* 2002 ; Clark, 2004), les capacités sportives (Paul, Kato, Hunkin, Vivekanandan, & Spector, 2006), la recherche de sensation, la recherche de peur, la désinhibition ou le névrosisme (Austin *et al.*, 2002). Les études menées sur des filles CAH[36] montrent que celles-ci montrent des comportements plus agressifs que les filles ne présentant pas ce syndrome (Collaer & Hines, 1995). De plus, de nombreuses études ont mis en évidence le lien entre le niveau de testostérone circulant et des traits de personnalité sur lesquels des différences de sexe apparaissent de manière

---

[34] Les effets organisationnels de la testostérone renvoient à la modification permanente de la structure du cerveau et des fonctions cérébrales pendant la période prénatale et les premiers moments de la vie de l'individu en raison de l'exposition prénatale (et pubertaire) à la testostérone, tandis que les effets activationnels de la testostérone renvoient aux effets transitoires de la testostérone circulant dans le cerveau durant la vie postnatale et plus particulièrement après la puberté (Breedlove & Hampson, 2002).

[35] Le digit ratio (2D :4D) correspond à la longueur du deuxième doigt par rapport à la somme des quatre autres doigts. Il est associé négativement à l'exposition prénatale à la testostérone et positivement à l'exposition prénatale aux œstrogènes (Lutchmaya, Baron-Cohen, Raggatt, Knickmeyer, & Manning, 2004) et serait corrélé avec les niveaux de testostérone et d'œstrogène à l'âge adulte (voir Hönekopp, Bartholdt, Beier, & Liebert, 2007 pour une revue). Les hommes ont en moyenne un ratio moins important que les femmes et ce dimorphisme sexuel apparaît très tôt, dans l'utérus et demeure stable pendant le développement et serait génétiquement déterminé (e.g., Van Anders, Vernon, & Wilbur, 2006). Il serait un prédicteur du degré d'expression des hormones sexuelles, du dimorphisme sexuel et d'un certain nombre de traits et de comportements différenciés.

[36] Le syndrome CAH est un désordre hormonal transmis génétiquement qui, par un dysfonctionnement des glandes hormonales, entraine un niveau élevé d'androgènes dans la période prénatale. Génétiquement femelles, les filles présentant ce syndrome peuvent montrer des signes de virilisation des organes externes, ce qui nécessite généralement une intervention chirurgicale et à un traitement à base de corticostéroïdes.

récurrente : le niveau d'agressivité des hommes et des femmes (Harris, 1999 ; Harris *et al.,* 1996) et la recherche de sensation des hommes (Gerra *et al.,* 1999) sont associés positivement au niveau de testostérone, tandis que le niveau de névrosisme des hommes est associé négativement au niveau de testostérone (Dabbs, Hopper, & Jurkovic, 1990). Les hormones contribueraient ainsi aux différences inter-sexes mais également intra sexes dans certains comportements (e.g., Collaer & Hines, 1995).

La question de l'influence des hormones sur les comportements a été étendue aux comportements de rôles de sexe. Ainsi, plusieurs études montrent un lien positif entre une forte exposition prénatale à la testostérone et les comportements de jeux masculins des garçons (Hönekopp & Thierfelder, 2009) et des garçons et des filles (Auyeung *et al.,* 2009) supportant l'idée que, précocement, la testostérone a un effet sur les comportements de jeu sex-typés. Des études ont également montré que le niveau de testostérone mesuré dans les échantillons de sang de femmes enceintes sont liés aux comportements ultérieurs de rôles de genre (jeux et activités sex-typés) des filles de trois ans et demi, mais pas des garçons (Hines *et al*., 2002). De même, les filles CAH montrent une plus grande attirance pour les jouets masculins, une préférence plus marquée pour les pairs de sexe opposé, et s'engagent dans davantage d'activités et de jeux physiquement agressifs, actifs et brutaux (e.g., Hines, Brook, & Conway, 2004), comparées aux filles ne présentant pas ce trouble.

L'exposition prénatale à la testostérone a également été reliée positivement à l'intérêt pour les activités professionnelles orientées vers les choses, chez les hommes seulement (Hell & Päßler, 2011) ou bien chez les hommes et les femmes (Weis, Firker, & Hennig, 2007), et négativement aux activités orientées vers les personnes chez les hommes et les femmes (Weis *et al*., *op cit*). La dimension « intérêt pour les choses *vs* les personnes » (Prediger, 1982, cité par Hell & Päßler, 2011) constitue une variable psychologique sur laquelle s'observent d'importantes différences de sexe[37] (Lippa, 2001) et qui est à mettre en relation avec les différences de sexe dans les choix vocationnels[38].

De même, plusieurs études ont mis en évidence un lien positif entre l'exposition prénatale à la testostérone et la conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits chez les femmes adultes (Csatho *et al*., 2003 ; Scarbrough & Johnston, 2005). Les femmes avec un digit ratio faible ont ainsi plus tendance à se décrire comme sûres d'elles et compétitives que les femmes avec un digit ratio important (Wilson et al., 1983). De même, les hommes avec des digit ratios plus petits sont perçus comme plus masculins et dominants (Neave, Laing, Fink, & Manning., 2003). Baucom, Besch et Callahan (1985) ont également montré une relation positive entre le niveau de testostérone à l'âge adulte et les rôles de sexe : les femmes avec des hauts niveaux de masculinité avaient des niveaux plus importants de testostérone que les femmes féminines. Ainsi, plusieurs études suggèrent que les hormones sexuelles et notamment l'exposition prénatale à ces hormones constitueraient des facteurs importants impliqués dans le développement des comportements de rôles de sexe et dans les comportements différenciés des hommes et des femmes (e.g., Collaer & Hines, 1995 ; Ehrhardt & Meyer-Bahlburg, 1981).

---

[37] Les femmes ont tendance à préférer les tâches orientées vers les personnes, interpersonnelles (e.g ; conseil, direction, manager les autres) et les hommes, les tâches orientées vers « les choses », impersonnelles (e.g., traiter avec des machines, des outils, du matériel) (Lippa, 2001).

[38] Les hommes ont tendance à préférer des métiers aux intérêts réalistes (e.g., constructeurs, mécaniciens, ouvriers agricoles) et les femmes, des métiers aux intérêts sociaux (e.g., infirmière, enseignement).

2.1.2.2 Limites des effets du facteur biologique sur les comportements

Ces effets sont tout de même à relativiser, les études concernant les effets des hormones sur les comportements montrant des résultats inconsistants et peu robustes (voir notamment Voracek, Pietschnig, Nader, & Stieger, 2011). Chez les animaux, par exemple, les études ont montré des relations moins consistantes entre l'exposition prénatale aux androgènes et les comportements sexuellement dimorphiques comme l'agressivité ou la domination dans certaines espèces (e.g., chez les primates et les chiens) (Huston, 1983 ; voir aussi Wood & Eagly, 2010). Chez l'Homme, les études d'imagerie ne révèlent aucune différence significative entre les sexes au niveau des fonctions cognitives supérieures (voir notamment Vidal, 2011), les différences intersexes apparaissant moins importantes que les différences interindividuelles. De plus, le lien entre l'exposition prénatale à la testostérone et les traits et comportements sex-typés (e.g., traits de personnalité, jeux, intérets) ne s'observe pas systématiquement (Austin *et al.*, 2002 ; Hines *et al.*, 2002 ; Lippa, 2006 ; Moore, Quinter, & Freeman, 2005 ; Troche, Weber, Hennigs, Andresen, & Rammsayer, 2007 ; Voracek *et al.*, 2011) tout comme l'effet de la T circulant sur les comportements : une méta-analyse montre que l'administration de testostérone n'augmente pas systématiquement le niveau d'agressivité, de colère et d'hostilité (Archer, 2006).

D'autre part, les résultats sont particulièrement inconsistants lorsqu'on observe l'effet des hormones sexuelles selon le sexe : si certaines études mettent en évidence un effet des androgènes sur les caractéristiques sex-typés et sexuellement dimorphiques chez les individus des deux sexes (e.g., Auyeung et al., 2009), certains ne mettent en évidence cet effet que chez les individus de sexe féminin (e.g., Austin *et al.*, 2002 ; Hines *et al.*, 2002, 2004 ; Fink, Manning, & Neave, 2004 ; Lippa, 2006). Enfin, les effets, lorsqu'ils sont observés, sont faibles, suggérant l'influence d'autres facteurs (e.g., Hell *et al.*, 2011 ; Hines *et al.,* 2002). Ainsi, si les hormones et les gènes jouent un rôle dans la différenciation sexuelle, leurs effets sur les comportements sexuellement dimorphiques et sur les comportements de rôles de sexe sont à nuancer. Pourtant, ces limites n'empèchent pas la publication d'études allant dans le sens d'un déterminisme des comportements et plus particulièrement des différences de comportements entre hommes et femmes (Vidal, 2011).

Outre les problèmes théoriques et méthodologiques (e.g., taille des échantillons, difficulté à mesurer les taux hormonaux) (voir Rouyer, 2007), les résultats contradictoires peuvent s'expliquer par la non prise en compte des facteurs psychosociaux (socialisation différenciée, influences culturelles, relations entre pairs) (e.g., Collaer & Hines, 1995). Les études sur les filles présentant un syndrome CAH montrent par exemple des résultats contrastés et il apparaît que celles qui ont été élevées en filles dès la naissance développent une identité de genre conforme à leur appartenance sexuée (Money & Erhadt, 1972), mettant en évidence un effet de l'entourage social sur les comportements différenciés des hommes et des femmes.

Les études sur la plasticité cérébrale vont également dans le sens d'un déterminisme biologique relatif. Le concept de plasticité cérébrale renvoie au fait que la construction du cerveau (e.g construction des circuits neuronaux) se fait en partie pendant le développement de l'embryon, sous l'influence génétique et hormonale, mais se poursuit également, et en grande partie, après la naissance et est donc soumise à l'influence de l'environnement, de la famille, la société, la culture, etc. (Vidal, 2006, 2011). Autrement dit, la relation entre le biologique et les comportements serait bi-directionnelle, l'environnement social influençant également le biologique. Par conséquent, le fonctionnement évolue sans cesse entre l'enfance et l'âge adulte, en fonction des différentes expériences et des apprentissages et, si les facteurs biologiques tels que les hormones peuvent influencer certains comportements

sexuellement dimorphiques, les apprentissages peuvent également influencer les connections entre les neurones et donc les comportements des hommes et des femmes grâce aux propriétés de plasticité du cerveau humain. Ainsi, les facteurs biologiques ne déterminent pas, à eux seuls, les comportements humains, également influencés par des facteurs environnementaux (Vidal, 2006, 2011), et plusieurs auteurs préconisent une approche intégrative prenant en compte le biologique et le social pour comprendre les différences de sexe dans les comportements (e.g., Wood & Eagly, 2010, 2012) (cf. point 5.2.4).

2.2 La perspective évolutionniste : les comportements différenciés des hommes et des femmes comme le résultat de l'évolution

2.2.1 La psychologie évolutionniste

D'autres auteurs proposent une explication évolutionniste des différences de comportements des hommes et des femmes (e.g., Archer, 1996 ; Daly & Wilson, 1988). Les psychologues évolutionnistes font l'hypothèse que le cerveau de l'Homme, comme celui des autres espèces, est composé de circuits neuronaux programmés par l'évolution et que, pour survivre, chaque espèce a développé des attitudes et comportements particuliers. Les pensées, comportements et caractéristiques physiques seraient sous l'influence des mécanismes de la sélection naturelle et de la sélection sexuelle décrits initialement par Darwin. La question du déterminisme biologique et évolutionniste des comportements sociaux a également été étudiée dans les travaux du mouvement sociobiologique (e.g., Wilson, 1975), qui se fonde sur le repérage des comportements invariants, à partir de l'existence simultanée de trois universaux : il faut que le comportement ait existé dès l'origine de l'homme, qu'il existe dans toutes les cultures et qu'il existe chez les primates non-humains.

Les comportements différenciés des hommes et des femmes font partie des objets d'étude de la psychologie évolutionniste, le but étant d'interroger le caractère universel des différences de sexe dans les comportements et de de savoir si, et en quoi, ces différences sont des adaptations, résultats de la sélection sexuelle et naturelle. La sélection naturelle renvoie au fait que les individus qui, de par leurs caractéristiques héréditaires, ont davantage de chances de survies, sont plus susceptibles de voir leurs caractéristiques génétiques transmises à leur progéniture (Guillo, 2013). La théorie de la sélection sexuelle qui en découle – le fait que les hommes entrent en compétition pour les femelles et que les femmes choisissent les mâles -, s'intéresse plus précisément à la reproduction, condition essentielle de la transmission des caractéristiques héréditaires qui ont permis la survie. Elle postule que le choix de partenaires repose d'une part, sur les préférences de la femelle pour certains mâles et d'autre part, sur la compétition entre les mâles pour choisir ou être choisi[39] (Guillo, 2013).

[39] La sélection sexuelle renvoie à la fois à la sélection intrasexe (i.e., la pression qu'un sexe exerce sur les autres membres de son groupe de sexe à travers la compétition) et la sélection épigamique (i.e., l'influence qu'un sexe exerce en choisissant les partenaires avec certaines caractéristiques).

2.2.2 Les différences de sexe et l'évolution

Dans cette perspective, les dimorphismes sexuels (i.e., les différences anatomiques, physiologiques et comportementales) entre les mâles et les femelles d'une même espèce sont interprétés comme le reflet de différents problèmes d'adaptation auxquels ont été confrontés les ancêtres mâles et femelles (Buss, 2000 ; Geary, 1998 ; Wood & Eagly, 2000). Selon Trivers (1992, cité par Kenrick, Trost, & Sundie, 2004), les différences de sexe et la sélection sexuelle seraient dues à des différences dans l'investissement parental des hommes et des femmes. Ainsi, les femmes investiraient davantage que les hommes dans leur progéniture parce que leur succès reproductif est limité par leur capacité à produire des cellules œuf et par le fait qu'elles cessent plus tôt d'être fertiles, tandis que le succès reproductif des mâles est limité par leur capacité à fertiliser l'œuf. De ce fait, selon Trivers, les deux sexes diffèrent dans leur manière de maximiser leur succès reproductif : les mâles en s'accouplant avec autant de femelles que possible et les femmes en choisissant le partenaire avec le meilleur profil génétique et, éventuellement, qui fera le meilleur parent, étant donné qu'une erreur est davantage coûteuse. Il en résulte alors une plus grande compétition intrasexe chez les hommes pour l'accès aux femelles et une plus grande sélection du partenaire de la part des femmes (Daly & Wilson, 1983, cités par Kenrick *et al.,* 2004), même si les mâles humains sont également plus sélectifs au moment de choisir leur partenaire à long terme car ils s'investissent davantage dans leur progéniture que les mâles d'autres espèces (pour des revues, voir Archer & Lloyd, 2002 ; Kenrick *et al.,* 2004). Les hommes et les femmes diffèrent cependant dans leurs critères de sélection qui sont liés à l'investissement parental différentiel (importance et type de ressources investies par chacun) : les hommes s'intéressent davantage au potentiel reproductif de la partenaire (jeunesse, attractivité) et les femmes s'intéressant davantage à la capacité du partenaire de leur fournir ressources et protection (richesse, statut social, etc.) (Buss & Barnes, 1986).

Dans la perspective évolutionniste et sociobiologique, la sélection sexuelle et l'investissement parental différentiel expliqueraient les différences de sexe physiques mais également les différences en termes de personnalité, de comportements ou encore en termes de règles de décision (Kenrick, Li, & Butner, 2003). Darwin (1871, cité par Archer & Lloyd, 2002) et Trivers (1972, cité par Kenrick *et al.,* 2004) considèrent que certains attributs physiques auraient plus de chance d'être transmis à un sexe que l'autre car ils leur apporteraient des avantages adaptatifs. Par exemple une grande taille, la force et un développement musculaire important seraient plus susceptibles d'être transmis aux mâles, car ils sont davantage recherchés par les femelles, plus sélectives dans le choix de leur partenaire, et apporteraient des avantages dans la compétition intragroupe[40]. Les caractéristiques physiques des femmes seraient également en lien avec les critères sélectifs des hommes (e.g., développement de la poitrine avant le besoin d'allaiter)[41]. Sur le même principe, les caractéristiques biologiques, notamment les fonctions de reproduction, expliqueraient selon ces modèles les différences en termes de personnalité telles que les plus grandes qualités relationnelles des femmes : les traits relatifs à la sociabilité et les qualités relationnelles seraient davantage transmises à une femme qui porte et allaite les enfants (pour des revues, voir Archer & Lloyd, 2002 ; Kenrick *et al.,* 2004).

---

[40] Dans certaines espèces (e.g., certaines espèces d'oiseaux), les choses sont inversées : les mâles s'investissent davantage pour la progéniture et la compétition intrasexe est plus importante pour les femelles qui sont également plus grandes (voir Kenrick *et al.,* 2004).

[41] Les différences de sexe tendent à être moins importantes lorsque les mâles s'investissent plus pour leur progéniture (Geary, 1998), ce qui est le cas des hommes. De ce fait, les hommes et les femmes sont relativement similaires en termes de caractéristiques physiques comparés à d'autres espèces (voir Kenrick *et al.*, 2004).

Ces différences biologiques seraient la source de la division des tâches qui aurait amené à des comportements différenciés des hommes et des femmes : la force physique des mâles et leur grande puissance pulmonaire font qu'ils sont plus adaptés aux activités de chasse et à la protection, tandis que la capacité de grossesse et de production de lait des femelles les rend plus adaptées aux rôles nourriciers et à l'éducation des enfants (Wood & Eagly, 2010). Cette division du travail, mise en place au cours de l'évolution, expliquerait aussi d'autres différences de sexe. La confrontation de l'homme au problème de la chasse et de la femme à la cueillette expliquerait les meilleures habilités de rotation spatiale des hommes et la précision du lancer et la meilleure mémoire spatiale des femmes (e.g., Dekay & Buss, 1992 ; Kolakowski & Malina, 1974). De plus, la division du travail et la compétition intrasexe ont été mobilisées pour expliquer les différences de sexe dans les comportements de dominance sociale et d'agressivité – reliés aux différences de mortalité entre sexes et à la prise de risque –, qui, bien que variables, apparaissent relativement universelles (pour une revue, voir Kenrick *et al.*, 2004).

Même si, pour certains théoriciens évolutionnistes (e.g., Buss & Barnes, 1986) le comportement humain ne peut être compris qu'au regard de l'évolution – les assises biologiques de l'Homme (les gènes) représentant le lien entre l'évolution et le comportement (Kenrick, 1994) –, plusieurs éléments amènent à faire preuve de circonspection face à une vision purement évolutionniste des différences de sexe dans les comportements.

Tout d'abord, l'existence même de différences de sexe (e.g., dans les comportements sociaux ou les habiletés cognitives) est remise en cause. En effet, des données archéologiques et anthropologiques remettent en cause l'idée de différences socio-culturelles entre hommes et femmes existant dès l'origine de l'Homme (Peyre, Wiels, & Fonton, 2002), ce qui remet en cause l'idée d'invariance de ces comportements étant donné qu'ils n'existent pas dans toutes les cultures. De même, de manière générale il y a, sur la plupart des dimensions comportementales et des habiletés cognitives, plus de différences dans un groupe de sexe qu'entre les sexes dans les différentes cultures (Kenrick *et al.*, 2004). Même si le peu de différences de sexe dans les comportements chez les humains peut venir du fait que les hommes et les femmes ont été confrontés à des problèmes de survie et de reproduction relativement semblables au cours de l'évolution (Kenrick *et al.*, 2004), les données d'études analysant les fonctions cognitives supérieures ne révèlent aucune différence significative entre les sexes – les différences intersexes apparaissant moins importantes que les différences interindividuelles (Vidal, 2006) – et remettent ainsi en cause la supposée différence neurologique entre hommes et femmes comme résultat de milliers d'années d'évolution. Par ailleurs, les psychologues évolutionnistes se sont focalisés sur les problèmes en termes de survie et de reproduction, alors que les comportements sont aujourd'hui sous-tendus par d'autres problèmes plus contemporains dans des sociétés plus complexes et plus avancées (e.g., Cantor, 1990). D'autre part, si cette approche ne dit pas que les différences de sexe sont le seul fait des facteurs biologiques, elle a tout de même sous-estimé le rôle des problématiques situationnelles, des croyances, valeurs, normes qui affectent l'apparition d'un comportement particulier. Plusieurs auteurs, y compris des évolutionnistes, insistent sur l'importance de prendre en compte l'interaction entre la culture et le biologique. En effet, les instincts rigides, autrement dit les prédispositions comportementales qui ont évolué et sont indépendants de l'environnement (e.g., le fait de téter), sont rares chez les vertébrés. Les prédispositions génétiques interagissent avec l'environnement tout au long de la vie de l'animal et de l'Homme (Kenrick *et al.*, 2004) et les comportements sont largement dépendants de la situation. Les rôles de sexe, par exemple, sont largement dépendants des normes culturelles et ne sont pas nécessairement liés aux capacités évolutives des hommes et des femmes (Hrdy, 1999, cité par Kenrick *et al.*, 2004) et la culture peut amplifier certaines prédispositions ou les contrer (Kenrick *et al.*, *op. cit.*). Pour Eagly et Wood (1999), les différences de comportements entre hommes et femmes peuvent autant s'expliquer par les rôles

sociaux de sexe que par des dispositions acquises au cours de l'évolution et Kenrick *et al.,* (2004) insistent même sur le fait que la relation entre les gènes et la culture n'est pas unilatérale et que les pressions culturelles peuvent influencer la sélection naturelle. Ainsi, pour certains, la perspective évolutionniste, autrement dit l'étude des prédispositions comportementales comme des adaptations aux problèmes de reproduction et de survie, doit être considérée en complément d'autres perspectives, et la compréhension des comportements des hommes et des femmes passe par l'adoption d'une approche intégrative biosociale (Kenrick, 1987 ; Kenrick *et al.*, 2004 ; Wood & Eagly, 2002).

Même si certains estiment que l'on assiste aujourd'hui à une recrudescence des idées naturalistes de différences entre les sexes, qui tendent à nier les déterminismes sociaux au profit d'un déterminisme en grande partie biologique (e.g., Hurtig & Pichevin, 1995 ; Jonas & Séhili, 2009), les théories psychosociales ont permis de relativiser cette hypothèse d'un déterminisme biologique en insistant sur le déterminisme social des comportements différenciés des hommes et des femmes.

3. Du sexe biologique au genre psychosocial

Les différences de sexe biologiques et physiologiques sont indéniables. Pour autant, l'ensemble des comportements différenciés des hommes et des femmes peut-il être considéré comme le résultat naturel de faits biologiques ? Les travaux scientifiques dans ce domaine ont évolué, d'une vision du sexe comme une variable purement biologique à une conception du sexe comme une catégorie sociale, fondée sur les différences biologiques, et à une conception des caractéristiques associées à cette catégorie comme des constructions sociales (le genre). Le sexe et le genre constituent ainsi deux approches distinctes des différences entre les sexes.

3.1 Sexe et genre

3.1.1 Sexe et genre : définitions

Dès 1949, Simone de Beauvoir, dans un essai traitant des inégalités de statut entre hommes et femmes, écrivait « on ne naît pas femme, on le devient ». Ce n'est cependant qu'à la fin des années 1960, dans les travaux des féministes anglo-saxonnes, qu'émerge la distinction entre les notions de sexe et de genre. Le sexe renvoie aux « caractéristiques biologiques permettant de différencier les hommes des femmes » (Hurtig & Pichevin., 1986), autrement dit au fait d'être né mâle ou femelle. Pour désigner cet aspect biologique de l'appartenance au sexe masculin ou au sexe féminin, Hurtig et Pichevin (1986), utilisent les néologismes de mâlité (maleness) et de femellité (femaleness). Le genre relève quant à lui du psychosociologique (masculinité/féminité) et « renvoie à l'étiquette sociale par laquelle nous distinguons les individus » (Unger, 1986, p. 302). Il désigne les « caractéristiques et traits socio-culturellement considérés comme appropriés aux hommes et aux femmes » (Unger, 1979 dans Le Maner-Idrissi, 1997, p. 17), ou encore les « attributs psychologiques, les activités, et les rôles et statuts sociaux culturellement assignés à chacune des catégories de sexe et constituant un système de croyances, dont le principe d'une détermination biologique est le pivot » (Hurtig et al., 2002).

Autrement dit, le sexe renvoie au biologique et le genre est le versant social du sexe (i.e., le sexe social)[42] (e.g., Peyre et al., 2002 ; Money & Ehrhardt, 1972 ; Unger, 1986).

Le passage d'une conception du sexe comme une simple donnée biologique à la prise en compte de ses deux aspects - l'aspect biologique et l'aspect social - est le résultat de l'évolution des travaux sur les différences de sexe, traduisant elle-même l'évolution de la vision des deux sexes dans la société.

3.1.2 Passage du sexe au genre dans l'explication des différences de sexe

Au cours du 19ème siècle, de nombreux travaux étaient implicitement sous-tendus par l'idée d'un déterminisme génétique des comportements et teintés d'aspects idéologiques. Abordant, par exemple, les différences de structures entre le cerveau des hommes et des femmes et leurs effets sur l'intelligence et le tempérament ou la variabilité de l'instinct maternel, ces travaux avaient notamment pour objectif de justifier la place de la femme dans la société, à savoir, leur place de subordonné par rapport à l'homme qui occupe un rôle dominant (Le Maner Idrissi, 1997). Hurtig, Kail et Rouch (1991) évoquent en ce sens « l'alibi de la nature ».

Les travaux de l'ethnologue Margareth Mead (1966, citée par Le Maner-Idrissi, 1997) viennent bousculer cette conception essentialiste des différences entre les sexes, en mettant en évidence l'universalité de la répartition des rôles selon le sexe. La tendance à attribuer des rôles différents à l'un et l'autre sexe s'observerait dans des sociétés très différentes. La dichotomisation des comportements, des tâches ou encore des traits de personnalité varierait dans le temps et l'espace : les individus, à des temps différents et dans des lieux différents montreraient des conceptions différentes des rôles de sexe. La notion de genre insiste donc sur le caractère social, culturellement défini et donc variable selon les sociétés, des normes attachées aux catégories de sexe.

L'évolution des travaux sur les différences de sexe qui a mené aux études sur le genre est également le fruit des changements dans la société au cours du 20ème siècle comme, par exemple, l'entrée des femmes dans le monde du travail ou l'émergence de nouveaux types de familles. Ces différentes évolutions sociétales, amenant à reconsidérer les rôles de sexe, pointent le fait que le sexe biologique n'est plus le seul moyen de définir les hommes et les femmes et que les rôles associés à chaque sexe sont mobiles. Un tournant s'opére ainsi dans les travaux sur les différences de sexe à la fin des années 1960 avec les travaux des féministes (e.g., Bem, 1974). En parallèle des travaux issus de l'approche psychanalytique qui s'intéresse également aux différences de sexe, une nouvelle orientation va s'intéresser à la masculinité et la féminité en tant que traits de personnalité individuels, et de nouveaux modèles théoriques en psychologie du développement visent à expliquer la construction du sentiment d'identité sexuée et la conformité aux rôles sociaux de sexe (voir par exemple Fontayne, 2007 ; Mieyaa & Rouyer, 2013 pour des revues). Ces travaux s'intéressent non plus au déterminisme génétique et aux différences de sexes elles-mêmes, mais cherchent à expliquer et comprendre les facteurs constitutifs de

[42] Il est à noter que malgré cette distinction, certains auteurs estiment que ces deux termes sont interchangeables (e.g., Archer & Lloyd, 2002 ; Golombok & Fivush, 1994). Selon eux, cette distinction n'a pas lieu d'être dans le sens où l'aspect biologique et l'aspect social interagissent et sont par conséquent difficilement différenciables. Unger (1986) considère ainsi le sexe comme une variable biosociale, l'effet des facteurs biologiques étant médiatisé par les jugements et les attentes sociales. Chiland (1995) préfère quant à elle le terme de « sexué » qui renvoie à la fois au sexe biologique et au sexe psychologique, l'idée étant que le sexe d'attribution est fondé sur du biologique mais va devenir psychologique par l'éducation reçue.

ces différences. L'ouvrage de Maccoby (1966) a particulièrement marqué la perspective du mouvement, alors naissant, que constituait celui des « gender studies ». Composé de contributions issues de champs disciplinaires variés (anthropologie, biologie, psychologie, sociologie) et décrivant les différents déterminismes (biologiques, sociaux et psychologiques) des différences de sexe, cet ouvrage a mis en évidence la nécessité d'une approche transdisciplinaire et intégrative pour aborder la question de ces différences et de leurs origines. Un certain nombre de théories du genre vont ainsi naitre (e.g., la Théorie du Rôle Social [TRS] ; Eagly, 1987) qui considèrent que les différences en termes de comportements entre les hommes et les femmes naissent de différences de rôles et non pas de différences biologiques, intrinsèques.

Le passage du sexe au genre implique la prise en compte, désormais, des variables psychosociales dans les différences de sexe. Actuellement, les travaux se centrant sur les fondements biologiques des différences entre sexes coexistent avec les articles sur l'importance des déterminismes psychosociaux. Si certains auteurs notent malgré tout aujourd'hui une recrudescence des travaux naturalisant les différences de sexe et minimisant le déterminisme social, parfois sous le couvert d'un sexisme bienveillant (e.g., Jonas & Séhili, 2009)[43], il faut désormais compter avec l'idée que certaines différences puissent être le fait d'une construction sociale, de stéréotypes de sexe que la société entretient et véhicule. En effet, si les différences biologiques existant entre hommes et femmes sont indéniables, les différences de comportements (e.g., choix d'activités) peuvent, au moins en partie, être basées sur le système de croyance sur le genre qui comprend les stéréotypes de sexe et les attitudes sur les rôles sociaux occupés par les hommes et les femmes que les individus possèdent ainsi que l'identité sexuée des individus (Deaux & Lafrance, 1998).

3.2 Stéréotypes de sexe et rôles de sexe

3.2.1 Stéréotypes et rôles de sexe – définitions

Il convient dans un premier temps de définir quelques concepts centraux dans les études du genre. Dans une société donnée, les hommes et les femmes font l'objet d'un certain nombre d'attentes différentes, fondées sur un ensemble de croyances les concernant. Cela renvoie aux concepts de rôles et de stéréotypes de sexe.

Les stéréotypes peuvent être définis comme un ensemble de croyances socialement partagées à propos de caractéristiques propres à un groupe de personnes (Leyens, Yzerbyt, & Schadron, 1996). Ainsi, les stéréotypes de sexe correspondent à l'ensemble des croyances sur ce que signifie être un homme ou une femme. Plus précisément, ils sont définis comme « l'ensemble des conduites, attributs et attitudes associées aux concepts de masculin et féminin dans une culture donnée » (Hurtig, 1982, p. 288) et comprennent des informations concernant l'apparence physique, les attitudes, les intérêts, les traits, les relations sociales ou encore les occupations (Ashmore, Del Boca, & Wohlers, 1986 ; Deaux & Lewis, 1983 ; Huston, 1983).

[43] Jonas et Séhili (2009) insistent sur le fait que l'argumentation différentialiste entre les hommes et les femmes revient particulièrement en force dans la littérature de vulgarisation scientifique, la presse féminine, le marketing, les communications des entreprises, etc.

Les stéréotypes de sexe, culturellement définis, ne sont pas seulement descriptifs (i.e., ils décrivent ce que les hommes et les femmes font) mais également prescriptifs en ce sens qu'ils reflètent les croyances sur la manière dont les hommes et les femmes doivent être (i.e., ce que les hommes et les femmes doivent faire) (Fiske & Stevens, 1993). En général, les attributs sont d'autant plus désirables pour l'un des sexes comparé à l'autre, que ces attributs diffèrent entre les hommes et les femmes (Hall & Carter, 1999, cités par Wood & Eagly, 2010). En exprimant les caractéristiques socialement désirables en tant qu'homme ou femme dans une société donnée, les stéréotypes de sexe vont donc guider les comportements des individus, ceux qui s'en écartent trop étant perçus assez négativement et stigmatisés (Basow, 1992). L'effet « backlash » ou « retour du bâton » traduit par exemple l'évaluation négative de femmes violant les prescriptions de ce que doit être une femme : les femmes qui se montrent agentiques sont stigmatisées car elles ne répondent pas aux stéréotypes de sexe féminins les qualifiant de douces et gentilles, notamment (Rudman, 1998 ; Rudman & Glick, 2001). Des études ont également montré que les femmes violentes – comportement faisant partie des stéréotypes masculins – apparaissent folles, anormales, déviantes ou masculines (Gilbert, 2002, cité par Gaborit, 2009). De même, selon la perspective de congruence de rôle (Eagly & Diekman, 2005), les individus qui ont les comportements attendus (i.e., qui correspondent aux normes de sexe) sont jugés plus positivement que ceux qui n'ont pas ces comportements (e.g., Eagly & Karau, 2002).

Les *rôles de sexe* renvoient à ces attentes de comportement que développe le groupe social en fonction de l'appartenance de l'individu à un groupe de sexe (Basow, 1992) ou encore aux comportements et attitudes considérés comme appropriés aux mâles et aux femelles dans une culture particulière (Golombok & Fivush, 1994). Les rôles de sexe, basés sur ces stéréotypes de sexe, sont le produit du sex-typing (Hurtig, 1982). Le terme de sex-typing est polysémique. Il renvoie en premier lieu au « processus par lequel l'individu développe les attributs (comportements, caractéristiques de la personnalité, réponses émotionnelles, attitudes et croyances) définis comme appropriés à son sexe dans sa propre culture » (Mussen, 1969, p. 708, dans Hurtig, 1982, p. 288). Le deuxième sens renvoie au produit de ce processus, autrement dit, à la conformité aux rôles du groupe de sexe.

3.2.2 Contenu des stéréotypes et rôles de sexe

Le champ des stéréotypes de sexe est vaste, comprenant des croyances sur les caractéristiques physiques, les traits de personnalité, les comportements, les préférences en termes de métiers, les compétences spécifiques ou encore les dispositions émotionnelles (Deaux & Lafrance, 1998). En termes d'émotions, on s'attend par exemple à ce que les femmes pleurent plus souvent et expriment moins souvent leur colère que les hommes (Lafrance & Banaju, 1992). On s'attend généralement à ce que les charpentiers et les pilotes soient des hommes et que les infirmières, les enseignants et les travailleurs dans le domaine social soient des femmes (Glick, Wilk & Perreault, 1995). En termes d'apparence physique, les hommes sont vus comme forts, musclés et grands, avec la voix grave, les épaules larges et les cheveux plus courts que les femmes qui sont sont vues comme petites et jolies (Cejka & Eagly, 1999 ; Deaux & Lewis, 1984). Concernant les habilités intellectuelles, les femmes sont vues comme plus créatives et ayant de bonnes aptitudes verbales alors que les hommes sont vus comme ayant de meilleures capacités analytiques (Cejka & Eagly, 1999 ; Swim, 1994). Certaines études montrent également que les femmes sont vues comme plus intelligentes que les hommes (Newport, 2001, cité par Wood & Eagly, 2012).

Ce sont cependant les croyances sur les caractéristiques de personnalité qui prédominent dans les stéréotypes de sexe (Deaux & Lewis, 1983). Celle-ci peuvent être résumées en termes de différences

sur les dimensions « d'agenticité » et « de communalité » (Bakan, 1966), souvent considérées comme les dimensions fondamentales de la masculinité et la féminité (Bem, 1974) : les hommes sont considérés comme instrumentaux ou agentiques, tandis que les femmes sont vues comme expressives ou « communales » (i.e., relationnelles) (Bakan, 1966 ; Block, 1973 ; Parsons & Bales, 1955 ; Ruble, Cohen, & Ruble 1984). On s'attend donc à ce que les hommes s'affirment, se montrent compétents d'un point de vue instrumental, directifs, autonomes, aventureux et indépendants tandis qu'on attend des femmes qu'elles se montrent amicales, désintéressées, préoccupées par les autres, émotionnellement expressives, sensibles et bienveillantes (Deaux & Lewis, 1983, 1984 ; Pomerantz & Rouble, 1998 ; Spence & Buckner, 2000 ; Williams & Best, 1990). Les stéréotypes de sexe incluent également des aspects indésirables (Spence, Helmreich, & Holahan 1979) : les hommes sont perçus comme agressifs, impatients, responsables et ambitieux tandis que les femmes sont perçues comme inconstantes, vulnérables, dociles, soumises et émotives.

Les stéréotypes de sexe existent à différents niveaux de spécificité : ils incluent des croyances à propos de types d'hommes et de femmes particuliers (e.g., Clifton, McGrath & Wick, 1976 ; Deaux, Winton, Crowley, & Lewis, 1985) et des différences peuvent apparaître dans les stéréotypes de sexe selon le sous-groupe considéré (e.g., femme au foyer, femme sexy, femme carrieriste, homme sportif, homme d'affaires, homme macho). Des différences apparaissent également dans le contenu des séréotypes de sexe concernant les sous-groupes d'une même culture en fonction de l'origine ethnique et la catégorie sociale (e.g., les différents groupes ethniques aux Etats-Unis) (Landrine, 1985). Plus largement, s'il y a un très fort accord entre les membres d'une même culture dans la détermination des attributs typiquement masculins et féminins, des différences entre différentes cultures peuvent cependant apparaître (William & Best, 1990). Les stéréotypes et les rôles de sexe suggèrent beaucoup de différences entre hommes et femmes. La question qui se pose alors est de savoir où ces stéréotypes trouvent leur origine.

3.2.3 Origine, différences culturelles et évolution des stéréotypes et des rôles de sexe

Mead, dans les années 30, mettait déjà en évidence l'universalité de la variabilité de la distribution des rôles de sexe[44], mais la question de l'origine des rôles de sexe a été particulièrement traitée dans la Théorie des Rôles Sociaux (TRS) (Eagly, 1987). Selon cette approche sociostructurelle, les stéréotypes de sexe et les attentes à l'égard des hommes et des femmes seraient le résultat de l'interaction de facteurs biologiques et socioécomiques. Plus précisément, la division sexuelle du travail, qui s'observe dans toute société et dans laquelle apparaît un rapport de hiérarchie sociale entre les sexes (Lorenzi-Cioldi, 1988), et l'engagement dans des activités différentes façonneraient les comportements sociaux à partir desquels vont naitre les stéréotypes et les attentes différenciées selon les sexes (Eagly, Wood, & Diekman, 2000). La division du travail et l'engagement dans des activités différentes dans les sociétés seraient fondés sur l'efficience de chacun des sexes dans les tâches, donc sur des différences biologiques, notamment en termes de capacités physiques et reproductives (Wood & Eagly, 2002). Les caractéristiques des hommes (grande force, taille et développement musculaire) les prédisposeraitent par exemple à exercer des activités exigeant de la force tandis que les femmes seraient prédisposées à exercer les activités liées à la reproduction. A partir de l'observation des activités effectuées par les

[44] L'étude de l'organisation de trois populations de Nouvelle-Guinée a révélé que la distribution des rôles des Tchambuli est très différente de celle observée en Occident avec une vie économique gérée par les femmes tandis que les hommes sont dépendants financièrement (Mead, 1966, citée par Le Maner-Idrissi, 1997).

hommes et les femmes, les individus feraient non seulement des inférences sur les caractéristiques associées aux hommes et aux femmes mais également sur leurs propres capacités. Ces caractéristiques seraient essentialisées, les individus ayant tendance à croire que les comportements des hommes et des femmes traduisent des caractéristiques naturelles. Ainsi, dans la mesure où les femmes ont davantage des activités liées au travail domestique et des postes nécessitant des qualités communales, les individus infèrent qu'elles sont chaleureuses, attentionnées et ont de bonnes compétences relationnelles (Williams & Best, 1990). Dans la mesure où les hommes quant à eux occupent principalement des postes de haut statut, les individus infèrent qu'ils sont affirmés, forts et dominants (Ridgeway, 2011 ; Williams & Best, 1990). Ces croyances, fondées sur la division du travail, influenceraient le processus de socialisation qui amènerait les individus à se conformer aux rôles de sexe en les amenant à développer des traits, des préférences et des capacités qui supportent cette division du travail. Si elle est déterminée en premier lieu par les différences de sexe biologiques, la division du travail est également sensible à l'environnement social, autrement dit à la situation socioéconomique, écologique, la culture, l'histoire ou les relations de pouvoir entre hommes et femmes. La division du travail est donc flexible et susceptible de varier dans le temps et entre les sociétés, de même que les stéréotypes et les rôles de sexe (cf. Annexe 2).

3.3 La masculinité et la féminité comme traits de personnalité

3.3.1 Des différences de sexe au genre comme trait de personnalité

Les travaux sur les différences de sexe ont peu à peu laissé place à des travaux s'intéressant à la masculinité et la féminité des individus en tant que variables de personnalité. Des échelles de Masculinité-Féminité (« échelles M-F ») ont ainsi vu le jour au début du 20ème siècle, notamment le Terman-Miles Test of MF (Terman & Miles, 1936) qui fut le premier test permettant d'observer les différences psychologiques entre les hommes et les femmes. Terman & Milles considéraient que la masculinité et la féminité constituaient deux pôles d'une même dimension[45]. De plus, la masculinité-féminité était considérée comme un trait central du tempérament, naturel et signe de bonne santé (Constantinople, 1973). L'échelle de Terman & Miles a été à l'origine du développement d'autres échelles bipolaires (voir Deaux & Lafrance, 1998). De nombreux inventaires de personnalité comportent d'ailleurs une échelle de masculinité-féminité, comme par exemple le Minnesota Multiphasic Personality Inventory (M.M.P.I.) (Hathaway & McKinley, 1942, cités par Marro, 2002) ; l'Inventaire Psychologique de Californie (C.P.I.) (Gough, 1957, cité par Marro, 2002) ; ou encore l'Inventaire de Tempérament (Guilford-Zimmerman, 1949, cité par Marro, 2002). Dans ces premiers travaux, comme dans des travaux plus récents (e.g., Lippa, 2001), le niveau de masculinité/féminité des individus est une dimension bipolaire et constitue un trait de personnalité comme un autre. Ce trait renvoie à ce qui différencie les hommes et les femmes au niveau psychologique, et est fondé sur des différences de personnalité, de tempéramment, autrement dit des différences innées.

Les échelles de masculinité-féminité comme un trait bipolaire ont commencé à faire l'objet de critiques à partir des années 1970 avec les travaux des féministes, et leur validité théorique a été remise

[45] Les items composant cette échelle étaient ceux pour lesquels les différences entre les hommes et les femmes étaient maximales.

en cause. Ces travaux considérent que ce type de mesure ne permet pas à l'individu d'être à la fois l'un et l'autre (Bem, 1974 ; Constantinople, 1973) et dénoncent également l'amalgame fait entre la conformité aux stéréotypes de sexe et l'orientation sexuelle (Bem, 1993 ; Lippa, 2001). Les travaux de Bem (e.g., 1974 ; 1981) notamment, offrent une nouvelle conception de la masculinité et de la féminité, comme deux dimensions orthogonales et introduisent le concept d'androgynie qui renvoie à la possibilité de coexistence de ces deux dimensions chez un même individu.

Bem (1974) a élaboré, dans ce cadre, l'Inventaire des Rôles de Sexe (Bem Sex Role Inventory ; B.S.R.I.), questionnaire auto-évaluatif permettant d'estimer le degré de masculinité et de féminité d'une personne (i.e., le degré d'adhésion ou de conformité aux rôles de sexe masculin et féminin), renvoyant respectivement à l'instrumentalité et l'expressivité (Parsons & Bales 1955). Les descripteurs utilisés renvoient à des traits de personnalité, considérés, dans la société américaine des années 1970, comme davantage descriptif d'un sexe que l'autre et comme davantage valorisés socialement pour un sexe que l'autre[46]. Concrètement, l'individu, confronté à des items masculins, féminins et neutres (i.e., des items ni masculins, ni féminins), doit indiquer pour chacun d'eux dans quelle mesure l'item le décrit. Deux scores moyens sont alors calculés : un de « féminité » et l'autre de « masculinité ». Ces deux dimensions sont indépendantes (Bem, 1974). En fonction de la balance entre ces deux scores, peut être évalué la schématicité des individus. Les individus schématiques sont ceux qui sont fortement masculin (i.e., ayant un score important de masculinité et faible de féminité) ou féminin (i.e., ayant un score important de féminité et faible de masculinité). Les individus aschématiques ne présentent pas de score plus important de masculinité ou de féminité. Parmi eux, on trouve des individus dits indifférenciés (i.e., ayant un score faible de msculinité et de féminité) et les androgynes (i.e., ayant un score important de masculinité et de féminité). Cet outil a été largement utilisé dans les recherches sur le genre (Beere, 1990). Il est à noter que les traits composant le BSRI apparaissent toujours d'actualité près de 30 ans après sa publication (Auster & Ohm, 2000) bien que l'outil fasse l'objet de nombreuses critiques (Hoffman & Borders, 2001).

Le Personal Attributes Questionnaire (PAQ) (Spence & Helmreich, 1978) constitue un autre outil très utilisé, considérant également la masculinité et la féminité comme deux dimensions indépendantes. Plus précisément, l'instrument comprend trois sous-échelles : une échelle de masculinité et une échelle de féminité, renvoyant respectivement à l'agenticité et la communalité (Bakan, 1966), et une échelle de masculinité/ féminité (continuum), partageant avec d'autres auteurs (e.g., Constantinople, 1973) l'idée qu'il existe une opposition partielle entre la masculinité et la féminité. Plus tard, les auteurs ajouteront deux sous-échelles comprenant des items négatifs ou socialement indésirables associés aux rôles des hommes et des femmes (Spence *et al.,* 1979). Spence et Helmreich (1980) ont par la suite émis l'hypothèse que les dimensions mesurées par le BSRI et le PAQ ne mesurent finalement pas la masculinité et la féminité mais plutôt l'expressivité (orientation interpersonnelle) et l'instrumentalité (confiance en soi, etc.) (Parsons & Bales, 1955). Ils ont alors remis en question le modèle bidimensionnel de la masculinité et la féminité, considérant que le sex-typing est multifactoriel, autrement dit, l'ensemble des attributs typés masculins et typés féminins seraient chacun multifactoriels et hétérogènes, et par conséquent non réductibles à deux dimensions (Spence, 1985, 1993 ; Spence *et al.*, 1979).

[46] Cette méthode de sélection des items s'oppose ainsi à celle de Terman et Miles (1936) ou encore de Lippa (2001) qui utilisent dans leurs échelles des items qui différencient les hommes et les femmes, par exemple, des attributs que s'attribueraient plus fréquemment les hommes que les femmes et vice versa.

Les études utilisant le BSRI et le PAQ montrent que la masculinité et la féminité apparaissent comme des dimensions indépendantes du sexe biologique de l'individu. En effet, ces études mettent en évidence une grande variabilité intrasexe mais pas de grandes différences intersexes (Bem, 1974 ; Spence & Helmreich, 1980). Alors que les premiers modèles du genre l'envisageaient peu ou prou comme une variable de personnalité, les travaux actuels envisagent le genre comme une catégorie sociale.

3.3.2 Du genre comme trait de personnalité au genre comme catégorie sociale

Après une focalisation sur les différences de sexe (sexe biologique), qui cherchait à voir si et dans quelle mesure des différences (e.g., dans les habiletés mentales, dans les comportements sociaux) étaient observables entre les groupes de sexe, les travaux se sont centrés sur le genre en tant que variable de personnalité qui considère que la masculinité et la féminité constituent des qualités stables et internes (e.g., Bem, 1974, 1993). Ces deux approches se focalisent sur le niveau individuel, autrement dit, sur la personne plutôt que sur la situation, les différences observées relevant de différences biologiques ou de socialisation (Deaux & Major, 1987). Cependant, ces dernières années, une nouvelle approche a émergé. Celle-ci considère le genre comme une catégorie sociale. Cette approche se distingue des deux autres en cela qu'elle se focalise davantage sur les influences contextuelles (Deaux & LaFrance, 1998 ; Deaux & Major, 1987 ; Maccoby, 1990). Elle vise à étudier les variations des comportements sexués en fonction des contextes sociaux et à comprendre dans quelle mesure, dans quelle situation et les raisons pour lesquelles des différences entre sexes peuvent s'observer. Autrement dit, cette approche ne cherche pas à mettre en évidence des différences entre les groupes de sexe ou les individus, concernant les traits, aptitudes et performances, selon leur niveau de masculinité et de féminité, mais au contraire, cette approche se demande comment, quand et pourquoi le fait d'être un homme ou une femme fait une différence. Ainsi, dans cette perspective, les comportements sexués et donc les différences de sexe ne prendraient pas racine dans les différences biologiques ou dans des différences de personnalité entre hommes et femmes, mais dans une catégorisation sociale des individus comme étant masculin et/ou féminin. Le concept de genre doit donc être envisagé en termes d'individu engagé dans un contexte social. Plusieurs modèles envisagent le genre comme une catégorie sociale (Ashmore, 1990 ; Deaux & LaFrance, 1998 ; Deaux & Major, 1987 ; Eagly, 1987 ; Eccles *et al.*, 1983 ; Spence, 1993). Ces différents modèles s'accordent sur l'influence du contexte social sur le comportement des hommes et des femmes.

3.4 Le sexe : une catégorie sociale particulière

3.4.1 La catégorisation sociale

La catégorisation renvoie aux « processus psychologiques qui tendent à ordonner l'environnement en termes de catégories : groupes de personnes, d'objets, d'événements (ou groupe de certains de leurs attributs), en tant qu'ils sont soit semblables, soit équivalents les uns aux autres pour l'action, les intentions ou les attitudes d'un individu » (Tajfel, 1972, p. 272). On parle de catégorisation sociale lorsque les mécanismes de la catégorisation sont appliqués aux groupes sociaux. La catégorisation sociale va notamment amener à la division des individus entre les deux catégories sociales

fondamentales que sont l'endogroupe (groupe auquel nous appartenons) et l'exogroupe (groupe de non-appartenance), autrement dit, entre le « nous » et le « eux ».

L'activité de catégorisation joue un rôle de systématisation, d'organisation et de découpage de l'environnement (e.g., Corneille, 1997). L'individu va percevoir le monde social non pas comme un ensemble complexe de personnes distinctes et singulières, mais au contraire comme un ensemble de catégories. La catégorisation sociale permet une saillance et une accessibilité cognitive des informations et permet de réduire la complexité de son environnement, de simplifier la réalité, de la structurer et donc de mieux la comprendre. En cela, le processus de catégorisation a une fonction d'économie cognitive. Il induit en particulier une diminution des différences intra-catégorielles ou intragroupes (effet d'assimilation) et une augmentation des différences inter-catégorielles ou intergroupes (effet de contraste) (Tajfel & Wilkes, 1963).

Ainsi, l'une des conséquence de ce processus de catégorisation sociale est la formation et l'activation de stéréotypes (e.g., Haslam, Turner, Oakes, McGarty, & Hayes, 1992), qui peuvent être vus comme la résultante du processus d'assimilation (Taylor, Fiske, Etcoff, & Ruderman, 1978). Les stéréotypes sociaux peuvent être définis comme un ensemble de croyances socialement partagées à propos de caractéristiques propres à un groupe de personnes (Leyens *et al.,* 1996). Ils permettent de percevoir des individus distincts comme similaires et interchangeables en vertu de leur appartenance à un même groupe (i.e., effet d'assimilation). La stéréotypisation, comme la catégorisation, comprend une finalité adaptative visant à simplifier la complexité de l'environnement social. Ils influencent la formation d'impression et l'évaluation des individus lorsque l'information concernant l'individu en question est insuffisante ou ambigüe (e.g., Fiske & Stevens, 1993). Pour certains, les stéréotypes auraient même la priorité dans la formation d'impression des individus (Kunda, 1990). Autrement dit, ils constitueraient des heuristiques pour simplifier la tâche de jugement, et ce, malgré l'information individualisante, expliquant par là-même, la persistance de la discrimination (Borgida, Rudman, & Manteufel, 1995). Alors que l'effet d'assimilation conduit à la stéréotypie, l'effet de contraste amène au phénomène de discrimination (Beauvois & Deschamps, 1990).

De même, la catégorisation sociale et, plus particulièrement, le processus d'assimilation, auraient pour conséquence l'homogénéité des perceptions groupales et le biais de favoritisme pro-endogroupe. En effet, la catégorisation sociale amènerait à accentuer les ressemblances entre les sujets et les objets d'un groupe donné, en particulier s'il s'agit d'un autre groupe (homogénéisation de l'exogroupe) tout en maximisant les différences entre les groupes. Elle amènerait aussi à attribuer plus d'attributs positifs ou de récompenses aux membres de son propre groupe qu'aux membres d'un autre groupe (biais de favoritisme pro-endogroupe) (Beauvois & Deschamps, 1990). Pour Tajfel et Turner (1986) les individus cherchent à construire et entretenir des opinions positives d'eux-mêmes et ces opinions sont en grande partie liées à l'appartenance à divers groupes sociaux. Ainsi, dans le but de se valoriser, ils vont placer l'endogroupe dans une situation de comparaison sociale qui leur sera favorable dans le but de valoriser leur groupe et par extension de se valoriser eux-mêmes (Tajfel & Turner, 1979). Toutefois, lorsque l'identité sociale est menacée ou qu'elle n'apporte qu'un faible bénéfice en termes de valorisation, les individus peuvent chercher à accéder à des groupes plus valorisés (mobilité sociale), ou bien mettre en place des actions collectives pour tenter de revaloriser l'image de leur groupe et d'accéder à une identité sociale plus positive (changement social) (e.g., Ellemers Knippenberg, & Wilke, 1990).

Le développement d'une identité sociale positive peut aussi se faire à travers la recherche de distinctivité en intragroupe qui peut être concomitante aux processus de différenciation intergroupe (Codol, 1984, 1986 ; Deschamps, 1982 ; Lorenzi-Cioldi, 1988). Il existerait chez l'individu deux besoins contradictoires : le besoin d'appartenance et le besoin de différentiation (need for differentiation) (pour

une revue, voir Brewer, 2004). Cette distinctivité en intragroupe peut être rapprochée de l'effet de conformité supérieure de soi (Codol, 1973, 1975), qui renvoie à la tendance de l'individu à considérer qu'il est plus conforme aux normes de l'endogroupe que les autres membres de l'endogroupe. La différenciation d'avec les membres de l'endogroupe peut ainsi se faire sur le plan cognitif, par la perception de soi comme plus conforme aux caractéristiques prototypiques du groupe. La stratégie d'appariement soi-prototype est particulièrement marquée lorsque les caractéristiques prototypiques sont des caractéristiques auxquelles l'individu aspire (e.g., Chassin, Presson, Sherman, Corty, & Olshavsky, 1981). Il est à noter toutefois que la ditinstinctivité en intragroupe serait surtout le fait des membres des groupes dominants (Lorenzi-Cioldi, 1988, Deschamps, 1982).

Le processus de catégorisation sociale a particulièrement été traité dans la Théorie de l'Identité Sociale (TIS ; Tajfel & Turner, 1979). Cette théorie pose que l'évaluation de soi est basée sur la notion d'identité sociale qui renvoie à « la connaissance (d'un individu) de son appartenance à certains groupes sociaux et de la signification émotionnelle et évaluative qui résulte de cette appartenance » (Tajfel, 1972, p. 292). Plus précisément, selon la TIS, l'identité personnelle repose sur les éléments spécifiques qui différencient l'individu et autrui tandis que l'identité sociale repose sur des éléments que l'individu partage avec autrui s'il est membre du groupe d'appartenance, mais qui le différencient des membres de l'exogroupe (voir Licata, 2007). L'identité de l'individu oscillerait sur un continuum opposant un pôle qui renvoie aux comportements intergroupes et un pôle renvoyant aux comportements interpersonnels (Tajfel & Turner, 1979). Ainsi, l'identité sociale correspond aux comportements intergroupes alors que l'identité personnelle renvoie aux comportements individuels.

Le processus de catégorisation sociale peut également s'appliquer à soi. La Théorie de l'Auto-Catégorisation (TAC ; Turner, Hogg, Oakes, Reicher, & Wetherell, 1987), notamment, distingue trois niveaux de catégorisation et de définition de soi : personnelle, groupale et humaine. La catégorisation personnelle renvoie à une catégorisation en tant qu'individu unique par rapport aux autres membres du groupe d'appartenance et implique donc les caractéristiques personnelles qui distingue le soi d'autrui (niveau de l'identité personnelle). La catégorisation groupale renvoie à la différenciation de l'endogroupe avec les autres groupes sociaux et implique donc une comparaison endogroupe/exogroupe (niveau de l'identité sociale). Enfin, la catégorisation humaine englobe les deux autres niveaux de catégorisation : il s'agit d'un niveau de catégorisation supra-ordonné en tant qu'intégré au genre humain. Les ressemblances entres humains sont accentuées, indépendamment des groupes, de même que les différences avec les autres espèces. La TAC part du principe que le soi est une structure cognitive variable constituée de plusieurs facettes et que la perception de soi et d'autrui repose sur un système d'auto-catégories dont la saillance dépend du contexte. Les auto-catégories renvoient à des « groupements cognitifs de soi et de différentes classes de stimuli perçus comme identiques ou différentes d'autres classes » (Turner, Oakes, Haslam et McGarty, 1994, p. 454). Dans la perspective de la TAC, l'auto-stéréotypisation renvoie à l'auto-attribution d'attributs (e.g., traits, attitudes) associés avec une catégorie sociale. Selon cette théorie, quand une catégorie sociale particulière est saillante, l'individu se définit non plus sur la base d'attributs personnels, mais en fonction de son appartenance sociale et des caractéristiques des membres de la catégorie, ce qui renvoie au phénomène de dépersonnalisation, conséquence de l'auto-catégorisation (voir Licata, 2007).

La catégorisation sociale est un processus automatique, qui se produit en dehors de la conscience de l'individu et qui serait le résultat d'une tendance biologique régulée par le contexte social (e.g., saillance et accessibilité de certaines catégories) et les caractéristiques individuelles. Pour autant, certaines catégories seraient plus saillantes que d'autres (Brewer & Lui, 1989) et certains contextes sociaux rendraient également plus saillantes certaines catégories telles que le sexe.

3.4.2. Le sexe : une catégorie sociale

La catégorisation se fait sur la base de divers critères (physiques, type de vêtement, etc.). Les catégories créées sont plus ou moins saillantes (e.g., âge, sexe, origine ethnique) et plus ou moins stables (e.g., types de vêtements *vs* âge). Le sexe constituerait ainsi une catégorie sociale au même titre que l'âge ou l'ethnie, construite grâce au processus de catégorisation. Plus précisément, les catégories de sexe, fondées sur des différences biologiques, deviendraient des catégories de genre, l'individu associant à chaque catégorie un certain nombre de caractéristiques culturellement définies que les individus appartenant à cette catégorie partageraient. La catégorisation sociale des individus selon leur sexe et l'assignation de rôles et de statuts aux membres des deux catégories constitueraient d'ailleurs deux aspects fondamentaux de l'organisation d'une culture (voir Le Maner-Idrissi, 1997).

Le sexe constitue toutefois une catégorie particulière. C'est la première des trois catégories sociales (avec l'âge et l'origine ethnique) qui est acquise chez l'enfant et utilisée pour différencier les humains et comprendre le monde qui l'entoure (Lewis & Feiring, 1979). De plus, le sexe ferait partie, avec l'âge et l'origine ethnique, des catégories les plus saillantes et les plus fréquemment utilisées pour décrire les individus, avec une grande accessibilité et disponibilité cognitive (Brewer & Lui, 1989 ; Hurtig & Pichevin, 1990 ; Taylor & Fiske, 1978). Le sexe constituerait ainsi l'une des premières catégories qui entraine stéréotypes, préjugés et discrimination et les stéréotypes de sexe constitueraient l'une des plus envahissantes et accessibles formes de pensée catégorielle (Brewer, 1988 ; Fiske & Neuberg, 1990 ; voir aussi Le Maner-Idrissi, 1997). Par ailleurs, parmi les différentes catégories sociales, les groupes définis par le genre sont les plus fortement différenciés (Le Maner Idrissi, 1997). Les catégories de sexe présentent d'autres spécificités. D'une part, à la différence de l'âge par exemple, les catégories de sexe sont généralement immuables. D'autre part, la particularité des catégories ou groupes sociaux de sexe tient au fait qu'ils s'établissent à partir d'un ordre naturel (Wood & Eagly, 2010). Une étude d'Haslam, Rothschild et Ernst (2000) montre que parmi quarante catégories sociales, la catégorie de sexe (mâles/femelles) est perçue comme la plus naturelle, immuable, discrète et stable. Par conséquent, les caractéristiques, attributs et comportements associés aux catégories « mâles » et « femelles » apparaissent inhérents et stables (Prentice & Miller, 2006). Autrement dit, les stéréotypes de sexe sont essentialisés[47] et ce dès le plus jeune âge[48] (Gelman & Taylor, 2000 ; Smiler & Gelman, 2008 ; Taylor, 1996) : les hommes posséderaient par essence, une nature différente de celle des femmes et vice versa. Ce statut particulier de la catégorie sociale de sexe explique ainsi en partie l'important pouvoir des stéréotypes et rôles de sexe.

Le sexe n'est pas seulement une catégorie sociale qui permet à l'individu d'organiser son environnement. Il s'agit également d'une catégorie sociale qui le définit. Le genre est d'ailleurs l'un des aspects les plus centraux du concept de soi (Spence, 1985). Dans cette perspective psychosociale, dans laquelle le genre est une catégorie sociale, l'identité sexuée des individus renvoie non seulement au fait

---

[47] L'essentialisme est la croyance (souvent erronée) que les membres d'une catégorie partagent une propriété inhérente et non évidente (l'essence) qui leur confère une identité et fait ressortir d'autres propriétés typiques à la catégorie (Medin, 1989). L'essentialisme de genre renvoie à un ensemble de croyances parmi lesquelles la croyance que les différences observables entre les groupes de sexe sont découvertes plutôt qu'inventées, qu'elles sont d'origines biologiques plutôt que sociales, inaltérables plutôt que modifiables, mutuellement exclusives au lieu de se chevaucher, et prédictives de toute une série de différences non évidentes (Gelman & Taylor, 2000).

[48] Les enfants essentialiseraient très précocément les croyances sur le genre. Ils seraient plus innéistes et, dans certains cas, percevraient les catégories de genre comme étant plus fixes, moins immuables que les adultes (Taylor, 1996).

de se labéliser comme homme ou femme mais également au fait de s'identifier au groupe auquel on appartient et avec lequel on partage les caractéristiques de la catégorie (Deaux & LaFrance., 1998). L'identité sexuée serait ainsi une identité sociale comme une autre (e.g., Wood & Eagly, 2009). Une variante de l'approche catégorielle est de considérer le sexe non pas comme une seule catégorie mais comme un ensemble de catégories (Deaux & LaFrance, 1998). Les activités, les rôles sociaux comme celui de parents, l'orientation sexuelle, et d'autres formes d'identification sociale feraient partie des caractéristiques reliées au genre et chacune pourrait être analysée comme une catégorie d'identité séparée. Dans cette perspective, Wood et Eagly (2009) préfèrent parler « d'identités sexuées ». Il est à noter également que si l'identité collective en tant qu'homme ou femme reflète la classification des individus dans la catégorie des hommes et la catégorie des femmes, il existerait toutefois d'autres identités sexuées collectives. Par exemple les termes tels qu'intersexe, intergender, pangender et genderqueer, font tous référence à des individus pour lesquels l'identité sexuée est une combinaison des catégories des hommes et des femmes ou évoque un troisième sexe (Wood & Eagly, 2010).

Si le sexe est une catégorie fortement saillante et donc facilement accessible, il n'en demeure pas moins que la saillance des catégories de sexe varie d'une situation à l'autre et d'un individu à l'autre. Certaines situations, certains contextes sociaux, rendent le sexe particulièrement saillant, ce qui va faciliter le phénomène de catégorisation. Le contexte social (tâche sex-typée, domaine sexué), comme le sport par exemple, peut en effet activer la saillance de la catégorie sexe et les jugements sur autrui sont ainsi susceptibles d'être influencés par ce contexte (e.g., Harrison & Lynch, 2005 ; Michinov & Monteil, 2003). La saillance de la catégorie de sexe peut également influencer les évaluations de soi ainsi que le comportement de l'individu (e.g., Smith, Noll, & Becker-Bryant, 1999). Ce point sera développé plus avant lorsque nous aborderons plus particulièrement la question de la saillance de l'identité sexuée.

La catégorie de sexe et les stéréotypes et rôles de sexe qui y sont associés influencent l'évaluation, les perceptions et les comportements des individus. Les stéréotypes de sexe sont en effet mobilisés par les individus lorsqu'ils doivent par exemple émettre un jugement et leur activation est inévitable car automatique, ne nécéssitant aucun processus intentionnel[49] (e.g., Banaji & Hardin, 1996 ; Bargh, 1999). Les stéréotypes influenceraient les inférences et les croyances des individus sur les comportements, capacités, caractéristiques des hommes et des femmes. Deaux et Lewis (1983) ont montré que des informations sur une dimension des stéréotypes de sexe (traits physiques, attributs psychologiques, comportements ou rôles) influencent fortement le jugement des sujets sur une autre dimension. En ce sens, les stéréotypes sont fortement organisés. Ainsi, les individus ont tendance à penser que quelqu'un obéissant à certains aspects des stéréotypes féminins ou masculins tendent à se conformer à d'autres aspects des stéréotypes de la même catégorie. De la même façon, les individus qui ne se conforment pas à un aspect des stéréotypes culturels sont aussi perçus comme non-sexués sur d'autres dimensions. Les stéréotypes de sexe peuvent ainsi biaiser l'évaluation ainsi que les prédictions faites à propos d'un groupe de sexe (e.g., Biernat, 1993 ; Harrison & Lynch, 2005), les caractéristiques physiques influençant particulièrement les inférences sur les autres attributs (Deaux & Lewis, 1984). L'appartenance à un groupe de sexe ainsi que les stéréotypes qui y sont associés influenceraient l'évaluation faite des individus et de leurs perfomances. Dans le domaine du travail, il apparaît par exemple que le fait d'être une femme et le fait d'avoir un visage enfantin seraient associés à davantage de chaleur et moins de pouvoir (Friedman & Zebrowitz, 1992). Plusieurs études ont par

[49] Il est à noter que les attitudes « explicites » ne reflètent pas nécessairement les croyances stéréotypiques sous-tendues. Ainsi, les individus qui pensent que les stéréotypes de sexe ne les influencent pas peuvent avoir des croyances stéréotypiques de sexe à un niveau inconscient qui peuvent ainsi influencer leurs jugements et leurs comportements (e.g., Banaji, Hardin, & Rothman, 1993).

ailleurs montré un effet du sexe de la cible sur les jugements des performances des hommes et des femmes, notamment en fonction des caractéritiques de la tâche. En effet, quand le domaine de jugement est féminin, les différences en termes de jugement des performances vont plutôt dans le sens d'une meilleure performance des femmes. A l'inverse, plus un domaine est masculin (e.g., leadership), plus les individus ont tendance à sous-évaluer la performance des femmes comparées aux hommes (voir par exemple Eagly, Makhijani, & Klonsky 1992 et Olian, Schwab, & Haberfeld 1988 pour des méta-analyses ; voir aussi Deaux & LaFrance, 1998). Les caractéristiques sexuées de la tâche influencent également les attributions causales concernant les performances réalisées selon que celles-ci aient été réalisées par un homme ou une femme (voir Swim & Sanna, 1996 pour une méta-analyse). Dans les domaines associés aux hommes, le succès est plus souvent attribué à l'habilité pour les hommes et à l'effort pour les femmes. Lorsque la tâche est féminine ou neutre, les différences en termes d'attributions sont faibles ou inexistantes. Dans la mesure où les domaines masculins sont plus valorisés dans la société et plus nombreux, le désavantage des femmes par rapport aux hommes n'en est que plus grand (voir Deaux & LaFrance, 1998).

Il est à noter toutefois que l'influence des stéréotypes de sexe sur les jugements (ou les comportements) n'est pas systématique. C'est notamment le cas lorsque le sexe et les stéréotypes de sexe ne sont pas rendus saillants par le contexte. Par exemple, concernant l'émergence des rôles de leadership dans une situation donnée, il apparaît que lorsque les stéréotypes de sexe ne sont pas saillants ou lorsqu'une tâche est neutre, les hommes et les femmes ont autant de chance d'émerger en tant que leader (Goktepe & Schneider, 1988, cités par Deaux & LaFrance, 1998). D'autres facteurs peuvent venir moduler l'activation des stéréotypes dans une situation comme l'exposition à un homme ou une femme contrestéréotypique ou les buts poursuivis (Blair, Ma & Lenton, 2001 ; Dasgupta & Asgari, 2004 ; Moskowitz, Gollwitzer, Wasel, & Schaal, 1999). Quand bien même les stéréotypes de sexe ont été activés, ils ne sont pas nécessairement utilisés pour juger les autres (Devine, 1989). Un certain nombre de variables peuvent venir restreindre leur application comme le fait de recevoir des informations individualisantes (Fiske, 1998). De même, le perceveur peut contrôler leur effet potentiel sur son jugement grâce à des ressources cognitives et motivationnelles suffisantes (e.g., Dasgrupta & Rivera, 2006). Ce phénomène suggère que les stéréotypes sont fluides, sensibles au contexte et potentiellement contrôlables. Cependant, dans la vie de tous les jours, les individus manquent souvent de motivation et ne disposent que rarement des ressources suffisantes pour controler ces effets (voir Wood & Eagly, 2010).

Comme indiqué plus haut, les stéréotypes de sexe sont à la fois descriptifs et prescriptifs. Aussi, les stéréotypes et attentes à l'égard des hommes et des femmes peuvent affecter le jugement émis à l'encontre d'un individu au regard notamment de sa conformité ou non à ces attentes. Les individus expriment communément de l'hostilité à l'égard des comportements contrestéréotypiques. Les enfants désapprouvent les violations des normes de sexe par leurs pairs, concernant les vêtements, la coupe de cheveux, et le style de jeu (e.g., Blakemore, 2003). Les adultes réagissent de manière similaire. Les femmes qui se conforment aux stéréotypes masculins de domination, s'engagent fortement dans des rôles masculins, occupent des rôles de contrôle ou expriment des émotions telles que de la colère tendent à être pénalisées et jugées négativement (Brescoll & Uhlmann, 2008 ; Heilman, Wallen, Fuchs, & Tamkins, 2004). Par exemple, dans les interactions en petits groupes, les femmes qui agissent de manière dominante ou de manière très compétente tendent à être moins appréciées et à perdre de leur influence (Carli, 2001; Shackelford, Wood, & Worchel, 1996). L'effet « backlash » ou retour du bâton se traduit par une évaluation négative de femmes « agentiques » pour avoir violé les prescriptions de ce que doit être une femme, c'est à dire douce et chaleureuse (Rudman, 1998). Le fait de transgresser les attentes en termes de « chaleur » des femmes peut notamment les pénaliser pour l'obtention d'un poste

de management, à moins qu'elles ne tempèrent leur « agenticité » avec de la « chaleur » (Rudman & Glick, 2001). Les hommes quant à eux, plus que les femmes, tendent à perdre leur statut social lorsqu'ils se montrent passifs, anxieux, négatifs et ne s'affirment pas ou peu (e.g., Anderson, John, Keltner, & Kring, 2001), et les hommes modestes et peu affirmés sont perçus comme n'étant pas suffisamment compétents pour les rôles de leadership (Rudman, 1998 ; Rudman & Glick, 2001 ; voir aussi Wood & Eagly pour une revue).

3.4.3. L'asymétrie sociale des sexes

Alors que le modèle général proposé par la TIS (Tajfel & Turner, 1979), fondé notamment sur la distinction endogroupe/exogroupe, suppose une symétrie entre les catégories, force est de constater que, dans le cas spécifique du système catégoriel de sexe, les catégories « hommes » et « femmes » ne sont pas socialement équivalentes (Lorenzi-Cioldi, 1988). En effet, tout comme les catégories de couleurs de peau, d'origine ethnique ou encore d'âge, les catégories de sexe sont frappées d'asymétrie : elles seraient ordonnées selon une hiérarchie dans laquelle la catégorie des hommes est dominante et celle des femmes est dominée (Lorenzi-Cioldi, 1988). Pour les auteurs qui défendent les thèses de la domination sociale (Bourdieu, 1998 ; Maccoby, 1990), cette hiérarchie sociale entre les sexes se fonderait sur les différences biologiques entre les hommes et les femmes. Elle serait donc à prendre en compte (Deschamps, 1980 ; Hurtig, 1984). Les dimensions de masculinité et féminité ne sont ainsi pas équivalentes en termes de désirabilité (Lorenzi-Cioldi, 1997) : si dans notre société, la masculinité est socialement désirable, la féminité l'est, quant à elle, moins. Ainsi, les traits stéréotypiques associés aux groupe des hommes sont plus valorisés que ceux concernant les femmes (Ashmore *et al.,* 1986 ; Hurtig, 1984).

A cette asymétrie sociale serait également liée une asymétrie cognitive (Hurtig & Pichevin, 1998). Dans la plupart des cultures, la catégorie homme constituerait la norme de l'espèce humaine. Autrement dit, l'homme constituerait le prototype de l'Homme. Cela se retrouve d'ailleurs dans le langage (Travis, 1992). De même, les connaissances sur l'humain sont établies en grande partie à partir de travaux menés sur les hommes. De nombreux auteurs dénoncent en effet cet androcentrisme, qui consiste à faire de l'homme la norme et à construire les connaissances uniquement de son point de vue. Plus précisément, dans nos sociétés contemporaines, la norme serait être « homme, blanc, jeune, en bonne santé et hétérosexuel » (Tatum, 1997 ; Zarate & Smith, 1990). L'asymétrie sociale entre les sexes serait ainsi à l'origine d'asymétries dans le traitement cognitif des deux groupes (Lorenzi-Cioldi, 1988 ; Lorenzi-Cioldi, Eagly, & Stewart, 1995). En effet, le processus de catégorisation et la saillance catégorielle ne repose pas uniquement sur un effet de contraste perceptif et de hiérarchie dans les systèmes catégoriels (e.g., le sexe est une catégorie fortement accessible), mais repose également sur les différences de statut social attribué aux catégories et donc sur l'asymétrie au sein même des systèmes catégoriels. Alors que les attributs conformes à la normes, catégories non marquées, ne sont pas retenus dans la formation des impressions, les caractéristiques qui s'en éloignent sont quant à elles particulèrement saillantes. Ainsi, si le sexe est une catégorie « top of the head » (la première à l'esprit) (Taylor & Fiske, 1978), le descripteur sexe est davantage utilisé pour décrire les femmes que pour les hommes, le fait d'être une femme apparaissant comme une variante de la norme (De Booscher & Durand Delvigne, 2002 ; Hurtig & Pichevin, 1990 ; 1998 ; Lorenzi-Cioldi, 1993 ; Zarate & Smith, 1990). Le fait d'être une femme est donc un marqueur identititaire alors que les hommes ne sont pas définis par leur sexe. Les aspects normatifs dans le processus de catégorisation dépassent même la différenciation endogroupe/exogroupe, les femmes ayant également davantage tendance à identifier

des cibles fémines en référence au sexe (Hurtig & Pichevin, 1990 ; 1998). D'une manière générale, les individus des groupes dominés tels que les femmes, tendraient ainsi à être perçus comme un groupe homogène et à montrer une identité collective plus marquée (e.g., Brewer, Weber, & Carini, 1995 ; Lorenzi-Cioldi, 1998 ; Lorenzi-Cioldi *et al.,* 1995). Alors que les hommes fonctionnent davantage comme une collection d'individualités ayant chacune leur spécificité, les femmes fonctionneraient davantage comme un agrégat d'individualités relativement semblables entre elles. Les hommes, favorisant davantage l'expression des identités individuelles, de leur singularité, chercheraient à se distinguer des membres du groupe agrégat mais également des membres de leur groupe. Les femmes quant à elles, favorisent davantage leur identité collective et donc l'uniformisation de leur membres (De Bosscher, Durand-Delvigne, Przygodzki-Lionet, & Rémy, 2010; Lorenzi-Cioldi, 1988). D'un point de vue développemental, Hurtig (1984), suggère que les filles seraient le vecteur de leur propre dévalorisation de par le fait qu'elles se définiraient par rapport groupe masculin, référent privilégié. Elles seraient alors confrontées à une contradiction entre le schéma du sexe propre qu'elles valorisent et le sexe socialement valorisé qui n'est pas le leur mais celui de l'exogroupe.

Face à cette dévalorisation de leur groupe, les femmes adopteraient des attitudes rigides et défensives d'autovalorisation (Hurtig, 1984). Bien que les groupes dominés, de faible statut, tendent à montrer moins de biais pro-endogroupe que les groupes dominants, de haut statut (pour une revue, voir Bettencourt, Dorr, Charlton, & Hume, 2001), voire des biais pro-exogroupe pour les groupes minoritaires ou défavorisés (e.g., Deschamps & Personnaz, 1979 ; Sachdev & Bourhis, 1991), plusieurs études tendent à montrer que la position de domination du groupe masculin (Lorenzi-Cioldi, 1988; Sidanius, Pratto, & Rabinowitz, 1994) amène les membres du groupe féminin, dominé socialement, à survaloriser l'endogroupe (e.g., Granié & Zaouche-Gaudron, 1999 ; Powlishta, 1995 ; Rudman & Goodwin, 2004 ; Serbin, Powlishta, & Gulko, 1993). Granié et Papafava (2011) ont d'ailleurs montré, dans une étude sur les stéréotypes de sexe associés à la conduite, que les filles attribuent plus fréquemment des caractéristiques négatives à l'autre groupe de sexe et valorisent l'endogroupe par des termes en rapport avec la sécurité alors que les hommes ne ressentent pas ce besoin de valoriser l'endogroupe.

L'essentialisation des stéréotypes de sexe et la confirmation des rôles sociaux de sexe tendent, selon les théories sociostructurelles, à supporter la division du travail et à légitimer la hiérarchie sociale entre les sexes (voir Wood & Eagly, 2012). En justifiant le système de croyance, les individus peuvent rationnaliser les inégalités sociales et considérer que les hommes et les femmes méritent la place qui leur est attribuée dans la structure sociale. On peut d'ailleurs noter que les stéréotypes de sexe en termes de traits sont particulièrement marqués dans les sociétés inégalitaires (Glick & Fiske, 2001). Ainsi, les stéréotypes de sexe permettent de justifier l'acceptation, par les femmes notamment, de leurs rôles traditionnels. De même, le sexisme, qui peut prendre différentes formes, tend à légitimer la place de la femme comme subordonnée de l'homme (Glick & Fiske, *op. cit.*). Il est à noter que dans la Théorie de la Dominance Sociale (TDS) (Sidanius & Pratto, 1999 ; voir aussi Dambrun, 2014 pour une revue), qui propose de comprendre comment et pourquoi les hiérarchies sociales se construisent et se maintiennent[50], le sexisme, de la même manière que le racisme ou l'ethnocentrisme par exemple, est considéré comme l'une des manifestations de la prédisposition humaine à former une hiérarchie sociale

[50] L'un des postulats de base de la TDS est qu'il existe, dans chaque société, une hiérarchie sociale avec un groupe hégémonique au sommet, des groupes dominés à la base et qu'une lutte existe entre les groupes dominants et dominés afin de maintenir ou améliorer leur position au sein de la hiérarchie sociale (voir Dambrun, 2014 pour une revue).

basée sur des groupes. Selon cette théorie, le sexisme ferait partie des mythes légitimisateurs[51] qui accentuent la hiérarchie sociale en favorisant l'émergence ou le maintien des inégalités sociales entres les groupes. L'orientation de dominance sociale (SDO) - construit psychologique renvoyant au « degré avec lequel les individus désirent et supportent la hiérarchie sociale composée de groupes, la domination des groupes "inférieurs" par les groupes "supérieurs" et les inégalités sociales »[52] (Sidanius & Pratto, 1999 ; dans Duarte, Dambrun, & Guimond, 2004, p. 104) serait d'ailleurs positivement relié aux attitudes sexistes envers les femmes. Il est à noter que plusieurs études ont mis en évidence un effet du sexe sur le score de SDO : les hommes montrent d'une manière générale un niveau supérieur de SDO par rapport aux femmes (Pratto, Stallworth & Sidanius, 1997 ; Sidanius, Pratto, & Bobo, 1994 ; Sidanius, Levin, Liu, & Pratto, 2000). Ces études confirment l'hypothèse posée dans la TDS selon laquelle les hommes devraient toujours avoir un niveau supérieur de SDO quel que soit le contexte, parce qu'ils occupent toujours une position dominante par rapport aux femmes, et ce quelles que soient les variations culturelles et situationnelles. Cette hiérarchie entre les sexes apparaît dans les travaux menés depuis de nombreuses années sur les différences de sexe et qui sont souvent sous-tendus par des aspects idéologiques. Bien que comme indiqué, les travaux sur les différences de sexe aient évolué jusqu'aux études sur le genre avec la prise en compte des variables psychosociales pour comprendre ces différences, force est de constater que malgré tout, aujourd'hui encore, le déterminisme biologique est toujours présent dans certains milieux scientifiques. La théorie des deux cerveaux[53] (Geschwind & Galaburda, 1985), bien que largement remise en cause, continue en effet à être citée « en référence », en particulier dans les médias, mais également dans des revues scientifiques aussi renommées que Nature ou Science (voir Vidal, 2006).

Les travaux ont ainsi évolué d'une approche centrée sur les différences psychologiques entre hommes et femmes aux travaux considérant la masculinité et la féminité en tant que variables de personnalité non reliée au sexe biologique, puis enfin au sexe comme catégorie sociale qui peut être plus ou moins saillante selon la situation. La question de l'influence du genre sur les comportements des hommes et des femmes a souvent été abordée à travers la question de la construction identitaire et plus particulièrement, à travers l'influence de l'identité sexuée.

4. L'identité sexuée

La question de la construction identitaire a été particulièrement traitée par les travaux en psychologie du développement, cherchant à comprendre comment les enfants construisent leur identité de fille ou de garçon et acquièrent des comportements conformes à leur groupe d'appartenance. Après avoir défini ce qu'est l'identité sexuée et insisté sur la nécéssité d'adopter une

---

[51] Les "mythes légitimisateurs" réfèrent aux « attitudes, valeurs, croyances, stéréotypes et idéologies, qui fournissent une justification intellectuelle et morale à la distribution inéquitable de la valeur sociale au sein d'un système social » (Sidanius & Pratto, 1993, p. 177, cités par Duarte et al., 2004). Ce type de mythe s'oppose aux mythes qui atténuent la hiérarchie sociale (e.g., les droits de l'Homme) favorisant l'égalité sociale entre les groupes.
[52] La SDO réfère à toutes les distinctions de groupes qui sont saillantes dans un contexte social donné (i.e., sexe, race, classe sociale, nationalité, religion, groupes linguistiques, etc.).
[53] L'une des théories explicatives des différences de sexe dans les capacités cognitives, notamment, concerne l'effet de la testostérone sur la latéralisation du cerveau : un niveau élevé chez le fœtus correspondrait à une plus grande latéralisation (Geshwind & Galaburda, 1985). Cette hypothèse ne fait cependant pas consensus, les résultats se révélant inconsistants.

approche multidimensionnelle de l'identité sexuée, nous allons revenir sur la manière dont l'être humain en vient à se comporter de façon plus ou moins conforme à ce que la société attend de lui.

4.1 L'identité sexuée : définition

4.1.1 Identité sexuelle, identité de genre et identité sexuée

Il convient dans un premier temps d'établir une distinction entre plusieurs concepts rendant compte de l'appartenance de l'individu à une catégorie sociale de sexe qui, bien qu'étroitement reliés et parfois confondus, renvoient à des notions spécifiques aux ancrages épistémologiques distincts. Ces différents concepts sont l'identité sexuelle, l'identité de genre et l'identité sexuée (voir notamment Le Maner Idrissi, 1997 ; Mieyaa & Rouyer, 2013 ; Rouyer, 2007 pour une présentation de ces concepts).

L'identité sexuelle (Green, 1974, cité par Le Maner Idrissi, 1997) peut être définie comme la résultante de trois dimensions : l'identité anatomique, c'est-à-dire la conviction d'être un garçon ou une fille ; le comportement de rôle de genre (ou comportement sexué), c'est à dire l'adoption des comportements propres aux individus de sexe masculins ou féminins dans une culture donnée ; et enfin l'orientation sexuelle, c'est-à-dire le choix du partenaire sexuel ou encore l'attirance sexuelle du sujet pour un sexe, ou l'autre, ou les deux. *L'identité de genre* est un terme polysémique qui renvoie essentiellement à la connaissance de son appartenance à un groupe de sexe, point de départ du processus par lequel l'individu va acquérir et valoriser les comportements typiques d'un sexe (sex-typing) (Fagot, Leinbach, 1985 ; Mischel, 1970). Le terme de genre faisant référence, comme développé plus haut, aux composants non physiologiques du sexe perçus comme appropriés aux individus de sexe masculins et féminins (Unger, 1979), l'identité de genre renvoie donc au sexe social et psychologique et, contrairement au concept d'identité sexuelle, exclut la dimension sexuelle pour se focaliser exclusivement sur la dimension sociale. *L'identité sexuée* est un concept apparu en France avec notamment les travaux de Chiland (1995) qui critique alors les termes d'identité sexuelle – intégrant l'orientation sexuelle et particulièrement utilisé par les travaux de psychanalyse – et d'identité de genre, souvent réduit à la connaissance de son appartenance à un groupe de sexe. A la différence de l'identité de genre, l'identité sexuée intègre les aspects biologiques et sociaux du sexe qui sont intimement liés : le sexe d'assignation est fondé sur du biologique mais va devenir psychologique par l'éducation reçue. Autrement dit, l'identité sexuée renvoie à l'articulation de la dimension biologique (l'existance de deux sexes) et la dimension psychologique (l'intériorisation des caractéristiques culturellement définis comme appropriés à ce groupe). L'identité sexuée peut donc être définie comme le sentiment d'appartenir à un sexe et l'appropriation par l'individu des caractéristiques culturellement définies qui lui sont reliées (Le Maner-Idrissi, 1997). Pour notre part, c'est à ce concept que nous allons nous intéresser[54].

Devenir un être sexué fait partie intégrante de la construction identitaire. Selon Chiland (1995), l'identité est d'ailleurs d'emblée sexuée. En effet, le sexe assigné à la naissance amenant à des attitudes différenciées de la part de l'entourage social, il ne peut, par conséquent, pas y avoir d'individuation asexuée, totalement détachée des rôles de sexes véhiculés par la société. La prise de

[54] Dans la suite du document, nous utiliserons uniquement le terme d' « identité sexuée », y compris lorsqu'il sera fait mention des travaux anglo-saxons utilisant le terme de « gender identity » et pour lesquels la distinction entre l'identité de genre et l'identité sexuée n'est pas clairement définie.

conscience de soi en tant que garçon ou fille ainsi que la conformité aux rôles qui s'y rattachent constituent ainsi l'une des bases de la construction identitaire (Le Maner-Idrissi, 1997 ; Rouyer, 2007) et, pour certains auteurs, cette dimension serait même la première construction de l'identité (Lloyd, 1994 ; Powlishta, Sen, Serbin, Poulin-Dubois & Eichstedt, 2001). Dimension spécifique de l'identité sociale et individuelle, l'identité sexuée possèderait à la fois un versant social et un versant personnel.

4.1.2 L'identité sexuée : deux versants

4.1.2.1 Identité sociale et identité personnelle

Comme nous l'avons évoqué plus haut, l'identité sociale est l'une des dimensions de l'identité liée à la connaissance de son appartenance à certains groupes sociaux et à la signification émotionnelle et évaluative qui résulte de cette appartenance (Tajfel, 1972). Elle naitrait du besoin de l'individu d'avoir une conception positive de soi et se construirait par le processus de catégorisation et de différenciation entre « nous » et « eux » (Tajfel & Turner, 1979). Il s'agit ainsi d'une partie de l'identité renvoyant à la similitude, autrement dit aux « caractéristiques communes existant entre les membres d'un même groupe » (Granié & Zaouche-Gaudron, 1999, p. 207). L'identité personnelle quant à elle, correspond à un système de représentation de soi qui singularise le sujet par rapport aux autres membres de l'endo-groupe. Elle naîtrait de la quête de sa propre spécificité et se construirait par le processus de différenciation individuelle à l'intérieur du groupe, entre soi et autrui. En fonction de la situation dans laquelle il se trouve, l'individu mobiliserait plutôt l'une ou l'autre de ces instances. Selon la Théorie de l'Identité Sociale (TIS ; Tajfel & Turner, 1979), l'identité sociale et l'identité personnelle seraient les deux pôles d'un même continuum. Autrement dit, lorsque l'identification au groupe augmente, l'identité sociale devient plus saillante alors que l'identité personnelle l'est moins. Si, selon la TIS, les deux dimensions de l'identité s'excluent mutuellement, Deschamps (1982) quant à lui, fait l'hypothèse d'une covariation entre l'identité sociale et personnelle[55]. L'identité sexuée posséderait deux versants renvoyant à ces deux versants de l'identité.

4.1.2.2 Identité sociale de sexe et image sexuée de soi

Sur la base des travaux de Malrieu et Malrieu (1973), pour qui le processus de socialisation mêle un mécanisme d'acculturation et un mécanisme de personnalisation, l'individu cherchant, une fois les valeurs et normes sociales intégrées, à se créer son propre système de valeurs, Granié et Zaouche-Gaudron (1999) conçoivent l'identité sexuée comme l'interaction de deux instances : l'identité sociale de sexe et l'image sexuée de soi qui renverraient respectivement aux deux versants de l'identité, à savoir, l'identité sociale et l'identité personnelle. *L'identité sociale de sexe* (Granié & Zaouche-Gaudron, *op. cit.*) relève de l'acculturation et correspond à la conscience de son statut de sexe, autrement dit à l'inscription de l'individu dans le social par son appartenance à un groupe de sexe. L'individu développerait des connaissances sur les rôles de sexe qui y sont associés par le processus de catégorisation cognitive.

[55] Il est à noter que le modèle de la covariation des processus de différenciation intra et intergroupe semble s'appliquer plus spécialement aux individus des groupes de haut statut tels que les hommes (Deschamps & Doise, 1979).

L'image sexuée de soi (Granié & Zaouche-Gaudron, *op. cit.*), relève quant à elle de la personnalisation et concerne la part active du sujet dans « la construction de son individualité en tant qu'être sexué ». Autrement dit, elle renvoie à la manière dont l'individu va gérer ce statut de sexe. Ainsi, bien que l'individu naisse dans un environnement social dans lequel des structures sociales sont préexistantes, l'individu a une part active dans la construction de son identité sexuée : il va s'approprier son identité sexuée.

4.1.3 La multidimensionnalité de l'identité sexuée

Bien que constituant un concept central, notamment en psychologie du développement, le concept d'identité sexuée a été défini de différentes manières dans la littérature (Tobin *et al.,* 2010). L'approche traditionnelle consiste à définir l'identité sexuée comme le sentiment fondamental d'assimilation et d'appartenance à son sexe (e.g., Spence, 1985 ; Zucker *et al.,* 1993). L'identité sexuée a toutefois également été conceptualisée comme la connaissance par l'individu du fait qu'il est un membre d'un groupe de sexe (Kohlberg, 1966), comme le degré auquel l'individu se perçoit comme conforme aux stéréotypes culturels attachés à son sexe (Kagan, 1964 ; Martin, 2000 ; Spence, 1985) ; comme le degré auquel l'individu internalise les pressions sociétales pour se confomer aux rôles de sexe (Bem, 1981 ; Liben & Bigler, 2002) ; ou encore, le degré avec lequel le genre constitue un aspect central de l'identité de l'individu, par rapport aux autres identités sociales (Ruble *et al.,* 2004). Cette multitude de définitions, qui a pu créer une certaine ambiguïté dans la littérature et amener à certains résultats contradictoires (Carver, Yunger, & Perry, 2003), viendrait du fait que l'identité sexuée peut être considérée comme un construit multidimensionnel et que chacune de ces définitions renverrait à l'une ou l'autre de ses dimensions (Carver *et al.*, 2003 ; Tobin *et al.,* 2010).

4.1.3.1 L'identité sexuée : un concept multidimensionnel

La mesure traditionnelle de l'identité sexuée

Héritée des travaux considérant la masculinité et la féminité comme des traits de personnalité, la pratique commune a consisté pendant longtemps, et consiste encore aujourd'hui, à appréhender l'identité sexuée des individus à partir de l'auto-évaluation d'attributs sex-typés (i.e., le sex-typing), tels que les préférences pour les jouets ou encore les traits de personnalité (e.g., Bem, 1981 ; Boldizar, 1991 Hall & Halberstadt, 1980 ; Kagan, 1964). Autrement dit, l'identité sexuée est appréhendée, non pas à travers le niveau d'identification à son groupe de sexe, mais à travers ses manifestations, à savoir, la conformité aux stéréotypes socialement déterminés comme masculins ou féminins. Le plus souvent, les chercheurs tentent d'inférer les dimensions masculines et féminines du concept de soi à travers l'auto-attribution des traits les plus stéréotypiques et les plus désirables d'un sexe comparé à l'autre (traits instrumentaux/agentiques ou expressifs/communaux) qui reflètent les principales composantes des stéréotypes de sexe (e.g., Bem, 1981 ; Boldizar, 1991 ; Hall & Halberstadt, 1980). Les outils tels que le BSRI (Bem, 1974) et le PAQ (Spence & Helmreich, 1978) ont notamment été largement utilisés[56].

[56] Si le BSRI et le PAQ se ressemble dans leur contenu, les deux outils sont intégrés dans des théories très différentes concernant l'organisation des caractéristiques reliés au genre, l'un des aspects les plus centraux étant que les phénomènes de genre sont multifactoriels selon Spence (e.g., Spence, 1985, 1993).

Cette pratique qui consiste à mesurer l'identité sexuée à travers le sex-typing repose sur l'hypothèse selon laquelle le sex-typing et l'identité sexuée seraient intrinsèquement liés, hypothèse qui est notamment celle de la théorie de l'androgynie qui a longtemps dominé les études sur le genre (Bem & Lewis, 1975). En effet, pour plusieurs auteurs, dont Bem (e.g., Bem, 1974 ; Frable, 1989 ; Frable & Bern, 1985 ; Kagan, 1964 ; Kholberg, 1966), le degré de sex-typing des individus est indicatif du degré avec lequel les individus ont internalisé les normes de sexe culturellement prescrites. Dans le BSRI (Bem, 1974), l'utilisation des deux ensembles de traits de personnalité pour évaluer le sex-typing global repose sur l'idée que deux facteurs sous-tendraient toutes les manifestations spécifiques des attributs et comportements reliés au genre. Malgré la popularité de cette pratique, plusieurs travaux ont remis en cause l'idée de mesurer l'identité sexuée en se basant uniquement sur le sex-typing, qui plus est dans un seul domaine (e.g., Egan et Perry, 2001 ; Spence, 1993).

Le sex-typing/ le genre : un concept multifactoriel

L'une des principales critiques qui peut être faite à cette pratique est que le sex-typing serait multifactoriel (Spence, 1993). En effet, de nombreux chercheurs ont adopté une approche multifactorielle du genre[57] comme une alternative aux modèles traditionnels unifactoriels (e.g., Ashmore, 1990 ; Athenstaedt, 2003 ; Deaux & Lewis, 1984 ; Huston, 1983 ; Marsh & Byrne, 1991 ; Spence & Helmreich, 1980). C'est notamment le cas de Spence et ses collaborateurs (Spence, 1985, 1993 ; Spence & Buckner, 1995 ; Spence & Hall, 1996), cette hypothèse étant l'un des fondements de sa Théorie de l'Identité Sexuée (Spence, 1985). Selon cette conception, les différentes catégories d'attributs, attitudes, préférences et comportements qui différencient les hommes et les femmes dans une culture donnée ne contribuent pas à une unique propriété qu'ils sous-tendraient (sex-typing global), mais au contraire, à plusieurs facteurs plus ou moins indépendants. En d'autres termes, les catégories des phénomènes de genre seraient multifactorielles. Parmi ces attributs sex-typés, on peut citer non seulement les traits mais également l'apparence, les professions et intérêts (Lippa, 2001, 2005) ou encore le type de relation avec autrui privilégié (indépendance *vs* interdépendance) (Cross & Madson, 1997 ; Gardener & Gabriel, 2004 ; Wood & Eagly, 2009)[58]. Partant de ce constat, Wood et Eagly (2009) estiment qu'il existerait non pas une mais plusieurs identités sexuées (e.g., l'identité sexuée en termes de traits et d'intérêt, en termes de relations avec les autres, en termes d'identification à son groupe). Un certain nombre de travaux sont venus appuyer cette hypothèse du genre comme un construit multifactoriel, en mettant en évidence la grande hétérogénétité à l'intérieur de chaque groupe de sexe concernant la constellation particulière de qualités congruentes avec le genre que les individus mettent en place (Constantinople, 1973 ; Huston, 1983 ; Maccoby, 1998 ; Spence, 1985 ; 1993). De plus, au regard du degré auquel l'individu montre des attributs typiques de son sexe, les différents attributs typés masculins ainsi que les différents attributs typés féminins apparaissent faiblement, voire non corrélés. En effet, si, certains aspects du sex-typing (e.g., type de relation à autrui (dépendance *vs* interdépendance) ou intérêts en termes d'activités et préférences en termes de professions (Lippa, 2005) sont liés, on observe généralement de faibles corrélations entre les différents domaines du sex-

[57] Au-delà du sex-typing, le caractère multifactoriel du genre apparaît également à travers la faible relation entre différents construits du genre tels que les attitudes envers les rôles de sexe, ou l'adhésion aux stéréotypes de sexe (voir Wood & Eagly, 2009). De même, les réponses au PAQ et au BSRI ne sont pas nécessairement reliés aux attitudes envers les rôles de sexe, aux comportements ou encore aux idéologie reliés au genre (e.g., Spence, 1993 ; Spence & Helmreich, 1978).

[58] Des outils mesurant d'autres dimensions que l'agenticité et la communalité ont ainsi été créés (e.g., Prentice & Carranza, 2002).

typing (e.g., traits de personnalité, préférence pour les jouets ou activités, partenaire préféré, cursus suivi, postes préférés, loisirs, caractéristiques non verbales (style de discours, gestuelle, style vestimentaire) (Huston, 1983 ; Ruble & Martin, 1998). Certains attributs sont mêmes corrélés négativement (e.g., les compétences des garçons pour les mathématiques et le temps passé en sport (McHale, Kim, Whiteman, & Crouter, 2004)). Par conséquent, Spence (1985, 1993 ; Spence & Helmreich, 1980) considère que les mesures traditionnelles de l'identité sexuée, à savoir le PAQ et le BSRI, sont des mesures des aspects désirables de l'instrumentalité et et de l'expressivité, mais pas de l'orientation des rôles de sexe (masculinité et féminité), du sex-typing, ou de la shématisation de genre. La masculinité et la féminité telles que mesurées par l'auto-attribution des caractéristiques en termes de traits communaux et agentiques ne suffiraient donc pas à décrire la multidimensionnalité de la féminité et de la masculinité (e.g., Athenstaedt, 2003 ; Deaux & Lewis, 1984).

En lien avec le caractère multifactoriel du sex-typing, le concept de soi relié au genre des individus serait idiosyncratique. En effet, l'évaluation personnelle que fait l'individu de sa masculinité et de sa féminité, est influencée non seulement par le nombre d'attributs congruents avec le sexe qu'il possède et les rôles qu'il occupe mais également leur saillance et leur importance perçue (Spence, 1993). Par exemple, l'auto-évaluation sur les traits communaux et agentiques indique le degré auquel les individus estiment qu'ils possèdent ces ensembles spécifiques de traits mais pas nécessairement leur niveau d'identification à leur groupe de sexe ou leur niveau de masculinité et de féminité (Spence, 1993 ; Spence & Buckner, 1995). En effet, les auto-perceptions des individus sur les traits expressifs et instrumentaux sont faiblement reliées au degré d'auto-évaluation de la masculinité et la féminité des individus (Pedhazur & Tetenbaum, 1979). Les individus possédant différents stéréotypes de sexe (Corby, Hodges, & Perry, 2007 ; Edelbrock & Sugawara, 1978 ; Martin, 2000; Powlishta, 1995 ; voir aussi Tobin *et al.,* 2010), ils se baseraient sur différents attributs pour évaluer leur masculinité et leur féminité (Egan & Perry, 2001 ; Spence, 1985). Beaucoup d'individus peuvent ne pas accorder d'attention aux traits instrumentaux et expressifs mais placer davantage de poids sur l'orientation sexuelle, l'apparence physique, les préférences en termes d'activité, voire d'autres attributs idiosyncratiques pour évaluer leur masculinité et leur féminité. Ainsi, évaluer l'identité sexuée des individus ou l'un de ses aspects (la typicalité) à partir de l'auto-évaluation sur un ensemble d'attributs sex-typés normativement déterminés (e.g., traits) peut amener à des informations ambigües, étant donné que les individus peuvent ne pas percevoir ces attributs comme importants ou reliés au genre (Edelbrock & Sugawara, 1978 ; Martin, 2000 ; voir aussi Tobin *et al.,* 2010).

Comme indiqué, les différents aspects du sex-typing ne sont pas nécessairement reliés à tous les comportements sex-typés. En effet, les études sur le lien entre l'identité sexuée, mesurée par la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits, l'un des domaines du sex-typing, et certains comportements, montreraient des résultats mitigés (Wood et Eagly, 2009). Cela serait dû au fait que les mesures de l'identité sexuée telles que les mesures des traits de personnalité et des attitudes ne seraient prédictrices que des comportements « compatibles » avec ces traits et ces attitudes. C'est le principe de compatibilité (Ajzen, 2005, Eagly & Chaiken, 1993 ; voir aussi Wood et Eagly, 2009). Cette logique de la compatibilité suit celle de l'autorégulation : les individus avec une forte identité sexuée dans un domaine (i.e., traits, relations, activités) régulent leur comportement dans ce domaine (Wood & Eagly, 2010). Par exemple, les individus qui se décrivent fortement agentiques vont agir de manière « dominante et affirmée ». Aussi, pour Wood et Eagly (2009), pour qui il existerait plusieurs identités sexuées, chacune d'elles serait reliée à des comportements et attributs spécifiques. Ainsi, pour reprendre le cas des mesures de la conformité aux traits agentiques et communaux (e.g., BSRI et PAQ), ces mesures ne vont pas être prédictrices de tous les comportements liés au sexe (intérêt pour la mode, etc.) mais exclusivement des comportements en lien avec l'agenticité et la communalité (e.g., Taylor &

Hall, 1982 ; Spence & Buckner, 2000 ; voir aussi Wood et Eagly, 2009), suivant le principe de compatibilité.

Ces différents éléments remettent ainsi en cause l'idée selon laquelle le sex-typing global serait appréhendable à partir d'un seul domaine du sex-typing et que le sex-typing serait le seul indicateur de l'identité sexuée. Ils remettent ainsi en question la validité des mesures traditionnelles de l'identité sexuée telles que le BSRI ou les mesures composites du sex-typing qui consistent à faire l'aggrégation de divers attributs que le chercheur a lui-même déterminé (voir Tobin *et al.*, 2010). Il est en effet déraisonnable de penser que la mesure de la masculinité et de la féminité dans un domaine du sex-typing (e.g., les traits agentiques et communaux) suffit à rendre compte de la masculinité et la féminité dans son ensemble et de l'identité sexuée globale de l'individu. Bien qu'un grand nombre de travaux sur l'identité sexuée utilisent cette mesure de l'identitée sexuée (mesure de traits sex-typés), chacune a sa propre définition de l'identité sexuée qui ne renvoie pas nécéssairement à la même dimension.

L'identité sexuée, une identité collective : au-delà de la masculinité et la féminité, l'identification à son groupe de sexe

Si l'identité sexuée renvoie en partie à l'appropriation de caractéristiques associées à son groupe de sexe, elle renvoie également au sentiment d'appartenance à un groupe de sexe et, pour de nombreux auteurs, l'identité sexuée serait une identité sociale ou une identité collective[59] comme une autre (e.g., ethnie) (e.g., Wood & Eagly, 2009). De nombreux auteurs insistent sur l'importance d'une prise en compte de la multidimensionnalité de l'identité collective (e.g., Ashmore, Deaux, & McLaughlin-Volpe, 2004 ; Cameron, 2004 ; Deaux, 1996 ; Leach *et al.,* 2008 ; Luhtanen & Crocker, 1992 ; Sellers, Smith, Shelton, Rowley, & Chavous, 1998 ; Ruble *et al.,* 2004). L'identité collective renverrait non seulement à la connaissance de son appartenance à un groupe (auto-catégorisation), mais aussi à un ensemble de croyances cognitives associées à cette catégorie ainsi qu'à la signification émotionnelle de cette appartenance[60] (Tajfel, 1972) ; aux implications comportementales[61] ; ainsi qu'au contenu de la signification de cette appartenance[62] (Ashmore *et al.,* 2004). De la même manière, les travaux et modèles récents considèrent l'identité sexuée comme un construit multidimensionnel (Ashmore *et al.,* 2004 ; Cameron, 2004 ; Cameron & Lalonde, 2001 ; Carver *et al.*, 2003 ; Egan & Perry, 2001 ; Jodoin & Julien, 2011 ; Liben & Bigler, 2002 ; Spence, 1993 ; Tobin *et al.,* 2010). L'identité sexuée renverrait à une collection de pensées et de sentiments qu'un individu possède à propos de sa catégorie de sexe et son appartenance à ce groupe (Carver *et al.,* 2003), les différentes dimensions de l'identité sexuée constituant différentes manières d'appréhender l'identification de l'individu à sa catégorie de sexe (e.g., Cameron & Lalonde, 2001 ; Tobin et al., 2010). De nouveaux outils ont ainsi été développés, afin d'évaluer d'autres aspects de l'identité sexuée que la seule conformité aux normes de sexe (e.g., Egan et Perry, 2001 ; Gurin & Townsend, 1986).

L'identitée sexuée serait ainsi plus complexe que la simple conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits agentiques et communaux, bien que l'auto-attribution des caractéristiques du groupe d'appartenance puisse faire partie des dimensions de l'identité collective (e.g., Ashmore *et al.,* 2004). Par conséquent, plusieurs auteurs s'accordent sur le fait qu'il est discutable de se baser uniquement sur

[59] Les termes d'identité sociale et d'identité collective ont souvent été confondus dans les travaux de psychologie sociale même s'ils renvoient à des concepts quelque peu différents (Ashmore et al., 2004).
[60] e.g., l'évaluation de la catégorie d'appartenance par soi et par autrui, l'engagement affectif et la proximité ressentie avec les autres membres d'une catégorie (sentiment d'interdépendance), le destin commun, l'importance et l'intégration sociale.
[61] e.g., le langage utilisé, dans le cas de l'identité ethnique ou l'assiduité à l'église, dans le cas de l'identité religieuse.
[62] e.g., la conformité aux traits définissant cette catégorie d'appartenance.

un élément de l'identité sexuée, qui plus est dans un seul domaine, pour évaluer l'identité sexuée dans sa globalité ou inférer un autre de ses aspects. Inférer l'identité sexuée en tant qu'identification à son groupe à partir du niveau de sex-typing peut même apparaître tautologique, étant donné que, dans plusieurs théories, l'identité sexuée en est la cause (Tobin *et al.,* 2010). Tobin et al. (*op. cit.*) considèrent donc qu'il préférable de distinguer les deux construits.

Cette pratique qui consiste à évaluer l'identité sexuée des individus ou l'une de ses dimensions à travers le sex typing dans un seul domaine, de même que l'utilisation de termes génériques tels que schémas de genre, identité sexuée ou masculinité et féminité a d'ailleurs entrainé une certaine confusion dans la littérature (voir notamment Egan & Perry, 2001 ; Tobin *et al.,* 2010). Cette stratégie a parfois été utilisée pour mesurer la typicalité de sexe, parfois pour mesurer l'internalisation des pressions sociétales pour la conformité et parfois pour inférer l'identité sexuée globale, sans établir clairement ce qui était évalué. Ainsi pour certains, il est hasardeux d'utiliser des termes génériques sans en préciser le sens alors que l'on peut interpréter ces termes de différentes façons (Spence & Buckner, 1995). Par exemple, Egan et Perry (2001) rapportent que certaines études ont montré que les femmes qui montrent des scores élevés sur la dimension expressivité et faibles sur la dimension instrumentalité montrent des scores d'ajustements ou de compétence plus faibles (e.g., Eccles, 1989 ; Harter, Waters, Whitesell, & Kastelic, 1998, cités par Egan & Perry, 2001). Cela suggère que la féminité a des effets délétères pour les femmes. Cependant, Egan et Perry insistent sur le fait que les chercheurs précisent rarement si ce qu'ils entendent par féminité renvoie à la pression ressentie pour se conformer aux stéréotypes féminins ou bien le sentiment de typicalité des femmes, ou bien encore simplement la prépondérance des traits de personnalité féminins dans le concept de soi. Les conclusions de telles recherches, qui ne précisent pas leur définition de ces concepts, peut amener à des interprétations erronées. Au-delà du fait que les résultats d'études inférant un aspect de l'identité sexuée ou l'identité sexuée globale à partir d'un autre aspect de l'identité sexuée – bien souvent le sex-tying dans un seul domaine- – peuvent apparaître difficilement interprétables, ils peuvent également amener à des résultats contradictoires. Les études prenant en compte la multidimensionnalité de l'identité sexuée ont toutefois permis de comprendre plus finement l'effet de l'identité sexuée sur certains comportements et d'apporter la lumière sur les résultats d'études en apparence contradictoires. Des travaux concernant le lien entre l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité et l'ajustement psychosocial, menés pour la plupart sur des enfants, et utilisant pour la plupart le modèle multidimensionnel de l'identité sexuée d'Egan et Perry (2001)[63], montrent que l'ajustement n'est pas uniquement lié au sex-typing mais également à d'autres aspects de l'identité sexuée (e.g., centralité, évaluation et pression ressentie) (Lurye, Zosuls, & Ruble, 2008). Ces études montrent par ailleurs un effet différencié des différentes dimensions de l'identité sexuée sur l'ajustement psychosocial (Carver *et al.*, 2003 ; Egan & Perry, 2001). Plus précisément, ces travaux montrent que si la pression à la conformité tend à avoir des effets délétères sur l'ajustement psychosocial, ce qui va dans le sens de la théorie de l'androgynie (Bem, 1981 ; Bem & Lewis, 1975), le sentiment de typicalité tend, à l'inverse, à être positivement relié à l'ajustement psychosocial (Carver *et al.,* 2003 ; Corby *et al*, 2007 ; Egan & Perry, 2001 ; Lurye *et al.,* 2008 ; Yunger, Carver, & Perry, 2004). Ainsi, dans le cas présenté plus haut, le faible niveau d'ajustement attribué aux filles féminines est probablement attribuable à une pression à se conformer, concomitante mais non mesurée dans les études, ou au manque de compétences instrumentales adaptatives spécifiques. Enfin,

[63] Egan et Perry (2001) ont développé un outil permettant une mesure des différents aspects de l'identité sexuée, à savoir, la compatibilité perçue avec le groupe (i.e., typicalité de genre et la satisfaction de genre), la pression à la conformité, le biais intergroupe, et le sex-typing. Ces différentes dimensions seront présentées plus avant ultérieurement.

les différentes dimensions de l'identité sexuée viendraient modérer l'effet d'autres dimensions sur l'ajustement psychosocial. Une étude de Carver *et al.* (2003) montre par exemple que les effets d'un faible sentiment de typicalité (l'une des dimensions de l'identité sexuée mesurée) varieraient en fonction de la pression ressentie (autre dimension de l'identté sexuée mesurée). Plus précisément, la non typicalité ressentie serait davantage liée à des effets délétères chez les enfants percevant une forte pression pour se conformer, comparés aux enfants qui ne ressentent pas fortement cette pression (Carver *et al.* 2003). Il est à noter que l'importance de la prise en compte de la multidimensionnalité de l'identité collective ou sociale, pour comprendre le lien entre identité et ajustement psychosocial a également été mise en évidence dans d'autres types d'identités sociales (e.g., identité ethnique) (Sellers, *et al.,* 1998). L'effet différencié des effets des différentes dimensions de l'identité sexuée s'observe également sur la sensibilité aux questions du genre et des disparités entre hommes et femmes (Cameron & Lalonde, 2001 ; Gurin & Townsend, 1986), par exemple. Ainsi, les femmes se percevant fortement liées à leur groupe et montrant un niveau important de centralité montrent une vision plus égalitaire des rôles de sexe que les femmes se percevant faiblement liées à leur groupe et montrant un niveau faible de centralité (Cameron & Lalonde, 2001). Enfin, les différentes dimensions des différents modèles multidimensionnels de l'identité sexuée ne sont pas nécessairement reliées (e.g., Egan & Perry, 2001 ; Lurye *et al.*, 2008), ce qui insiste sur le fait que ces différentes dimensions mesurent différentes dimensions qui n'ont pas les mêmes implications (Ruble *et al.,* 2004). Ces travaux permettent ainsi de comprendre les résultats contradictoires qui peuvent apparaître dans la littérature et mettent en évidence l'importance de prendre en compte la multidimensionnalité de l'identité sexuée pour comprendre plus finement le lien entre l'identité sexuée et certaines variables. Il apparaît préférable de prendre en compte les différentes dimensions de l'identité sexuée, voire l'une de ces dimensions selon ce que l'on veut étudier, plutôt que d'inférer, par exemple, la pression à se conformer à partir de la typicalité perçue ou de la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits. Ce constat a amené de nombreux auteurs à adopter une approche multidimensionnelle de l'identité sexuée (e.g., Lurye *et al.*, 2008 ; Tobin *et al.,* 2010).

Pour résumer, les travaux récents qui ont examiné la nature de l'identité sexuée suggèrent que celle-ci est plus complexe que le degré auquel les individus adhèrent aux normes de sexe et les perspectives contemporaines de l'identité remettent en cause l'idée de ne considérer qu'un construit ou type de mesure pour évaluer une identité particulière (Ashmore *et al.,* 2004; Egan & Perry, 2001; Sellers *et al.*, 1998 ; Ruble *et al.,* 2004). Autrement dit, bien que le sex-typing fasse partie des dimensions de l'identité sexuée (Ashmore *et al.*, 2004), il est déraisonnable de penser que l'identité sexuée serait appréhendable par cette seule dimension, qui plus est dans un seul domaine. L'identité sexuée est aujourd'hui envisagée comme un construit multidimensionnel et plusieurs études vont dans ce sens, en montrant l'intérêt d'adopter une telle approche (e.g., Cameron & Lalonde, 2001 ; Egan & Perry, 2001 ; Ruble *et al.,* 2004 ; Tobin *et al.*, 2010). Les différentes manières dont a été conceptualisée l'identié sexuée renverraient ainsi aux différentes facettes de l'identité sexuée. Celles-ci serviraient différentes fonctions psychologiques ou affecteraient les comportements, ou l'ajustement psychosocial par exemple, de différentes manières.

4.1.3.2 Les dimensions de l'identité sexuée

Bien que les auteurs diffèrent dans les aspects de l'identité collective – et plus particulièrement de l'identité sexuée – sur lesquels ils se penchent, un certain nombre de dimensions ont particulièrement été étudiées, notamment dans les travaux portant sur le lien entre identié sexuée et

l'ajustement psychosocial des enfants. Ces études ont pour la plupart utilisé un outil développé par Egan et Perry (2001) permettant une mesure des différents aspects de l'identité sexuée, à savoir, la compatibilité perçue avec le groupe renvoyant à la typicalité et à la satisfaction de genre perçue, la pression à la conformité, le biais intergroupe et plusieurs aspects du sex-typing. La validité de cette échelle a été démontrée dans une étude longitudinale (Carver *et al.,* 2003) et une version française de cet outil a été validée sur une population préadolescente et adolescente québécoise (Jodoin & Julien, 2011). De nombreuses études utilisent ainsi ce modèle multidimensionnel de l'identité sexuée ou une ou plusieurs composantes (e.g., Carver *et al.,* 2003 ; Corby *et al.,* 2007 ; Egan & Perry, 2001 ; Lurye *et al.,* 2008 ; Patterson, 2012 ; Saxvik & Joireman, 2005 ; Yunger, *et al.*, 2004), apportant un support empirique à cette approche. D'autres auteurs se sont intéressés à d'autres dimensions de l'identité collective telles que la centralité (e.g., Cameron & Lalonde, 2001 ; Gurin & Townsend, 1986 ; Lurye *et al.,* 2008). Notre objectif n'étant pas de proposer une description exhaustive de ces modèles et de leurs dimensions, nous reviendrons plus particulièrement sur les dimensions pour lesquelles ont été développées des échelles qui ont fait l'objet d'une validation.

La connaissance de son groupe de sexe

La connaissance de son groupe de sexe renvoie à la compréhension de son appartenance à l'un des deux groupes de sexe. Cette dimension a été particulièrement étudiée dans les travaux sur l'identité sexuée (e.g., Kohlbergh, 1966). Il s'agirait de l'une des dimensions essentielles de l'identité sexuée et la composante la plus précocement acquise (voir notamment Carver *et al.,* 2003 ; Egan & Perry, 2001, Ruble *et al.*, 2004 ; Tobin *et al.,* 2010). Cet aspect de l'identité sexuée se développerait à travers différents stades (Slaby & Frey, 1975 ; voir aussi Carver *et al.,* 2003) : dès 2 ans ½ ou 3 ans, la plupart des enfants ont une connaissance basique de leur appartenance (i.e., l'enfant est capable de répondre correctement à la question « es-tu un garçon ou une fille ? ») mais cette compréhension ne serait acquise de manière définitive qu'une fois la constance de genre atteinte, autour de 6 ou 7 ans (i.e., l'enfant comprend que son sexe reste invariable à travers le temps et les situations) (Kohlberg, 1966). La connaissance basique de son appartenance à un groupe peut être suffisante pour que se mettent en place un ensemble de processus intergroupes qui amènent par exemple à la ségrégation sexuelle et ainsi à des expériences de socialisation différentes (Maccoby, 1998), et permettrait le développement d'autres composantes de l'identité sexuée (e.g., les biais intergroupes, la pression ressentie et la satisfaction de sexe) (Carver *et al.* 2003 ; Egan & Perry, 2001). Ainsi, une fois que l'individu (enfant ou adulte) prend conscience de son appartenance à un groupe de sexe, un certain nombre de processus de validation identitaire entreraient en jeu (Tajfel & Turner, 1979) (processus intergroupes) tels que l'attraction pour l'endogroupe, le traitement préférentiel de l'endogroupe et la dévaluation et l'homogénéisation de l'exogroupe (Tajfel & Turner, 1979). Considérant qu'à l'âge de 3 ans environ, l'individu a connaissance de son appartenance, ce construit est rarement étudié chez les adutes.

La stéréotypie ou le sex-typing

La plupart des modèles multidimensionnels prennent en compte la stéréotypie des individus, c'est-à-dire la conformité des individus aux stéréotypes de sexe dans différents domaines, tels que les traits ou les activités sex-typés (e.g., Egan & Perry, 2001 ; Ashmore *et al.,* 2004). C'est la dimension traditionnellement mesurée pour appréhender l'identité sexuée (e.g., Bem, 1974) (cf. point 3.3.1), mais,

selon le Gender Self-Socialization Model (GSSM)[64] de Tobin *et al.* (2010), notamment, elle doit être différenciée de l'identité sexuée.

Les biais intergroupes

Certains modèles multidimensionnels de l'identité sexuée s'intéressent également au biais intergroupe, qui constituerait l'une des dimensions de l'identité sexuée pouvant rendre compte de l'identification des individus à leur groupe de sexe (Egan & Perry, 2001 ; Jodoin & Julien, 2011). Comme évoqué précédemment, le biais intergroupe renvoie au fait de favoriser, dans les comportements, les attitudes ou les perceptions, les membres de l'endogroupe au détriment de l'exogroupe (Leyens *et al.*, 1996), rendant ainsi compte de l'attitude personnelle par rapport à l'endo- et à l'exogroupe. Les phénomènes de biais intergroupes ont pour but de favoriser l'endogroupe afin de maintenir une identité sociale positive chez les individus (Tajfel & Turner, 1986 ; Turner et al., 1992) (cf. point 3.4.1). Dans le cas des groupes de sexe, frappés d'asymétrie sociale[65], plusieurs études tendent à montrer que la position de domination du groupe masculin (Lorenzi-Cioldi, 1988 ; Sidanius, Pratto, & Rabinowitz, 1994) amène les membres du groupe féminin à survaloriser l'endogroupe (e.g., Powlishta, 1995; Rudman & Goodwin, 2004; Serbin, et al., 1993 ; Granié & Zaouche Gaudron, 1999 ; Granié & Papafava, 2011).

Il est à noter que l'âge influencerait également les biais intergroupes. En effet, chez les préscolaires, les biais intergroupes sont normatifs et sont la manifestation des processus intergroupes mis en place une fois que l'individu a connaissance de son appartenance à un groupe de sexe (voir Carver *et al.,* 2003 ; Egan & Perry, 2001). Cependant, en avançant en âge, et avec la socialisation, le favoritisme proendogroupe devient inapproprié et socialement problématique (Powlishta, 1995 ; voir aussi Egan & Perry, 2001). Le développement normal de l'identité sexuée impliquerait de délaisser, dès le milieu de l'enfance, les formes immatures de l'identité sexuée (i.e., la pression à la conformité et les biais intergroupes) et de consolider d'autres dimensions, à savoir, la satisfaction pour son groupe de sexe ou encore le sentiment de typicalité pour son groupe (voir Carver *et al.,* 2003). Toutefois, bien que s'atténuant avec l'âge, ce biais s'observe également à l'âge adulte (e.g., Rudman & Goodwin, 2004).

La centralité

La centralité constitue également l'une des dimensions importantes de l'identité collective et de l'identité sexuée (e.g., Ashmore *et al.,* 2004 ; Cameron & Lalonde, 2001 ; Gurin & Townsend, 1986 ; Lurye *et al.,* 2008 ; Luhtanen & Crocker, 1992 ; Ruble *et al.,* 2004 ; Sellers *et al.,* 1998 ; Tobin *et al.,* 2010).

---

[64] Le Gender Self-Socialization Model (GSSM) (Tobin et al., 2010) est un modèle développemental décrivant la structure et les dynamiques des différentes cognitions liées au genre. Il se situe dans une approche multidimensionnelle de l'identité sexuée. Le modèle repose sur trois hypothèses centrales basées sur différentes théories du genre et de l'identité sexuée ainsi rassemblées dans un même modèle. Adapté des travaux de Greenwald *et al.* (2002, cités par Tobin *et al.,* 2010), ce modèle distingue trois contruits : l'identité sexuée, les stéréotypes de sexe et les attributs auto-perçus. Il fait l'hypothèse que chacun des trois construits varie en fonction de l'interaction des deux autres : l'interaction de l'identité sexuée et des stéréotypes de sexe influence les attributs auto-perçus (hypothèse de l'émulation des stéréotypes) ; l'interacton de l'identité sexuée et des attributs auto-perçus influence les stéréotypes de sexe (hypothèse de la construction des stéréotypes) ; et l'interaction des stéréotypes de sexe et des attributs auto-perçus influence l'identité sexuée (hypothèse de la construction de l'identité sexuée).

[65] Certaines études ont toutefois montré que les membres des groupes de faible statut, défavorisés ou minoritaires, tendent à montrer moins de biais pro-endogroupe que les membres des groupes de haut statut (pour une revue, voir Bettencourt, Dorr, Charlton, & Hume, 2001), voire même montreraient un biais proexogroupe (e.g., Deschamps & Personnaz, 1979).

Pour Wood et Eagly (2009), elle permettrait d'appréhender de manière directe le niveau d'identification à son groupe de sexe et a d'ailleurs été utilisée dans plusieurs études, dans ce but (e.g., Becker & Wagner, 2009 ; Branscombe, Kobrynowicz, & Owen,1996 ; Cameron & Lalonde, 2001 ; Gurin & Townsend, 1986 ; Lurye *et al.,* 2008 ; Schmitt & Branscombe, 2001). La centralité de l'identité sexuée peut être définie comme l'importance pour l'individu de l'identité sexuée – par rapport aux autres identités telles que les identiés ethniques – dans le concept de soi (Ashmore *et al.,* 2004 ; Luthanen & Crocker, 1992 ; Sellers *et al.*, 1998). Les identités socilaes les plus centrales auraient des imlications en termes d'action (Ashmore & Ogilvie, 1992). D'une manière générale, les individus diffèrent dans les aspects de leur identité qu'ils considèrent comme les plus importants. Par exemple, l'éthnie est plus centrale dans le concept de soi d'enfants américains issus de l'immigration, comparés à des enfants américains non immigrés (Ruble *et al.,* 2004). De la même façon, bien que le genre puisse être considéré comme la catégorie sociale la plus importante dans la plupart des sociétés (e.g., Turner & Brown, 2007), des différences interindividuelles peuvent exister dans l'importance accordée au sexe dans le concept de soi (e.g., Lurye *et al.*, 2008). Il est à noter que la centralité de l'identité sexuée dans le concept de soi serait particulièrement importante chez les enfants et déclinerait ensuite, avec l'âge, même si des différences interindividuelles persisteraient plus tard (Ruble *et al.*, 2004 ; Serbin & Sprafkin, 1986 ; voir aussi Tobin *et al.,* 2010).

On peut distinguer deux types de centralité : la centralité explicite et la centralité implicite (Chatman, Malanchuk, & Eccles, 2003 ; voir aussi Ashmore *et al.*, 2004). La centralité explicite renvoie à l'évaluation subjective et consciente du degré de centralité des éléments d'une identité dans son concept de soi. Elle peut par exemple être mesurée par la sous-échelle « importance de l'identité » de la mesure d'Estime de Soi Collective (Collective Self-Esteem scale ; CSE) de Luhtanen & Crocker (1992) ou encore en demandant à l'individu d'évaluer l'importance dans le concept de soi d'une ou plusieurs identités (e.g., Strykers & Serpe, 1994 ; voir aussi Ashmore *et al.*, 2004). La centralité implicite renvoie à l'accessibilité chronique de l'identité dans la vie de tous les jours. Cette seconde forme de centralité est plus automatique, moins efficace, moins contrôlable et moins intentionnelle que la centralité explicite (Nosek, 2007).

La centralité peut également être appréhendée dans sa forme stable (centralité) ou variable (saillance). Selon la définition de Sellers *et al.* (1998), la centralité renvoie à la mesure dans laquelle les individus se définissent par une identité particulière à travers les situations, tandis que la saillance renvoie en général à une situation particulière[66]. Certains travaux s'intéressent en effet à la saillance de l'identité sexuée dans le concept de soi dans certaines situations (e.g., McGuire, McGuire, Child, & Fujioka, 1978 ; Sellers et *al.,* 1998), l'identité sexuée pouvant être plus ou moins saillante et ainsi plus ou moins centrale dans la définition de soi selon les situations, comme, par exemple, lorsque l'individu est le seul représentant de son groupe à l'intérieur de l'exogroupe (McGuire *et al.,* 1978). La centralité ou saillance de l'identité sexuée est variable en fonction des situations, mais cette variabilité dépend du niveau de centralité stable de l'individu. En effet, Turner & Brown (2007) ont montré dans une étude, menée sur un échantillon multiculturel d'enfants, qu'après que leur groupe de sexe ait été associé avec une conséquence négative (exclusion)[67], le niveau de centralité de l'identité sexuée baissait chez les

[66] La saillance et la centralité seraient liées étant donné qu'une identité sociale donnée a lus de chance d'être rendue saillante dans plus de situationspour le sindividus pour lesquels l'identité est une part centrale de leur concept de soi. De même si les caractéristiques de l'environnement rendent une identité donnée saillante, celle-ci a plus de chances de devenir une identté plus centrale dans ce contexte (Ruble *et al.,* 2004).

[67] La procédure consistait à faire lire aux enfants un texte rapportant qu'un enfant du même sexe avait été exclu d'une activité en raison de son sexe.

enfants mais uniquement chez ceux dont le niveau de centralité spontané était faible. Autrement dit, la centralité de l'identité sexuée apparaît plus flexible, dépendante du contexte pour les enfants qui ont un niveau faible de centralité comparé à ceux qui ont un niveau important de centralité.

La typicalité

La typicalité perçue, qui renvoie au sentiment d'être un homme ou une femme typique de son groupe de sexe (Egan & Perry, 2001), constitue une autre dimension présente dans plusieurs conceptions et plusieurs modèles multidimensionnels de l'identité sexuée (e.g., Ashmore et al., 2004 ; Egan & Perry, 2001 ; Gurin & Townsend, 1986 ; Jodoin & Julien, 2011). Elle renvoie en quelques sorte à la définition de l'identité sexuée de Spence (1985), pour qui le sentiment de typicalité de genre dans son ensemble peut être appréhendé par les items « masculin » et « féminin » (voir Tobin *et al.*, 2010), ainsi qu'à celle de Wood et Eagly (2010), pour qui l'identité sexuée des individus serait fondée sur le sentiment d'identification à son groupe de sexe et reposerait sur la correspondance perçue entre la manière dont ils se perçoivent et les aspects normatifs (descriptifs et prescriptifs) de leur groupe de sexe. Toutefois, les normes de sexe sur lesquelles se basent les individus pour juger de cette correspondance sont variables (e.g., Becker & Wagner, 2009 ; voir aussi Wood & Eagly, 2010).

La typicalité peut être évaluée par rapport à son groupe et par rapport à l'exogroupe. Pour autant, Egan et Perry (2001) et leurs collègues (e.g., Carver *et al.,* 2003) – s'opposant, à la suite de Spence et ses collaborateurs (Spence, 1985, 1993 ; Spence & Buckner, 1995), au modèle orthogonal de la perspective de l'androgynie (Bem, 1981)[68] – considèrent que la typicalité et la compatibilité de genre sont des dimensions bipolaires (un fort sentiment de typicalité avec l'un des deux groupes de sexe s'accompagnant d'un faible sentiment de typicalité avec l'autre groupe de sexe). Cette dimension de l'identité sexuée se développerait dans le milieu de l'enfance, les enfants ayant un profond désir d'appartenance. Il s'agirait d'une dimension continue et relativement stable dans le temps (i.e., un garçon qui ne sent pas typique à l'instant t est susceptible de ne pas se sentir typique de son groupe plus tard) (Egan & Perry, 2001 ; Spence, 1985).

Le sentiment de typicalité serait fondé sur l'évaluation que les individus font d'eux-mêmes au regard des normes de sexe. Comme indiqué plus haut, le sex-typing est multidimensionnel et la typicalité de genre perçue renverrait à l'intégration idiosyncratique des auto-perceptions concernant divers attributs et comportements sex-typés (Egan & Perry, 2001 ; Spence, 1993 ; Spence & Buckner, 1995). Pour vérifier leur identité sexuée et évaluer leur typicalité, les individus feraient une synthèse des attributs sex-typés qu'ils possèdent, ce jugement étant influencé par le nombre, la saillance et l'importance de ces attributs et comportements congruents avec le sexe, dans le concept de soi. Ainsi, chaque individu utiliserait un calcul unique pour estimer sa typicalité de genre (Spence, 1985, 1993). Des preuves empiriques sont venues appuyer cette hypothèse selon laquelle les individus se basent sur les auto-perceptions dans différents domaines pour évaluer leur typicalité : il apparaît en effet que les auto-attributions sex-typées prédisent le sentiment de typicalité perçu des enfants et des adolescents (e.g., Carver *et al.,* 2003 ; Egan et Perry, 2001). Au-delà de la conformité aux stéréotypes, l'adhésion aux stéréotypes est également associée à la typicalité : le fait de montrer des attitudes souples (i.e., moins sexistes) à l'égard des rôles de sexe a également été associé à un faible sentiment de typicalité perçue

[68] Egan et Perry (2001) considèrent que si les résultats de plusieurs études tendent à mettre en évidence une certaine indépendance entre les traits agentiques et communaux, il est probable que cette orthogonalité n'apparaisse pas sur d'autres aspects du sex-typing (e.g., orientation sexuelle) ainsi que sur les dimensions d'ordre supérieur de l'identité sexuée (e.g., typicalité, satisfaction).

chez les adolescents (Patterson, 2012). Si la conformité aux stéréotypes de sexe prédit le sentiment de typicalité, à l'inverse, plusieurs auteurs suggèrent que la typicalité, et plus largement l'identité sexuée, prédirait l'auto-attribution des attributs sex-typés, les stéréotypes de sexe que les individus possèdent venant interragir avec cet effet (e.g., Martin, 2000 ; Martin & Halverson, 1981 ; Martin, Ruble, & Szkrybalo, 2002 ; voir aussi Tobin *et al.,* 2010).

Toutefois, les attributs sex typés qui contribuent le plus fortement au sens général de la typicalité de genre dans son ensemble varient d'un individu à l'autre : un individu peut par exemple attribuer beaucoup de poids aux intérets ou aux caractéristiques physiques (e.g., type de vêtement) auto-perçus mais seulement peu de poids aux traits agentiques et communaux auto-perçus, tandis qu'un autre individu peut accorder plus de poids aux traits. Autrement dit, il existerait différentes manières de se sentir typique de son groupe. Par exemple, les perceptions de dissimilariés étant angoissantes, notamment pour les adolescents, et le sentiment de typicalité étant relié positivement à l'ajustement psychosocial, les individus mettent en place des stratégies pour obtenir et maintenir un niveau confortable de typicalité (Carver, Egan, & Perry, 2004 ; Egan & Perry, 2001 ; Kagan, 1964 ; Kohlberg, 1966 ; Spence & Buckner, 1995 ; Zucker *et al.,* 1993). Un garçon qui ne possède pas une aptitude typiquement masculine (e.g., être bon en sport) peut ainsi restaurer son sentiment de typicalité en mobilisant une autre aptitude typiquement masculine qu'il possède comme ses compétences en mathématiques ou en sciences (Spence, 1985 ; Spence & Buckner 1995). La perception d'un attribut contre-stéréotypique va motiver l'individu à remplacer cet attribut par un autre ou à attribuer plus de poids à un autre attribut sex-typé qu'il possède. Les individus arrivent ainsi à trouver, grâce à différentes stratégies de compensation, un nombre d'attributs leur permettant d'avoir un sentiment de typicalité confortable. Par ailleurs, outre le fait qu'il peut y avoir des différences interindividuelles dans les éléments permettant à l'individu d'évaluer son sentiment de typicalité, il peut également y avoir des différences de sexe dans les éléments utilisés pour évaluer sa typicalité : les hommes peuvent par exemple davantage se baser sur les attitudes et rôles de sexe leur conférant un statut élevé comparés aux femmes (Spence, 1993).

Ainsi, le sentiment de typicalité de genre n'est pas basé uniquement sur le sex-typing auto-perçu dans un seul domaine (e.g., trait de personnalité) mais au contraire, renvoie à une évaluation plus abstraite permise par la synthèse des informations diverses sur son propre sex-typing (rôles occupés, etc.) (Spence & Sawin, 1985). Les traits de personnalité ne seraient que l'un des attributs auto-perçus typiques du groupe sur lesquels les individus se baseraient pour évaluer leur typicalité (Carver *et al.,* 2003 ; Spence, 1993). Par conséquent, la typicalité perçue mesurée par l'auto-attribution des attributs sex-typés dans un seul domaine (e.g., les traits agentiques et communaux) ne permettrait pas d'inférer la typicalité de sexe perçue dans son ensemble (Egan & Perry, 2001), d'autant que les individus peuvent être amenés à se décrire sur des attributs ne faisant pas partie des domaines importants du concept de soi sexué (e.g., Tobin *et al.,* 2010). Le caractère idiosyncratique a amené plusieurs auteurs à préférer des mesures plus précises de la typicalité (i.e., mesure du sentiment global de typicalité) (e.g., « pensez vous être similaire aux membres de votre groupe? ») aux mesures qui consistent à l'inférer à partir de l'auto-attribution d'attributs sex-typés spécifiques et normativement déterminés (e.g., Carver *et al.,* 2003 ; Egan & Perry, 2001 ; Tobin *et al.,* 2010), afin que la typicalité de genre perçue reflète bien l'intégration idiosyncratique de diverses informations sur le sex-typing dans de multiples domaines. Les individus sont ainsi libres d'appliquer leurs propres critères sur ce que signifie être un homme ou une femme.

Pour Egan & Perry (2001), la typicalité de genre perçue constituerait l'une des deux dimensions, avec la satisfaction de l'appartenance à son groupe de sexe, de la compatibilité de genre. D'autres considèrent la typicalité et la satisfaction de genre comme deux dimensions indépendantes (e.g., Jodoin & Julien, 2011 ; Tobin *et al.,* 2010).

La satisfaction

La satisfaction de genre, c'est-à-dire la satisfaction d'appartenir à un groupe de sexe donné, est également présente dans les modèles multidimensionnels de l'identité collective comme de l'identité sexuée (e.g., Ashmore *et al.*, 2004 ; Egan & Perry, 2001). Cette composante de l'identité sexuée se développerait durant la période préscolaire, l'enfant commençant à ressentir une certaine satisfaction quant à son genre, en même temps que se développerait son besoin d'appartenance et son sentiment de typicalité (Carver *et al.,* 2003). Une fois que l'enfant a construit une identité sexuée de base et que les cognitions intergroupes sont mises en place (e.g., biais pro-endogroupe), la plupart des enfants se montrent fiers de leur sexe et expriment du dégout à l'idée d'être un membre de l'autre groupe de sexe. Ils délaisseraient alors peu à peu les formes immatures d'identification à son groupe (biais intergroupes, pression à la conformité) pour consolider le sentiment de typicalité et de satisfaction par rapport à leur groupe (Carver *et al.*, 2003). Bien que des différences interindividuelles existent, le niveau de satisfaction par rapport à son genre est élevé chez la plupart des enfants, probablement en raison de ces processus intergroupes, et le reste au moins jusqu'au milieu de l'enfance, constituant une source d'estime de soi (Carver *et al.,* 2003 ; Corby *et al.*, 2007 ; Egan & Perry, 2001 ; Yunger *et al.,* 2004).

Ce sentiment de satisfaction peut être évalué par des questions du type « êtes vous satisfait de votre groupe ? » (voir notamment Ashmore *et al.,* 2004 pour une revue sur l'identité collective). Egan & Perry (2001) ont notamment créé une échelle de satisfaction dans leur outil destiné aux enfants mais qui serait toutefois applicable à la population générale. Dans les diverses études, menées pour la plupart sur des enfants, la satisfaction de sexe n'est pas corrélée avec la pression pour la conformité et seulement modestement avec la typicalité perçue (Tobin *et al.,* 2010). De plus, elles révèlent que la satisfaction et la typicalité sont reliées positivement à l'ajustement psychosocial tandis que la pression est reliée négativement à l'ajustement psychosocial. Comme pour la typicalité, la satisfaction d'appartenance à son groupe de sexe, serait prédite par la stéréotypie ou le sex-typing perçu (e.g., les activités typées pour les femmes, les traits agentiques et communaux, la préférence pour des pairs de sexe masculin, pour des pairs de sexe féminin, l'identité hétérosexuelle) (Egan et Perry, 2001). L'étude d'Egan et Perry montre toutefois que la variance expliquée de la compatibilité (typicalité et satisfaction) par la stéréotypie ou le sex-typing est faible, aussi il semblerait que d'autres variables expliquent la typicalité perçue et la satisfaction de genre.

La satisfaction de son appartenance à un groupe est parfois confondue avec une autre dimension dont elle est très proche et dont elle est, pour certains, synonyme : « l'évaluation de son groupe », dimension que l'on retrouve dans certaines conceptions et certains modèles multidimensionnels de l'identité collective, comme de l'identité sexuée (e.g., Ashmore et al., 2004 ; Lurye *et al.,* 2008 ; Ruble *et al.,* 2004). L'évaluation renvoie au jugement évaluatif d'un individu vis-à-vis de son propre groupe de sexe en termes de valence positive ou négative (Sellers *et al.*, 1998), ou encore à la manière dont il évalue les valeurs, les croyances, les rôles et les pratiques comportementales reliés aux sexes (Lurye *et al.,* 2008). Cette évaluation peut être de deux types : publique ou privée (Ashmore *et al.,* 2004 ; Luhtanen & Crocker, 1992 ; Sellers *et al.,* 1998). L'évaluation privée renvoie à l'évaluation ou au sentiment personnel (positif/ négatif) de l'individu vis-à-vis de son groupe et vis-à-vis de son appartenance à ce groupe. Cette partie de l'évaluation renvoie ainsi à la satisfaction de genre de l'individu. Il est par exemple demandé à l'individu d'indiquer dans quelle mesure il est fier d'appartenir à un groupe donné (voir Ashmore *et al.,* 2004 ; Ruble *et al.,* 2004). L'évaluation publique renvoie à l'évaluation ou aux sentiments d'autrui perçus (positif/ négatif) vis-à-vis de son groupe. Ces deux dimensions peuvent par exemple être évaluées par les sous-échelles d'estime privée (private regard) et publique (public regard) de l'échelle d'Estime de Soi Collective de Luhtanen & Crocker (1992).

La pression à la conformité ressentie

Il s'agit d'une autre dimension que l'on peut retrouver dans les conceptions et modèles multidimensionnels de l'identité sexuée (Egan & Perry, 2001 ; Jodoin & Julien, 2011 ; Tobin *et al.,* 2010). La pression à la conformité ressentie ou perçue peut être définie comme le degré de pression ressentie par les individus pour se conformer aux stéréotypes de sexe, pour s'engager dans des conduites congruentes avec leur groupe de sexe, cette pression pouvant venir des parents, des pairs, des médias ou de tout autre agent de socialisation (Bussey & Bandura, 1999). Elle peut également être définie comme la pression internalisée pour se conformer au genre, c'est-à-dire l'importance que l'individu accorde au fait d'être similaire aux autres membres de son groupe de sexe (ou différent des membres de l'autre sexe) (Tobin *et al.,* 2010), ou encore comme le besoin perçu de se confomer aux valeurs culturelles, rôles de sexe et pratiques comportementales de son groupe de sexe (Lurye *et al.,* 2008). Autrement dit, la pression ressentie pour la conformité concerne aussi bien la pression exercée par les autres que par l'individu lui-même. Pour Tobin *et al.* (2010), cette dimension est à rapprocher du concept du schéma de genre de Bem (1974, 1981) qui considère que le caractère schématique *vs* aschématique des individus serait le résultat de l'internalisation des normes de sexe de la société.

Cette pression peut être appréhendée en demandant aux individus d'indiquer les conséquences personnelles et sociales (honte, critiques, etc.) qu'ils ressentiraient s'ils montraient des attributs congruents ou incongruents avec le genre (e.g., Ashmore et al., 2004 ; Egan & Perry, 2001). Elle a été particulièrement étudiée au travers du lien entre l'identité sexuée et les comportements. Les recherches ont montré que les individus ressentant une forte pression des médias, parents, pairs et autres agents de socialisation ont plus de chance d'internaliser les messages prescriptifs et proscriptifs, et anticipent les réactions d'évaluations des autres et de soi en ayant des conduites sex typées (Bem, 1981 ; Bussey & Bandura, 1999 ; voir aussi Wood & Eagly, 2010). D'un point de vue développemental, la pression ressentie se développerait de manière précoce, peu après que l'enfant ait atteint l'identité sexuée basique et mis en place les processus intergroupes (Carver *et al.,* 2003). Une forte pression ressentie pour se conformer à son groupe de sexe est normative chez les enfants, qui considèrent alors les stéréotypes de genre comme des impératifs moraux. Les pressions à la conformité ressenties par les enfants de la part des parents, des pairs et de soi sont interrcorrélées (Egan & Perry, 2001), ce qui suggère, selon Tobin *et al.* (2010), que les enfants formulent une règle simple, valable en toute circonstance, sur la permissibilité de la conduite sexuée. Ils deviennent cependant moins rigides en grandissant, la pression ressentie déclinant avec l'âge pendant l'enfance (Carver *et al.,* 2003; Egan & Perry, 2001). La conformité au genre devient alors une histoire de choix. Cependant, pour certains enfants plus âgés, la pression sociale perdure, possiblement du fait d'un retard au niveau du développement, mais également à cause d'autres facteurs tels que l'introjection des valeurs sociales imposées (Bem, 1993 ; Bussey & bandura, 1999). De même, chez les adultes, on observe des différences interindividuelles, certains individus estimant particulièrement important d'être similaire aux membres de leur groupe de sexe et d'être différent de l'autre sexe (Sanchez & Crocker, 2005 ; Wood, Christensen, Hebl, & Rothgerber, 1997).

Concernant le lien avec les autres dimensions, la pression ressentie ne serait pas corrélée, du moins chez les enfants, avec la satisfation, la typicalité de genre perçue et la centralité (e.g., Egan & Perry, 2001 ; Lurye *et al.,* 2008), ce qui, là encore, montre l'importance de mesurer ces dimensions de manière différenciée. De plus, ces différents construits auraient des effets différenciés sur l'ajustement psychosocial : les études menées sur les enfants montrent que, contrairement à la satisfaction et la typicalité, la pression est reliée positivement avec des difficultés d'ajustement, spécialement pour les filles (e.g., problèmes internalisés tels qu'une faible estime de soi) (Carver *et al.,* 2003 ; Corby *et al.,* 2007 ; Egan & Perry, 2001 ; Yunger *et al.,* 2004). Cet effet délétère de la pression à la conformité ressentie

sur l'ajustement psychosocial peut être rapproché des travaux sur l'androgynie (Bem, 1981 ; Bem & Lewis, 1975 ; voir aussi Lurye *et al.,* 2008).

Comme indiqué, n'ont été présentées que les dimensions que l'on retrouve le plus souvent dans la littérature et dont la mesure a fait l'objet de validation (e.g., Egan & Perry, 2001 ; Jodoin & Julien, 2011). Toutefois, l'identité sexuée, de la même manière que d'autres identités collectives, comporte d'autres dimensions et peut être appréhendée par d'autres mesures opérationnelles telles que la qualité de l'attachement au groupe (Smith, Murphy, & Coats, 1999), le sentiment de destin commun (Gurin & Townsend, 1986) ou encore la fidélité ou la solidarité envers son groupe (Leach *et al.,* 2008). Ainsi, l'identité sexuée, au travers de ces différentes dimensions, amènerait les individus à se comporter de manière plus ou moins conforme aux rôles de sexe définis dans la société.

Les différences de sexe s'expliqueraient ainsi non pas par le seul fait de différences biologiques mais par l'effet du genre et plus particulièrement de l'identité sexuée. La question qui se pose alors est de savoir comment l'individu en vient à se conformer aux attentes de la société relatives à son appartenance à un groupe de sexe donné, et dans quelles mesures apparaissent des variations entre individus et chez un même individu, selon le contexte dans cette conformité aux rôles de sexe.

4.2 Identité sexuée / Genre et comportements : comment l'individu en vient-il à se conformer aux attentes de sexe de la société ?

Comment le fait de se reconnaitre comme membre d'un groupe de sexe, de s'identifier à ce groupe et de s'approprier les attributs de son groupe de sexe amène-t-il l'individu à se comporter de manière plus ou moins conforme à ce que la société attend de lui en vertu de son appartenance ? Autrement dit, comment l'identité sexuée influence-t-elle les comportements, les préférences, les choix, les intérêts ? Cette question a été particulièrement traitée par les théories développementales. Sans revenir en détail sur ces différentes théories qui se sont intéressées plus particulièrement à la construction de l'identité sexuée chez le jeune enfant (voir par exemple Bussey & Bandura, 1999 ; Dafflon Novelle, 2006 ; Le Maner Idrissi, 1997 ; Mieyaa & Rouyer, 2013 ; Rouyer, 2007, 2008 ; Vouillot, 2002 pour des revues), nous allons revenir sur les différents processus par lesquels l'individu en vient à se comporter comme un homme ou une femme de sa culture. Après un retour rapide sur la manière dont l'individu, de manière précoce, va prendre connaissance des stéréotypes de sexe et va s'y conformer, nous allons revenir sur la manière dont cela se produit, autrement dit, sur les processus et facteurs impliqués dans la construction de l'identité sexuée et sur la manière dont l'identité sexuée et le genre influencent les comportements, choix, intérêts de l'individu. Nous verrons que le sexe peut influencer les processus impliqués dans la construction de l'identité sexuée ainsi que l'effet de l'identité sexuée sur les comportements. Nous reviendrons enfin sur les différences interindividuelles ainsi que sur les différences intraindividuelles dans la conformité aux normes de sexe.

4.2.1 Une conformité précoce : connaissance et conformité aux stéréotypes

C'est de manière précoce que l'individu va prendre connaissance des stéréotypes de sexe et va s'y conformer. Comme indiqué plus haut, le sexe est, avec l'âge, l'une des premières catégories utilisées par les enfants pour comprendre le monde qui les entoure (Lewis & Feiring, 1979). Agés de quelques mois et avant de pouvoir verbaliser cette distinction, les bébés sont déjà capables de distinguer les individus de sexe différent (Fagan & Singer, 1979 ; Maccoby, 1990). De plus, les recherches portant sur les connaissances des enfants en matière de rôles et objets sexués montrent que ces derniers les acquièrent très rapidement dans leur développement (e.g., Eichstedt, Serbin, Poulin-Dubois, & Sen, 2002 ; Hill & Flom, 2007 ; Martin & Halverson, 1981 ; Poulin-Dubois, Serbin, Eichstedt, Sen, & Beissel, 2002 ; Serbin, Poulin-Dubois, Colburne, Sen, & Eichstedt, 2001 ; Serbin, Poulin-Dubois, & Eichstedt, 2002). Dès 18 mois, les enfants se montrent sensibles à la répartition des rôles selon le genre et, dès 2-3 ans, les enfants ont déjà des connaissances sur les activités, professions, comportements et apparences stéréotypiquement dévolus à chaque sexe (e.g., Le Maner-Idrissi, Levêque, & Massa, 2002 ; Powlishta *et al.,* 2001). C'est vers la préadolescence que l'individu possède une connaissance relativement élaborée des stéréotypes et rôles de sexe (voir Huston, 1983 ; Le Maner-Idrissi, 1997 ; Le Maner-Idrissi ; Ruble & Martin, 1998 pour des revues).

En même temps que l'individu accumule des connaissances sur les stéréotypes et rôles de sexe, commencent à émerger des comportements stéréotypés, des conduites sexuées. Cette apparition des comportements stéréotypés ou différenciés selon les sexes précèderait même la formation des idées sur les rôles sexués. Dès 18 mois, et pour certains dès 14 mois, les enfants commencent à montrer une préférence pour les activités et objets (e.g., jouets) culturellement appropriés à leur sexe (e.g., Hines & Kaufman, 1994 ; O'Brien & Huston, 1985 ; Ruble & Martin, 1998 ; Serbin *et al.,* 2001). Cette tendance est tout de même moins affirmée chez les filles que chez les garçons (e.g., Helwig, 1998 ; voir aussi le Maner-Idrissi & Renault, 2006). Vers 2-3 ans, les enfants ont adopté la plupart des activités et attributs de leur propre sexe (e.g., jouets, habits, accessoires, comportements, activités, émotions) (voir par exemple Dafflon-Novelle, 2006 pour une revue). A partir de 4 ans, l'enfant va peu à peu abandonner les comportements typiques de l'autre groupe de sexe et se concentrer sur les activités considérées socialement comme appropriées à leur groupe de sexe (Ruble & Martin, 1998). En effet, l'enfant a tendance, avec l'âge, à adhérer de moins en moins aux stéréotypes de l'autre sexe (e. g. Golombok & Rust, 1993 ; Granié, 2010). A l'âge de 5 ans, les enfants constituent en quelque sorte des prototypes de leur groupe de sexe (Dafflon-Novelle, 2006), la conformité rigide aux stéréotypes de sexe atteignant son apogée entre 5 et 7 ans. Les transgressions des rôles de sexe sont alors considérées comme inacceptables et renvoyant à des transgressions morales[69] (Ruble & Stangor, 1986). Vers 6-7 ans, les enfants commencent à remettre en question le bien-fondé des rôles de sexe et, se détachant peu à peu d'une conformité « moralement juste », certaines transgressions des rôles de sexe deviennent alors possibles. Alors qu'entre 7 et 12 ans, les enfants tiennent compte de la variabilité individuelle dans la conformité aux rôles de sexe et acceptent davantage les comportements s'écartant de ce qui est socialement acceptable (Golombok & Fivush, 1994 ; Ruble & Stangor, 1986 ; voir aussi Mieyaa & Rouyer, 2013 pour une revue), un retour à une certaine rigidité par rapport aux rôles de sexe s'observe en entrant dans l'adolescence. Cette période est marquée par une intensification de la conformité aux

[69] Cette rigidité est liée au fait qu'à ce stade de leur développement, les enfants n'ont pas encore atteint le stade de constance de genre : comme ils pensent que leur sexe et celui d'autrui est déterminé par le contexte social (apparence, jouets, activités, etc.), ils sont très attentifs aux respects des conventions sociales (Dafflon Novelle, 2004).

rôles de sexe, attribuée à une augmentation des pressions à se conformer aux rôles de sexe au cours de l'adolescence (Hill & Lynch, 1983). Cette intensification des stéréotypes de sexe s'observe également chez les adolescents concernant les stéréotypes de sexe associés à la conduite (Granié et Pafafava, 2011). Cependant, avec l'âge, l'individu va acquérir une plus grande flexibilité des rôles et stéréotypes de sexe (Eccles, 1987), prenant conscience du fait que les stéréotypes et rôles de sexe constituent des conventions sociales auxquelles il peut ou non se conformer. A l'âge adulte, on observe ainsi un retour à une certaine flexibilité face au respect des rôles dévolus à chaque sexe (e.g., choix professionnels), ainsi que dans la conformité aux stéréotypes de sexe de l'endogroupe et de l'exogroupe. Malgré cette flexibilité des rôles de sexe, les hommes et les femmes tendent à montrer des comportements différenciés. La conformité aux traits agentiques et communaux se développe relativement lentement dans l'enfance, les enfants s'auto-attribuant d'abord des caractéristiques favorables, et non pas des traits sex-typés (e.g., Aubry, Ruble, & Silverman, 1999). A l'âge adulte en revanche, il apparaît que les hommes et les femmes montrent globalement des traits conformes aux attentes sociales (Wood & Eagly, 2010).

Se pose alors la question de savoir comment l'individu en vient à se conformer aux stéréotypes et rôles de sexe. Cette question a notamment été traitée par les théories visant à rendre compte de la construction de l'identité sexuée, à savoir la théorie psychanalytique[70], les théories cognitivo-developpementales (Kohlberg, 1966 ; Martin & Halverson, 1981 ; Slaby & Frey, 1975) et les théories de l'apprentissage social (Mischel, 1966) et socio-cognitive (Bussey & Bandura, 1999). Sans en faire une présentation exhaustive car ce n'est pas le but de ce travail de thèse, nous allons revenir brièvement sur les processus sur lesquels reposent cette construction et sur les facteurs impliqués ainsi que sur les mécanismes par lesquels le genre et l'identité sexuée vont influencer les comportements. Il est à noter que si l'identité sexuée se construit en grande partie pendant l'enfance, celle-ci se forge et évolue tout au long de la vie en fonction des expériences affectives, relationnelles, ou sociales de l'individu (e.g., entrée dans vie adulte, accès à la vie professionnelle, construction du couple, de la famille) (Rouyer, 2007).

4.2.2 Les processus impliqués

Les théories cognitivo-développementales ont particulièrement insisté sur le rôle de la catégorisation dans l'apprentissage des rôles de sexe et la mise en place de comportements associés à son groupe de sexe. La plupart de ces théories font l'hypothèse que l'identité sexuée des individus les amènerait à se comporter de manière conforme aux rôles de sexe à travers des processus motivationnels et cognitifs d'accessibilité de l'information liée au genre. Plus précisément, pour Kholberg (1966)[71],

[70] La théorie psychanalytique analyse la prise de conscience de la différence anatomique des sexes, le conflit œdipien et la place essentielle de l'identification au parent de même sexe.

[71] Kohlberg (1966) propose un modèle évolutif en trois étapes à l'issue duquel l'enfant a connaissance de son appartenance à son groupe de sexe et va se conformer aux rôles de son groupe. Plus précisément, le stade de l'identité de genre (vers 2 ans) se caractérise par une différenciation-classification des adultes en homme ou femme suivie d'une auto-classification dans la classe homme ou femme, basée seulement sur des caractéristiques physiques ; le stade de la stabilité de genre (vers 3-5 ans) se caractérise par la compréhension par l'enfant de la stabilité du sexe dans le temps ; le stade de la constance de genre (vers 5-7 ans) se caractérise par la compréhension de la constance de genre à travers le temps et les situations. Si des recherches empiriques ont validé l'existence de ces trois stades, l'âge auquel les enfants atteindraient chacun de ces stades varierait (pour une revue, voir Golombok & Fivush, 1994 ; Mieyaa et Rouyer, 2013).

l'enfant serait particulièrement motivé à se comporter de manière conforme aux stéréotypes de sexe une fois la constance de genre atteinte, autrement dit après qu'il ait compris que le sexe est constant à travers le temps et les situations. L'enfant valoriserait alors son identité sexuée et chercherait à se comporter de manière congruente avec celle-ci. Autrement dit, cela le motiverait à adopter les attributs stéréotypés de son groupe et à éviter ceux de l'autre groupe. Cette consistance cognitive serait alors gratifiante pour lui. Ainsi, les théories cognitives concernant le développement de l'identité sexuée et plus largement des identités sociales (e.g., Kohlberg, 1966 ; Martin & Ruble, 2004), de la même manière que la Théorie de l'Identité Sociale (Tajfel & Turner, 1979), considèrent que l'identification à une catégorie sociale donnée amènerait les individus à chercher à ressembler aux autres membres de leur groupe et à accentuer les différences avec les membres de l'exogroupe. De manière consistante avec ces théories, plusieurs études menées sur des enfants montrent que le niveau de compréhension de son appartenance à une catégorie de sexe influence l'adhésion aux normes de sexe (voir Martin et al., 2002 ; Ruble & Martin, 1998 pour des revues). Toutefois, les tenants de la théorie du Schéma de genre (Bem, 1981 ; Martin, 2000 ; Martin & Halverson, 1981 ; Martin et al., 2002), considèrent que la constance de genre n'est pas nécessaire pour que l'individu se conforme aux comportements. Pour eux, les enfants se comporteraient de manière consistante avec les rôles traditionnels de sexe une fois qu'ils auraient développé des schémas de genre, grâce au processus de catégorisation. La construction de ces schémas de genre se ferait de manière précoce (e.g., Martin et al., 2002). Le schéma de genre peut être défini comme une structure cognitive permettant de mémoriser et d'organiser les informations relatives aux deux groupes de sexe et ainsi d'effectuer des généralisations qui vont guider ensuite la compréhension et la structuration de son environnement, la sélection d'indices et le stockage d'informations (Le Maner-Idrissi, 1997). Autrement dit, le schéma de genre est une « théorie naïve » sur les caractéristiques des hommes et des femmes qui sert de filtre pour faciliter l'acquisition des comportements et des attitudes stéréotypés. Les schémas de genre concernant son propre groupe de sexe seraient plus élaborés. Les travaux de Bem (1981, 1993), notamment, mettent en évidence des facteurs cognitifs d'accessibilité des informations liées au genre. Plus précisément, selon cette théorie, les personnes « typées selon le genre » comparées aux « non-typées » monteraient une plus grande propension à organiser ou à coder les informations selon l'opposition masculin/féminin. Elles auraient également tendance à se conformer, de par leurs attitudes et leurs comportements, aux normes de sexe (Bem, 1981). Ces facteurs motivationnels et d'accessibilité cognitive se retrouvent dans les travaux de Martin et Ruble (2004) qui insistent sur la motivation de l'enfant à se conformer aux rôles de sexe correspondant à son groupe d'appartenance, en termes notamment de consonance cognitive : la connaissance de son appartenance à l'un des deux groupes de sexe le motiverait à se montrer similaire aux membres de son groupe, influencerait sa préférence pour les membres de son groupe, l'attention sélective et la mémorisation des informations relatives à son sexe et augmenterait l'intérêt pour des activités relatives à son sexe. Si ces théories apportent des éléments de compréhension sur les processus à l'œuvre dans la construction de l'identité sexuée et l'influence de l'identité sexuée sur les comportements, ces théories ne précisent cependant pas les mécanismes par lesquels les individus vont prendre connaissance des stéréotypes et comment l'environnement social va également amener l'individu à se conformer aux stéréotypes et rôles de sexe.

L'environnement social jouerait en effet un rôle prépondérant dans le développement des connaissances et la conformité aux rôles de sexe. D'autres théories telles que la théorie de l'apprentissage social (Mischel, 1966) ou encore la théorie sociocognitive du genre (Bussey & Bandura, 1999) se sont ainsi attachées à décrire les mécanismes psychosociaux par lesquels les individus prennent connaissances de ces rôles et vont s'y conformer. Selon la théorie de l'apprentissage social (Mischel, 1966), l'environnement social va modeler l'enfant et l'amener à se conformer aux rôles de sexe, par la prise d'exemple (observation et imitation des modèles), par des renforcements positifs et négatifs mis

en place par les différents agents de socialisation (parents, frères et sœurs, pairs, médias, enseignants, etc.), ainsi que par les comportements et attitudes différenciés à l'égard des deux sexes, autrement dit par une socialisation différenciée. Le renforcement renverrait au système de punition et de récompense qui se met en place afin d'encourager l'enfant lorsque son comportement est conforme à son sexe et à le décourager lorsqu'il est typique du sexe opposé. Selon cette perspective, les expériences de l'enfant influenceraient son comportement à l'âge adulte (Maccoby, 1966). Le modèle socio-cognitif de Bussey et Bandura (1999) définit quant à lui trois modes d'influence : le modelage, l'expérience propre de l'enfant et l'enseignement direct. Le modelage renvoie au processus par lequel les rôles sont extraits et généralisés. L'expérience propre renvoie aux conduites sexuées que l'enfant va mettre en place et qui vont entrainer des réactions de l'entourage selon leur plus ou moins grande correspondance aux attentes. Ces réactions vont notamment se traduire par des renforcements positifs et négatifs. Enfin, l'enseignement direct renvoie à la présentation à l'enfant des comportements liés au genre attendus. Bien que ces sources d'influence aient en grande partie tendance à transmettre des formes traditionnelles de conduites sexuées, l'évolution des normes (familiales, sociales) liées au genre va amener à une certaine variabilité entre ces différentes sources d'influence, plus ou moins convergentes.

Ainsi, l'individu va subir des pressions sociales de la part de son entourage pour qu'il se conforme aux rôles de sexe. Les filles et les garçons vont vivre une socialisation de genre différenciée. Autrement dit, ils ne vont pas faire les mêmes expériences de socialisation dans les différents milieux de vie (famille, lieux d'accueil de la petite enfance, institution scolaires) (Rouyer, 2008). En effet, dès la naissance, le sexe de l'enfant, entrainant des représentations, des attentes et des croyances différentes selon le sexe de l'individu, va orienter les attitudes et les comportements de l'entourage de l'enfant. Les influences sociales de la socialisation de genre sont nombreuses (voir par exemple Dafflon Novelle, 2006 ou Rouyer, 2008 pour des revues). Tel que décrit par Mieyaa et Rouyer (2013), reprenant la théorie écosystémique de Bronfenbrenner (2005), les principaux aspects de la socialisation de genre peuvent aller des influences les plus distales (via le macroystème qui renvoie au contexte sociétal dans lequel évolue le sujet et qui est porteur des normes de sexe) aux plus proximales (via le microsystème) telles que les pratiques différenciées et les renforcements positifs ou négatifs exercés par les différents agents de socialisation (parents, enseignants, pairs, médias, etc.). Les représentations et l'adhésion des différents agents de socialisation, marquants pour l'individu aux rôles de sexe, vont également intervenir (Dafflon Novelle, 2006). Le sexe de l'enfant et les attentes et croyances que l'entourage possède influenceraient par exemple la fréquence des interactions, des comportements affectifs, de la communication, des encouragements, ou encore des pressions à la réussite, à l'indépendance ou à la dépendance (voir par exemple Dafflon Novelle, 2006 ; Le Maner-Idrissi, 1997 ; Rouyer, 2007 pour des revues). Les parents vont par exemple offrir un environnement physique différencié selon le sexe, mettre en place des modalités d'interactions différenciées en adoptant des attitudes différentes avec l'un et l'autre sexe (e.g., stimulations cutanées, langage adressé) et effectuer des renforcements relatifs aux rôles de sexe (jouets, activités, jeux) (e.g., Lytton & Romney, 1991 pour une méta-analyse ; Moss, 1974). Les parents, et notamment les pères, encouragent en effet fortement les jeux appropriés au sexe de l'enfant (Tap & Zaouche-Gaudron, 1999). On donne par exemple généralement aux filles des jouets en rapport avec le domaine domestique (poupées, peluches) tandis qu'on donne aux garçons des jouets qui encouragent l'exploration, la manipulation, la construction et l'invention (e.g., Block, 1983 ; Fagot, 1978). Les pairs vont également constituer une source d'influence majeure, notamment avec le développement de la ségrégation sexuée qui renvoie à la tendance des enfants, à partir de trois ans, à privilégier de plus en plus les interactions avec des pairs de même sexe et à avoir des jeux différenciés en fonction de leur groupe sexuel d'appartenance (Martin & Fabes, 2001 ; Serbin, *et al.,* 1993). La socialisation de genre se fait également par d'autres médias, comme par les livres, la télévision et les films, qui transmettent largement des visions conventionnelles des rôles de sexe (e.g., Lauzen, Dozier,

& Horan, 2008). La socialisation de genre a un effet considérable sur le comportement de l'enfant qui commence par exemple à préférer des activités conformes à son sexe avant même de connaitre les stéréotypes de sexe liés à ces activités (Blackemore, LaRue, & Olejnik, 1979). Ainsi, la socialisation différenciée, qui repose sur l'existence d'attentes différentes associées aux groupes des hommes et des femmes, influencerait la construction de l'identité sexuée et la mise en place de comportements culturellement masculins et féminins et ferait perdurer les stéréotypes et rôles de sexe (e.g., par les jouets et les activités sexuées).

Par ces différents processus, l'individu va ainsi prendre connaissance des stéréotypes de sexe et se construire en tant qu'individu sexué. L'influence des attentes sociales relatives aux groupes de sexe est considérable et lourde de conséquences, par exemple concernant le choix de carrière selon le sexe. La socialisation de genre influencerait notamment les croyances en termes d'auto-efficacité des garçons et des filles concernant des activités et comportements typiques de leur groupe ou de l'autre groupe (Bussey & Bandura, 1999). De plus, l'appartenance à un groupe influencerait les valeurs et les intérêts personnels qui, en retour, influenceraient l'effort et la performance dans certains domaines. Eccles et ses collègues (1983 ; Wigfield & Eccles, 2000) ont notamment développé un modèle « expectation-valeur » reposant sur les stéréotypes de sexe et les cognitions liées à l'accomplissement pour expliquer les choix, la persistance et l'abandon des individus dans certaines tâches et domaines sociaux dominés par les hommes (e.g., mathématiques, sciences, sport). Selon ce modèle, les comportements sont prédits par les expectations de succès et la valeur de la tâche. Ils posent que l'adhésion à un rôle de genre peut être si centrale que cela peut amener les individus à valoriser les tâches associées à leur groupe de sexe et à dévaloriser les tâches associées à l'autre groupe de sexe. Leur participation à une activité particulière peut ainsi s'en trouver affectée, notamment si cette activité est marquée stéréotypiquement comme étant masculine ou féminine. De même, la simple labélisation d'une activité ambigüe comme étant une activité dans laquelle l'un des deux groupes de sexe a de meilleures performances peut affecter la performance des individus (pour une revue, voir Martin & Dinella, 2002). Ruble *et al.* (2004) rapportent par exemple une étude de Montemayor, (1974) dans laquelle les filles et les garçons performaient mieux dans un jeu de lancer quand ils pensaient que le jeu était approprié à leur groupe de sexe que lorsqu'ils pensaient qu'il était inapproprié. Ces différents travaux mettent ainsi en évidence le poids des attentes sociales sur la vie future de l'individu et apportent par exemple des éléments de réponses au fait que les femmes soient sous-représentées dans certains domaines dominés par les hommes. Ces attentes vont influencer le comportement des individus tout au long de leur vie.

4.2.3 Effet des attentes sur les comportements

Sous la pression de l'environnement social, les individus se construisent en tant qu'individus sexués et acquièrent les stéréotypes et rôles relatifs aux hommes et aux femmes. Ces attentes vont influencer leurs comportements, notamment au travers des conséquences sociales anticipées ou effectives de la conformité ou de la non-conformité aux rôles de sexe. La mise en place d'un comportement contre-stéréotypique peut engendrer un rejet social que l'individu cherchera à éviter. En effet, transgresser les attentes des autres concernant le genre peut entrainer des « retours de bâtons » ou des réactions négatives (e.g., Blakemore, 2003 ; Rudman, 1998 ; Rudman & Glick, 2001). Des stratégies peuvent ainsi être mises en place dans l'objectif d'éviter ou de réduire les conséquences sociales négatives d'une transgression des rôles de sexe en faisant montre d'une identité sexuée « conventionnelle ». Des individus ayant par exemple obtenu une bonne performance dans une tâche

contre-stéréotypique, peuvent par exemple chercher à insister sur leur succès dans une tâche stéréotypique et exprimer davantage d'intérêt pour les activités typiques de leur groupe de sexe (Bosson, Prewitt-Freilino & Taylor, 2005 ; Rudman & Fairchild, 2004). Il est à noter qu'avec le temps, l'individu n'a plus besoin d'un système de punitions et de récompenses pour se conformer, celui-ci internalisant les rôles de sexe (Bussey & Bandura, 1992). Pour Wood et ses collaborateurs, l'auto-régulation des comportements par rapport à son identité sexuée se ferait également à travers les émotions et l'estime de soi (Wood, Christensen, Hebl, & Rothgerber, 1997). Plus précisément, lorsque l'individu perçoit une concordance entre ses propres standards[72] et son comportement, cela entrainerait des émotions positives et une augmentation de l'estime de soi. A l'inverse, quand ce n'est pas le cas, les émotions négatives serviraient de signal pour indiquer de changer de comportement (Witt & Wood, 2010 ; Wood *et al.*, 1997).

Les rôles associés aux groupes de sexe influenceraient les comportements des hommes et des femmes de différentes manières : à travers les croyances et les comportements du partenaire avec lequel on interagit, à travers les attentes d'un autrui qui n'est pas nécessairement présent, ou encore par l'influence des attentes exercée de manière implicite (voir Wood et Eagly, 2010 pour une revue). L'idée d'une influence des attentes dans les interactions sociales est au cœur de l'approche constructionniste qui considère que le genre « se fait », notamment dans les interactions, ainsi que de l'approche contextualiste qui insiste sur l'effet du contexte (e.g., saillance du sexe, attentes du perceveur) sur les comportements (Deaux & Major, 1987 ; West & Zimmerman, 1987). Le seul fait de connaitre ou d'imaginer les attentes d'un autrui avec qui on interagit suffit à amener l'individu à s'y conformer. C'est le phénomène de confirmation comportementale : le perceveur possède des stéréotypes et va agir d'une manière qui amène la cible à confirmer ces stéréotypes - et donc les attentes du perceveur - ce qui va renforcer ses croyances. Cela va contribuer à propager les stéréotypes et à les justifier. La communication explicite des attentes stéréotypiques par des agents importants peut être suffisant (e.g., Morier & Seroy, 1994). Wood et Eagly (2010) rapporte ainsi une étude de Zanna et Park (1975) sur la confirmation comportementale, dans laquelle ils montrent qu'une femme qui sait qu'elle va interagir avec un homme désirable et dont elle sait qu'il préfère les femmes traditionnelles (*vs* non traditionnelles) va se conformer à ses attentes et va, en plus, se montrer moins performante dans un test d'aptitude intellectuelle réalisé avec le partenaire en question. Toutefois, la conformité comportementale aux stéréotypes de sexe ne requiert pas nécessairement la présentation explicite des attentes du partenaire. Certaines études dans ce domaine tendent en effet à minimiser l'importance de la présentation explicite des attentes (voir Wood &Eagly, 2010). Le simple fait d'imaginer les attentes du partenaire avec lequel on interagit, et celles d'autrui, suffirait à entrainer la confirmation comportementale d'un stéréotype. Ainsi, les attentes concernant les rôles de sexe exercent une influence non seulement à travers les croyances et les actions des partenaires dans des interactions spécifiques, mais aussi à travers les croyances des individus concernant les attentes et les probables réactions d'un autrui qui n'est pas présent (Allport, 1954, cité par Wood & Eagly, 2010). Enfin, les attentes viendraient également influencer le comportement des individus, par la simple connaissance de ces attentes (e.g., la menace du stéréotype). La menace du stéréotype apparaît lorsque des individus prennent conscience du risque qu'ils ont d'être jugés sur la base de stéréotypes négatifs visant leur groupe d'appartenance (Steele, 1997). Plus précisément, la crainte de confirmer ces stéréotypes négatifs aux yeux des autres et aux

[72] Il est à noter que dans ce modèle, les standards sont personnels et varient d'un individu à l'autre. Aussi, la mise en place d'un comportement typique de son groupe n'entraine pas systématiquement d'émotion positive et n'augmente pas systématiquement l'estime de soi.

leurs aurait un impact délétère sur leur performance[73] (Steele & Aronson, 1995). Cette baisse de la performance en situation de menace du stéréotype a été attribuée à une réduction des capacités cognitives (e.g., capacités de la mémoire de travail) ou encore aux affects négatifs suscités par la situation (voir Inzlicht & Schmader, 2012 pour une revue). De nombreux travaux ont ainsi mis en évidence cet effet de la menace du stéréotype sur les performances des hommes et des femmes dans des tâches typées masculines ou féminines. Cet effet a par exemple été observé chez les hommes dans le domaine affectif (Leyens, Désert, Croizet, & Darcis, 2000) et chez les femmes dans le domaine de la conduite automobile (Chateignier, Chekroun, Nugier, & Dutrévis, 2011 ; Felonneau & Becker, 2011 ; Yeung & von Hippel, 2008) ou des mathématiques (Kiefer & Sekaquaptewa, 2007b ; Spencer, Steele, & Quinn, 1999). Ces études mettent en évidence l'influence des stéréotypes et rôle de sexe, autrement dit, des attentes associées à leur groupe de sexe sur les performances des individus.

L'existence d'attentes différenciées envers les hommes et les femmes et les différents processus évoqués expliqueraient ainsi une certaine conformité des hommes et des femmes aux rôles de sexe, et la persistance de différences de sexe dans certains comportements, comme par exemple le fait que les femmes s'engagent davantage dans des comportements féminins (e.g., pendre soin de ses amis) tandis que les hommes s'engagent davantage dans des comportements masculins (e.g., payer la note au restaurant, réparer une voiture) (Athenstaedt, 2003). Pour autant, il existe une grande variabilité interindividuelle mais également intraindividuelle dans l'identité sexuée et la conformité des individus aux rôles de sexe (qui constitue à la fois une manifestation de l'identité sexuée et une conséquence de l'identification à son groupe). Avant de revenir sur ces différences, nous allons également évoquer l'effet du sexe sur les conséquences liées à la non-conformité aux stéréotypes de sexe.

4.2.4 Différences de conformité en fonction du sexe

Il est important de noter que des différences de sexe apparaissent dans la pression sociale subie pour la conformité aux rôles de sexe. Si le fait que les femmes aient, d'une manière générale, une identité collective plus importante que les hommes suggère que ces derniers seraient moins concernés par les stéréotypes de sexe (Lorenzi-Cioldi, 1991), cela ne veut pas dire pour autant que leur identité sociale de sexe est moins importante et qu'ils ne vont pas chercher à se conformer aux rôles et aux normes de sexe, notamment dans les contextes rendant saillant leur groupe de sexe (e.g., Burian, Yanico, & Martinez, 1998). Certains résultats suggèrent même que le bien-être des hommes serait davantage lié à l'adoption de comportements socialement appropriés à leur groupe de sexe, comparés aux femmes (e.g., Burris, Branscombe, & Klar, 1997). Par ailleurs, si chez les hommes comme chez les femmes le fait de montrer des comportements contrestréréotypiques est désapprouvé (e.g., Eagly & Diekman, 2005), chez les hommes cela peut amener à une perte de leur statut social dominant (e.g., Anderson *et al.,* 2001 ; Sirin, McCreary, & Mahalik, 2004). Cette transgression des stéréotypes et rôles de sexe ou cette déviance de la norme serait ainsi davantage acceptable chez les femmes que chez les hommes (Diekman & Eagly, 2000 ; Sirin *et al.,* 2004). Chez les enfants, la transgression des rôles de sexe est également souvent mieux acceptée pour les filles que pour les garçons (Hort, Fagot, Leinbach. 1990 ; Levy, Taylor, & Gelman, 1995 ; Smetana, 1986 ; voir aussi Le Maner-Idrissi, 1997 pour une revue). On

[73] Les effets délétères de la menace du stéréotype sur les performances ont été mis en évidence chez différents groupes stigmatisés tels que certaines minorités ethniques (Steele & Aronson, 1995), les étudiants issus de milieux socioéconomiques défavorisés dans des tâches intellectuelles, ou encore les personnes âgées dans des tâches de capacités mémorielles (voir Inzlicht & Schmader, 2012 pour une revue).

accepte par exemple mieux d'une petite fille qu'elle joue avec une voiture, que d'un garçon qu'il joue à la poupée. Les garçons feraient ainsi l'objet de davantage de pression sociale pour se conformer aux rôles de sexe (Golombok & Fivush, 1994), ce qui va se traduire par des renforcements différenciés. Ils seraient conscients de cette pression (Bussey & Bandura, 1992 ; Fagot, Leinbach, & Hagan, 1986). Une étude d'Egan et Perry (2001) montre par exemple que les garçons déclareraient ressentir davantage de pression sociale comparés aux filles. Ils se sentiraient également plus satisfaits et plus typiques de leur groupe. Cette pression sociale à la conformité, plus importante du côté des garçons, serait liée à l'asymétrie sociale entre les sexes qui pose le groupe des hommes comme le groupe dominant (e.g., Feinman, 1981). Il serait moins acceptable pour un membre du groupe dominant d'adopter le comportement du groupe dominé. Néanmoins, Granié (2012) suggère que l'asymétrie sociale des sexes, amenant une pression sociale à la conformité plus grande du côté des garçons, peut amener une flexibilisation plus précoce des garçons et, au contraire, une essentialisation plus grande des rôles de sexe chez les filles. En effet, cette pression sociale pourrait amener les garçons à considérer les rôles de sexe comme des conventions sociales. En conséquence de cette pression sociale différenciée, les filles seraient plus flexibles dans leur adhésion aux stéréotypes de sexe et dans leurs comportements que les garçons (Powlishta *et al.*, 2001).

Par ailleurs, et en lien avec le fait que les rôles de sexe des hommes soient plus prescriptifs, certaines études suggèrent que l'identité des hommes (manhood) serait davantage menacée que celle des femmes (womanhood) et serait en cela plus « précaire » (Vandello, Bosson, Cohen, Burnaford, & Weaver, 2008 ; Weaver, Vandello, Bosson, & Burnaford, 2009 ; voir aussi Vandello & Bosson, 2013 pour une revue). Plus précisément, ces études montrent que les hommes percevraient leur identité masculine comme moins stable, permanente et plus évasive que l'identité féminine (Weaver *et al.,* 2009). De même, les hommes, comparés aux femmes, décriraient davantage la masculinité en termes d'actions et la féminité en termes de traits stables. Le fait de remettre en cause ou de menacer la masculinité des hommes serait source d'anxiété et d'émotions liées au sentiment de menace (Vandello *et al.,* 2008 ; Weaver *et al.,* 2009). Ces études suggèrent ainsi que les hommes chercheraient régulièrement à démontrer leur masculinité à travers les actions, notamment lorsque celle-ci a été menacée, remise en cause. Ils seraient ainsi davantage amenés à affirmer leur identité, en usant de stratégies leur permettant d'asseoir leur statut de « vrai homme », de prouver leur masculinité, et de la rétablir, particulièrement lorsque celle-ci est menacée, afin notamment de réduire l'anxiété provoquée. Plusieurs études ont mis en évidence des exemples de réponses mises en place par les hommes pour faire face à la menace de leur identité sociale de sexe, comme évaluer plus négativement un membre non prototypique de leur groupe (Schmitt & Branscombe, 2001), émettre l'hypothèse de l'homosexualité d'un homme cible (Bramel, 1963), insister sur leur hétérosexualité (Bosson *et al.,* 2005), montrer des comportements de harcèlement envers une femme (Maass, Cadinu, Guarnieri, & Grasselli, 2003), accepter des niveaux de chocs électriques élevés (Holmes, 1971) ou encore surestimer leur expérience sexuelle (Cheryan, Cameron, Katagiri, & Monin, 2008). L'agressivité physique serait une stratégie particulièrement efficace, de par le fait qu'il s'agisse d'une action publique, visible, couteuse et impliquant un certain degré de risque (Vandello *et al.,* 2008). L'agressivité physique ferait ainsi partie des scripts culturels de la masculinité, permettant aux hommes de restaurer leur masculinité lorsque celle-ci est remise en cause, réduisant notamment le niveau d'anxiété des hommes causée par la menace de leur identité (Bosson & Vandello, 2011 ; Bosson, Vandello, Burnaford, Weaver, & Wasti, 2009 ; Weaver *et al.,* 2010). Plus particulièrement les hommes, comparés aux femmes, percevraient l'agressivité comme une partie intégrante de la masculinité et comme un moyen pemettant de restaurer la masculinité menacée mais pas la féminité (Weaver *et al.,* 2010).

4.2.5 Différences interindividuelles intragroupes de sexe

Comme nous avons déjà pu le développer dans ce chapitre, les individus ne se conforment pas nécessairement aux attentes de la société, ou du moins pas à toutes les attentes de la société relatives aux hommes et aux femmes (e.g., Bem, 1974 ; Mahalik *et al.,* 2003). Si les stéréotypes de sexe décrivent les femmes comme montrant des qualités communales (e.g., Spence, 1985), toutes les femmes ne se montrent pas nécessairement douces et chaleureuses. Cet aspect a notamment été évoqué lorsque nous avons abordé le caractère multifactoriel et idiosyncratique du genre (e.g., Spence, 1993) (cf. point 4.1.3). La flexibilité dans les rôles de sexe a notamment été mise en évidence dans la théorie de l'androgynie (Bem, 1981). Les travaux de Bem (1974, 1981 ; Bem & Lewis, 1975) ont été parmi les premiers à insister sur la possibilité d'être à la fois masculin et féminin, indépendamment de son sexe biologique. Un homme peut se conformer de manière prédominante aux stéréotypes féminins, de même qu'une femme peut se conformer de manière prédominante aux stéréotypes masculins, le sexe biologique étant seulement associé mais pas déterminant de l'identité sexuée des individus (Bem, 1974, 1981). De même, on peut appartenir à un groupe de sexe (hommes/femmes) sans pour autant se reconnaître dans tous les stéréotypes associés à ce groupe. Bem (1974) a ainsi mis au point un instrument permettant d'évaluer à la fois la conformité des individus aux rôles féminins et masculins : le Bem Sex Role Inventory (cf. point 3.3.1). Plus précisément, pour Bem (1981), il est possible de classer les individus dans deux grands groupes : les schématiques et les aschématiques. Le groupe des schématiques regroupe les individus typés sexuellement, c'est à dire les individus masculins ou féminins. Les individus schématiques utiliseraient davantage le genre comme principe organisateur dans le traitement de l'information que les individus aschématiques. Dans le groupe des individus aschématiques, on retrouve les indifférenciés (individus ni masculins, ni féminins) et les androgynes (individus à la fois masculins et féminins). Ces derniers montreraient ainsi des capacités dans les deux domaines. Ils auraient dépassé les rôles de sexe et éviteraient donc moins les comportements stéréotypés de l'autre sexe, comparés aux autres individus. Pour Lorenzi-Cioldi (1998), alors que les individus typés s'identifieraient davantage à leur groupe et auraient une identité collective plus importante, les sujets androgynes auraient une représentation individualisée de soi et se verraient dégagés des normes du groupe de sexe. Le modèle de l'androgynie a longtemps été vu comme le modèle idéal permettant un meilleur ajustement des individus avec l'idée que la flexibilité des rôles de sexe, évitant de restreindre les comportements, est adaptative (Bem, 1981 ; Bem & Lewis, 1975). Cette conception a cependant été remise en question récemment avec quelques études montrant par exemple le lien positif entre le sentiment de typicalité de genre et l'ajustement psychologique des enfants (Carver *et al.*, 2003 ; Egan & Perry, 2001). De plus, l'adéquation de genre (i.e., le jugement que le sujet porte sur son adaptation au fait d'être de sexe masculin ou féminin) a également été mise en lien avec un meilleur ajustement psychologique. Plus particulièrement, les études ont montré que les hommes s'auto-évaluant comme peu « masculins » obtiennent des scores élevés aux échelles de dépression ou d'anxiété et s'accompagne d'une identité moins affirmée alors que ces perturbations identitaires ne s'observent pas chez les femmes peu « féminines » (voir Wood & Eagly, 2010). D'autres ont plus particulièrement mis en évidence le lien entre les traits instrumentaux et l'ajustement psychologique dans les deux groupes de sexes (e.g., Spence & Hall, 1996).

Des différences apparaissent ainsi dans l'internalisation des normes de sexe. L'apprentissage des rôles de sexe, notamment au travers des expériences de socialisation différenciées dont font l'expérience les individus de sexe masculin et les individus de sexe féminin ne semble donc pas garantir pour autant une conformité totale aux rôles et stéréotypes attachés à son groupe de sexe. Plusieurs explications ont été proposées pour expliquer les différences dans l'internalisation des normes de sexes et la flexibilité des rôles de sexe. Parmi ces explications on retrouve par exemple l'influence de facteurs

sociaux et individuels (e.g., la catégorie socio-économique, l'identité ethnique), l'effet de l'exposition préalable à la testostérone, les expériences de socialisation (le type de pratiques éducatives (traditionnelles, égalitaires), les rôles de sexe auxquels adhèrent les parents) ou le rôle social occupé (Granié, 2012 ; Mahalik *et al.*, 2003 ; Wood & Eagly, 2010). Plusieurs auteurs insistent notamment sur le fait que la construction de l'identité sexuée ne renvoie pas à une simple acculturation. Au contraire, le développement de l'identité sexuée et l'adoption des comportements typiques de son sexe serait le fruit de l'interaction de facteurs biologiques, socio-cognitifs et affectifs (Mieyaa & Rouyer, 2013 ; Rouyer, 2007). Plus particulièrement, les auteurs insistent sur le fait que l'individu serait actif dans cette construction qui s'élabore tout au long de la vie (e.g., Rouyer, 2007, 2008, 2013 ; Mieyaa & Rouyer, 2013). Comme indiqué plus haut, si l'identité sexuée inscrit l'individu dans le groupe social par son appartenance à un groupe de sexe (identité sociale de sexe), ce dernier a une part active dans la construction de son individualité en tant qu'individu sexué (image sexuée de soi) (Granié & Zaouche-Gaudron, 1999). Le mécanisme relevant de la personnalisation va notamment permettre à l'individu de faire avec les contradictions des différents milieux sociaux (Malrieu & Malrieu, 1973 ; voir aussi Mieyaa & Rouyer, 2013). Il est à noter que ce processus n'est jamais achevé et évolue au gré des expériences de vie (Rouyer, 2007). L'idée d'une part active de l'enfant dans le processus de socialisation se retrouve dans les modèles récents axés sur des modèles de socialisation interactifs dans lesquels les parents et les enfants influencent en même temps le développement psychologique de l'enfant, l'idée sous-jacente étant que la socialisation de genre est le résultat à la fois de constructions sociales et des (pré)dispositions de l'enfant (e.g., Pomerantz, Fei-Yin Ng, & Wang, 2004). Le niveau de masculinité et de féminité, variable d'un individu à l'autre, peut influencer le comportement des individus et plus particulièrement, les comportements compatibles avec les stéréotypes masculins et féminins auxquels l'individu se conforme (Wood & Eagly, 2009, 2010). Nous venons d'évoquer les différences interindividuelles dans la conformité aux rôles de sexe, mais si l'on s'intéresse aux dimensions cognitives et affectives de l'identité sexuée, des différences apparaissent également.

Outre les différences en termes d'internalisation des rôles de sexe, des différences apparaîtraient dans les différentes dimensions de l'identité sexuée, autrement dit, dans le niveau d'identification à son groupe. Si tous les individus connaissent leur appartenance à un groupe, tous ne sont pas nécessairement autant identifiés à leur groupe. L'évaluation qu'ils font de leur groupe peut varier, de même que le sentiment de destin commun (e.g., Cameron & Lalonde, 2001), ou encore le niveau de centralité de l'identité sociale de sexe dans le concept de soi (e.g., Turner & Brown, 2007) par exemple. De grandes différences interindividuelles ont par exemple été observées dans le niveau de centralité de l'identité sociale de sexe dans le concept de soi des 5-12 ans (e.g., Turner & Brown, *op. cit.*). Certains facteurs peuvent venir influencer ce niveau d'identification. Quelques études suggèrent par exemple que les hommes ayant des croyances traditionnelles concernant les rôles de sexe, notamment concernant le statut de la femme, seraient plus identifiés à leur groupe que les hommes non traditionnels (Abrams, 1989 ; Cameron & Lalonde, 2001 ; Thomas, 1990). Une étude de Cameron et Lalonde (2001) se situant dans une approche multidimensionnelle de l'identité sexuée (identité sociale de sexe) montre également des différences dans la centralité du sexe entre les femmes se décrivant traditionnelles, non traditionnelles et féministes : le sexe apparaît plus central pour les femmes féministes et dans une moindre mesure pour les femmes non traditionnelles, et moins central pour les femmes traditionnelles. Certaines études ont également mis en évidence une influence de l'appartenance ethnique sur l'importance de l'identité sociale de sexe, les individus issus des groupes minoritaires accordant davantage d'importance à leur identité ethnique qu'à leur identité sociale de sexe ou, dans le cas des enfants, autant d'importance, ce qui n'est pas le cas des enfants issus des groupes majoritaires pour lesquels le genre est plus important que l'ethnie (e.g., Aboud, 1988 ; Pyant & Yanico, 1991 ; Turner & Brown, 2007). Ces effets s'expliquent par le fait que les individus issus de la majorité

ethnique dans un contexte donné constituent la norme et ne voient pas la pertinence de se décrire par leur ethnie (Turner & Brown, 2007). De la même façon, on peut noter que plusieurs études ont mis en évidence des différences de sexe dans la centralité de l'identité sociale de sexe, les femmes et les filles ayant tendance à montrer un niveau de centralité plus important (e.g., Cameron & Lalonde, 2001 ; Verkuyten & Thijs, 2001 ; Turner & Brown, 2007), ce qui peut être lié, là encore, à la structure sociale et à l'asymétrie sociale et cognitive entre les sexes (e.g., Hurtig & Pichevin, 1990 ; Lorenzi-Cioldi, 1991) (cf. point 3.4.3). Parmi les quelques études ayant adopté une approche multidimensionnelle de l'identité sexuée, on a également pu observer une tendance des garçons à montrer davantage de pression sociale comparés aux filles ainsi qu'un niveau de satisfaction et de typicalité plus important (Egan & Perry, 2001), ou encore une tendance des femmes à se sentir davantage liées à leur groupe (Cameron & Lalonde, 2001). Ainsi, des différences interindividuelles s'observent dans le niveau d'identification, celles-ci pouvant être liées en partie à l'influence de différents facteurs.

De la même manière que le niveau de masculinité et de féminité des individus, le niveau d'identification peut également venir influencer les comportements et les attitudes des individus. La Théorie de l'Auto-Catégorisation (Turner *et al.,* 1987) pose d'ailleurs que l'auto-catégorisation, qui peut varier avec le niveau d'identification, peut amener un phénomène de dépersonnalisation (i.e., l'individu ne se définit plus sur la base d'attributs personnels mais en fonction de son appartenance sociale). L'identification à son groupe influencerait les comportements intergroupes (e.g., biais intergroupes) ou encore le degré d'auto-stéréotypisation (i.e., l'attribution des caractéristiques du groupe au soi) (Spears, Doosje, & Ellemers, 1997 ; Turner *et al.,* 1987 ; Verkuyten & Nekuee, 1999 ; voir aussi Licata, 2007). On a par exemple pu observer l'effet modérateur du niveau d'identification à son groupe de sexe sur l'effet de la menace du stéréotype dans une tâche de mathématiques, chez les femmes, mais pas des hommes (Schmader, 2002). Plus précisément, dans cette étude, lorsque l'identité sociale de sexe était associée à la performance en mathématique (i.e., il était précisé aux individus que leur performance servirait à comparer les scores des hommes et des femmes et donc servirait comme indicateur de la performance des hommes ou des femmes), les femmes fortement identifiées (i.e., montrant un niveau de centralité important), montraient une moins bonne performance que les hommes, alors que les femmes faiblement identifiées montraient une performance comparable à celle des hommes. Lorsque l'identité sociale de sexe n'était pas liée à la performance, la performance des femmes n'était pas affectée et elles performaient comme les hommes, quel que soit leur niveau de centralité. Il est à noter que l'effet du niveau d'identification explicite ou implicite sur la menace du stéréotype dans le domaine des mathématiques n'apparaît pas tout le temps, celui-ci semblant dépendre de la méthode utilisée pour induire de la menace (e.g., Brown & Pinel, 2003 ; Kiefer & Sekaquaptewa, 2007b). Dans une autre étude, Kiefer et Sekaquaptewa (2007a) montrent, chez des étudiantes, un effet d'interaction du niveau d'identification à leur groupe de sexe et de l'adhésion implicite au stéréotype de sexe concernant les moins bonnes aptitudes des femmes en mathématiques, sur leurs performances à un examen de mathématiques et sur leur désir de poursuivre une carrière dans le domaine des mathématiques. Les femmes peu identifiées à leur groupe et adhérant faiblement au stéréotype de sexe concernant les mathematiques montraient une meilleure performance à l'examen tandis que les femmes fortement identifiées et adhérant fortement au stéréotype étaient les moins enclines à poursuivre une carrière dans ce domaine. De même, une étude de Wood *et al.* (1997) montrent que les individus fortement identifiés (i.e., individus adhérant fortement aux normes de sexe et rejetant fortement les normes de l'exogroupe de sexe) montrent une meilleure estime de soi lorsqu'ils sont amenés à imaginer des situations dans lesquelles ils agissaient de manière conforme à leur groupe (agir de manière dominante et affirmée *vs* chaleureuse et collective). Ces effets mettent par ailleurs en évidence le rôle de l'estime de soi dans l'adoption de comportements conformes aux normes de sexe internalisées. De même, il est intéressant de noter que le niveau d'identification semble également influencer la manière dont l'individu va réagir

face à la menace de son identité sociale de sexe (e.g., Schmitt & Branscombe, 2001 ; Turner & Brown, 2007). Dans une étude de Schmitt et Branscombe (2001), les hommes fortement identifiés apparaissent particulièrement affectés par la menace de leur identité sociale de sexe : lorsque celle-ci est menacée (i.e., lorsqu'ils reçoivent un feed-back leur indiquant qu'ils sont non prototypique de leur groupe), les hommes fortement identifiés se sentent davantage menacés et montrent une plus grande différence entre leur appréciation d'un homme prototypique et celle d'un homme non protoypiques de leur groupe que quand ils reçoivent un feed-back positif. En revanche, le feed-back concernent leur prototypicalité n'influence pas les individus faiblement identifiés, que ce soit dans le niveau de menace ressentie ou l'appréciation des individus cibles.

Si ces travaux indiquent un effet de l'identification sur les comportements des individus, ils montrent aussi que plusieurs facteurs peuvent interagir ou modérer les effets de l'identité sexuée sur les comportements tels que les stéréotypes de sexe auxquels adhèrent l'individu (e.g., Kiefer & Sekaquaptewa, 2007a, 2007b) ou leur préférence en termes de rôles de sexe (e.g., Becker & Wagner, 2009 ; Gurin & Markus, 1989). Il existerait en effet différents types de normes de sexe, et l'importance que les individus accordent à ces différentes normes varie (e.g., Mahalik *et al.*, 2003). Certains hommes peuvent par exemple estimer plus important d'être un gagnant et de prendre des risques, tandis que d'autres peuvent estimer plus important de contrôler ses émotions. De la même façon, pour les constructionnistes, si la « masculinité hégémonique » constitue la forme de masculinité culturellement dominante (Connell, 2001), il existerait néanmoins différentes féminités et masculinités, plus ou moins gratifiantes. Autrement dit, les individus n'ont pas nécessairement la même vision des rôles de sexe et cela peut modérer l'effet de leur identification à leur groupe sur leurs comportements et attitudes (e.g., Becker & Wagner, 2009). Dans un autre domaine que les comportements sexués, on observe par exemple un effet d'interaction du niveau d'identification à son groupe et de la vision des rôles de sexe (traditionnelle *vs* non traditionnelle) sur les croyances sexistes et l'engagement dans des actions collectives pour l'amélioration du statut des femmes : les femmes fortement identifiées et progressistes tendent à rejeter les croyances sexistes et à s'engager dans les actions collectives, tandis que les femmes fortement identifiées et traditionnelles tendent à adhérer aux croyances sexistes et à rejeter les actions collectives. Chez les femmes faiblement identifiées, cet effet n'apparaît pas (Becker & Wagner, *op. cit.*). En d'autres termes, pour Becker et Wagner., l'identification guide le comportement tandis que le contenu de l'identité sociale de sexe (i.e., les rôles de sexe internalisés) oriente le comportement. De même, Gurin et Markus (1989) montrent que l'identification à son groupe (mesurée par la centralité, la perception de similarité et le sentiment de destin commun) prédit la conscience féministe uniquement pour les femmes ayant une orientation non traditionnelle des rôles de sexe. Cameron et Lalonde (2001), quant à eux, montrent que l'identification des femmes à leur groupe est plus fortement associée avec l'idéologie de rôle de sexe (attitude envers les femmes et perception de la position désavantageuse des femmes) pour les femmes s'auto-catégorisant comme non traditionnelles et féministes que les femmes se décrivant comme traditionnelles. Même si ces derniers résultats ne concernent pas directement les comportements sexués, ils suggèrent que l'adhésion et les croyances de l'individu concernant les rôles de sexe interagissent avec l'effet de l'identification à son groupe. De même, l'effet de l'identité sexuée sur les comportements serait fonction des normes de sexe internalisées dans le concept de soi (voir notamment Wood & Eagly, 2010).

4.2.6 Différences intraindividuelles

Outre le fait que des différences s'observent entre les individus dans l'identité sexuée et dans la conformité aux rôles de sexe (manifestation et conséquence de l'identité sexuée), une certaine variabilité s'observe également au niveau intraindividuel : un individu peut montrer des comportements masculins dans une situation mais pas dans l'autre. Ces différences seraient liées au contexte dans lequel le sexe et les stéréotypes de sexe associés sont plus ou moins saillants. En effet, comme indiqué plus haut, la catégorie sociale de sexe, et donc l'identité sociale de sexe, est plus ou moins saillante selon les situations. Il est en effet largement admis que l'importance d'une identité sociale particulière pour l'individu n'est pas statique mais change à travers le temps et les situations (Hannover, 2000 ; Oyserman & Markus, 1993 ; Turner & Brown, 2007 ; Yip & Fuligni, 2002). La Théorie de l'Auto-Catégorisation (Turner *et al.,* 1987), par exemple, pose que le concept de soi est variable, fluide et dépendant du contexte (Turner *et al.* 1994). La catégorie sociale de sexe et donc l'identité sexuée d'un individu peut être particulièrement saillante dans certaines situations, par exemple, en fonction du sexe de son partenaire dans une interaction sociale (Lescynski & Strough, 2008), lorsque son groupe de sexe est minoritaire (Cota & Dion, 1986 ; McGuire, McGuire & Winton, 1979 ; McGuire & Padawer-Singer, 1976), lorsqu'il est l'unique représentant de son groupe de sexe, au milieu de l'exogroupe (e.g., Hogg & Turner, 1987 ; Sekaquaptewa & Thompson, 2002), ou lorsque les catégories de sexe sont utilisées pour organiser l'environnement (Bigler, 1995). De même, le caractère sex-typé d'une situation ou d'une tâche à réaliser peut rendre saillant le genre (e.g., Harrison & Lynch, 2005 ; Michinov & Monteil, 2003), comme lorsque la supériorité d'un groupe de sexe dans une tâche comparée à l'autre est rendue saillante (e.g., Deaux & Farris, 1977). Le genre peut également devenir saillant dans une situation d'interaction par les actions spécifiques d'un perceveur envers une cible lorsque le perceveur (i.e., l'individu avec lequel la cible interagit) montre un comportement répondant à certaines croyances liées au genre (voir Deaux & LaFrance, 1998 pour une revue). Une étude de Turner et Brown (2007) met en évidence cette variabilité de la saillance de l'identité sociale de sexe selon le contexte chez des enfants de 5 à 12 ans. Dans cette étude, lorsque le contexte constitue une menace pour l'identité sociale de sexe, l'individu peut montrer un niveau de centralité moins important (Turner & Brown, *op. cit.*). Toutefois, cela ne s'observe que chez les individus dont la centralité chronique est faible et uniquement chez les filles. Comme évoqué plus haut, le contexte culturel et la structure sociale peuvent également rendre le sexe plus ou moins saillant dans certains groupes (e.g., groupes ethniques, groupes de sexe). Le contexte structurel influence d'ailleurs aussi les interactions sociales (Deaux & LaFrance, 1998).

Cette saillance du genre peut donc expliquer la variabilité des comportements sexués, la saillance situationnelle du sexe pouvant influencer les comportements. La catégorie sociale de sexe rendue saillante peut produire des comportements en adéquation avec les stéréotypes de sexe (e.g., Shih & Pittinsky, & Ambady., 1999). Hogg et Turner (1987) montrent par exemple, dans une étude se situant dans l'approche de la TAC (Turner *et al.,* 1987), que dans un contexte rendant saillante la catégorie de sexe, s'observe une auto-catégorisation, une auto-stéréotypie et tendance des hommes à se montrer moins ethnocentriques et à montrer un niveau d'estime de soi plus important que les femmes. De même, quelques études ont mis en évidence la variabilité du niveau de masculinité et de féminité des individus selon le contexte. Leszczynski et Strough (2008) ont par exemple mis en évidence la flexibilité de la masculinité et de la féminité d'adolescents, filles et garçons, en fonction du sexe du partenaire avec lequel ils interagissaient et le type de tâche demandé. Smith, Noll et Becker-Bryant (1999) montrent, quant à eux, que le niveau de masculinité et de féminité varie selon le contexte social. Dans cette étude, les individus devaient se décrire à l'aide du BSRI en général, puis à six reprises en s'imaginant à chaque fois dans un contexte spécifique (e.g., au travail, à l'université, en contexte social

intersexe, intrasexe, etc.). Les résultats montrent que chez les mêmes sujets, les scores aux échelles de masculinité et de féminité varient en fonction du contexte social. Par exemple, en contexte « travail », les scores à l'échelle de masculinité sont bien plus élevés qu'en contexte général ou social. Ces résultats traduisent à la fois la plus ou moins grande saillance de l'identité sexuée selon le contexte ainsi qu'un effet de cette plus ou moins grande saillance de l'identité sexuée selon le contexte sur la manière de se définir. Pa ailleurs, comme indiqué plus haut, la saillance du genre dans une interaction, par les actions du perceveur peut produire un phénomène de confirmation comportementale : le concept de soi sexué ou les schémas de genre peuvent alors être activés et par conséquent, l'individu peut mettre en place des comportements en adéquation avec les stéréotypes de sexe (Deaux & LaFrance 1998). Deaux et Major (1987) insistent toutefois sur le fait que plusieurs facteurs interagissent dans la production ou non d'un comportement sex-typé : l'identité sexuée (ou le concept de soi sexué) (rendue saillante), les attentes du perceveur avec qui l'individu interagit (qui sont activées et transmises) et la situation (qui rend saillant le sexe et qui sert de signal pour indiquer qu'un comportement donné est approprié).

Ainsi, l'adoption de comportements sexués ne va pas être le seul fait du niveau de masculinité et de féminité ou d'une identification chronique à son groupe de sexe, mais va, au contraire, être également dépendante du contexte, de la situation dans laquelle la saillance de la catégorie sociale de sexe et donc de l'identité sexuée varie (e.g., Leszczynski & Strough, 2008). Toutefois, les variables individuelles interviennent également et interagissent avec les effets du contexte comme les stéréotypes de sexe auxquels l'individu adhère (e.g., Kiefer & Sekaquaptewa, 2007a). De même, l'accessibilité de la catégorisation sociale peut varier selon les caractéristiques du sujet (e.g., la « schématicité » ou « l'aschématicité » selon le genre (Bem, 1981) ou le niveau d'identification à son groupe). Par exemple, selon la TAC (Turner *et al.*, 1987), le choix du niveau de catégorisation est le fruit d'une interaction entre les caractéristiques de la situation et celles de l'individu, et une catégorie aura d'autant plus de chances de devenir saillante dans un contexte donné qu'elle est cognitivement accessible pour l'individu. Cette accessibilité dépend de différents facteurs, dont le niveau d'identification de l'individu à cette catégorie. Ainsi, l'accessibilité de la catégorie sociale de sexe serait plus facilement accessible pour les individus fortement identifiés à leur groupe de sexe, qui peuvent ainsi plus facilement mobiliser leur identité sociale de sexe dans une situation donnée. L'auto-catégorisation peut alors engendrer des comportements liés aux normes du groupe. Ainsi, l'identité sexuée et le contexte interagiraient.

Pour résumer, par différents mécanismes, l'individu prend connaissance des stéréotypes et rôles de sexe et va se construire en tant qu'individu sexué. Les attentes relatives à son sexe sont susceptibles d'influencer son comportement de différentes manières. Toutefois, des différences interindividuelles et intraindividuelles apparaissent dans l'identité sexuée et les comportements sexués.

Ainsi, d'une manière générale, les différences de sexe dans les comportements s'expliqueraient, selon l'approche psychosociale, par l'influence des attentes sociales concernant les hommes et les femmes. Ces attentes influenceraient la construction de l'identité sexuée et les comportements des individus. Toutefois, le sexe biologique ne prédisant pas une conformité stricte aux stéréotypes et rôles de sexe associés à son groupe, les rôles de sexe, et plus particulièrement l'identité sexuée des individus, pourraient expliquer les différences intergroupes mais également intragroupes dans les comportements. Nous allons à présent nous intéresser aux différentes théories explicatives relatives aux différences de sexe dans les comportements à risque au volant qui nous intéressent plus particulièrement.

5. Théories explicatives des différences de sexe dans les comportements à risque

Les différences de sexe dans les comportements à risque, à savoir la tendance des « mâles » à prendre plus de risques, ont bien souvent été expliquées par une combinaison des théories biologiques et évolutionnistes. Toutefois, les recherches s'intéressent de plus en plus à l'effet du genre sur les comportements à risque et plus particulièrement à l'effet de l'identité sexuée, qui permet d'expliquer à la fois les différences de sexe mais également les différences intragroupes dans les comportements à risque.

5.1 Le sexe biologique et les théories évolutionnistes comme explication des différences de sexe dans la prise de risque

Parmi les théories explicatives des différences de sexe dans les comportements à risque, on retrouve les approches biologiques et évolutionnistes. Ces deux approches permettent notamment d'expliquer le fait que des différences de sexe dans les comportements à risque s'observent très tôt dans le développement de l'enfant, dans la plupart des cultures (Archer, 2004), et en dépit des évolutions sociétales concernant les statuts et les rôles de sexe, notamment au cours du 20ème siècle.

5.1.1 Le sexe biologique comme explication des différences de sexe dans les comportements à risque

Les différences de sexe dans la prise de risque ont souvent été expliquées par les différences biologiques et notamment hormonales entre hommes et femmes. Plus précisément, de nombreux travaux expliquent les différences de sexe dans la prise de risque par l'influence de facteurs endogènes associés à la prise de risque (cf. Chapitre 2), sur lesquels les hommes et les femmes se distinguent. En effet, comparés aux femmes, les hommes montreraient de manière générale des niveaux plus importants d'impulsivité (e.g., Zuckerman & Kuhlman, 2000), d'agressivité (et plus particulièrement de comportements agressifs risqués) (e.g., Buss & Perry, 1992 ; Harris *et al.,* 1996), ou encore de recherche de sensation, facteur qui a fait l'objet de nombreuses études (e.g., Zuckerman *et al.,* 1978 ; Zuckerman & Kuhlman, 2000). Comme pour les autres facteurs, les différences interindividuelles et intergroupes pour la recherche de sensation auraient des origines biologiques, notamment liées à la testostérone.

Les différences de sexe ont souvent été expliquées par l'influence de la testostérone (T), hormone stéroïdique masculinisante, principalement produite par les testicules, et donc présente en grande quantité chez les hommes (cf. point 2.1). De plus, le niveau de testostérone varie à l'intérieur de chaque groupe de sexe, et permettrait donc d'expliquer les différences comportementales intergroupes mais également intragroupes.

Parmi les manifestations comportementales de la testostérone, on retrouve les comportements de prise de risque et des comportements ou des traits associés à la prise de risque. De nombreuses études corrélationnelles et expérimentales ont, en effet, mis en évidence l'effet du niveau de testostérone circulant sur la prise de risque dans le domaine financier (e.g., Apicella *et al.,* 2008 ; Coates & Herbet, 2008 ; Sapienza, Zingales, & Maestripieri, 2009 ; Stanton, Liening, & Schultheiss., 2011) sur les comportements délinquants des adolescents, sur les comportements à risque antisociaux (Rowe, Maughan, Worthman, Costello, & Angold, 2004; Vermeersch *et al.,* 2008) ou encore sur les comportements à risque pour la santé des adultes (e.g., partenaires sexuels multiples, consommation

de drogue, d'alcool, de tabac) (e.g., Booth, Johnson, & Granger, 1999 ; Dabbs *et al.,* 1990). La testostérone a également été mise en relation avec de nombreux facteurs associés à la prise de risque ou impliquant un certain degré de prise de risque, et sur lesquelles des différences de sexe sont observées. Des études corrélationnelles et expérimentales montrent une relation directe entre le niveau de testostérone et l'agressivité des mâles comme des femelles dans de nombreuses espèces (Monaghan & Glickman 1992). Chez l'Homme, un haut niveau de testostérone a également été mis en relation avec l'augmentation de l'agressivité et les comportements antisociaux (e.g., Archer, 2006 ; Bailay & Hurd, 2005 ; Booth, Granger, Mazur, & Kivlighan 2006 ; Harris *et al.,* 1996 ; Hönekopp, 2011), la recherche de sensation (e.g., Austin *et al.,* 2002 ; Campbell *et al.,* 2010 ; Fink *et al.,* 2006 ; Gerra *et al.,* 1999), l'impulsivité et l'hostilité (Hartgens & Kuipers, 2004). De plus, le niveau de testostérone augmenterait particulièrement dans certaines situations comme les situations de recherche d'un partenaire chez les hommes (Roney, Mahler, & Maestripieri, 2003), de recherche de nourriture (Worthman & Konner, 1987) et de domination (Mazur & Booth, 1998), traduisant un effet motivationnel de la testostérone sur les comportements de compétition et les comportements à risque. Des études ont montré que la testostérone réduirait le sentiment de peur (Hermans, Putman, & Van Honk., 2006), amènerait à se focaliser sur les récompenses et réduirait la susceptibilité des pertes (van Honk *et al.*, 2004) et encouragerait la compétition (Dabbs & Dabbs, 2000, cités par Apicella *et al.*, 2008). Il est à noter que les différences de sexe dans les comportements à risque et dans la recherche de sensation sont particulièrement marqués au moment de l'adolescence (e.g., Zuckerman et al., 1978) (cf. Chapitre 2), ce qui va de pair avec une augmentation particulièrement importante de la testostérone chez les jeunes hommes au moment de la puberté (e.g., Arnett, 2002). Les importantes différences de sexe dans les comportements à risque chez les jeunes sont ainsi souvent expliquées en termes d'influence des facteurs biologiques sur ces comportements. De plus, selon le modèle de Mazur et Booth (1998), le lien entre les comportements et le niveau de testostérone circulant serait bidirectionnel : le niveau de T circulant augmente la mise en place de comportements agressifs et dominants, et la mise en place de comportements dominants et agressifs augmente le niveau de T circulant.

Outre l'effet activationnel de la testostérone, plusieurs études ont montré l'effet organisationnel de la testostérone sur les comportements à risque et les facteurs associés à la prise de risque[74]. Un haut niveau d'exposition prénatale à la testostérone a été associé positivement aux comportements à risque déclarés dans différents domaines du risque (loisirs, social et financier) et en général (Sapienza *et al.*, 2009 ; Stenstrom et *al.,* 2011). Dans le domaine du risque routier qui nous intéresse plus particulièrement, Schwerdtfeger, Heims & Heer (2010) ont montré que le digit ratio corrélait négativement[75] avec les transgressions routières. Le digit ratio serait également associé avec d'autres facteurs associés à la prise de risque, tels que la recherche de sensation (Austin *et al.,* 2002 ; Fink *et al.,* 2006 ; Voracek, Tran, & Dressler, 2010), la compétition et la performance sportive (Hönekopp *et al.*, 2011 ; Manning & Taylor, 2001), ou encore le niveau d'agressivité physique des hommes (Bailey & Hurd, 2005). De même, les filles présentant un trouble CAH[76] tendent à s'engager davantage dans des jeux et activités physiquement agressifs, hautement actifs, et agités comparées à des filles ne présentant pas ce trouble (pour une revue, voir Cohen, van de Beek, & Berenbaum, 2005).

[74] Ces études utilisent notamment le digit ratio 2D :4D comme proxy de l'exposition prénatale à la testostérone (voir Hönekopp, Bartholdt, Beier, & Liebert, 2007 pour une revue) (cf. point 2.1)

[75] Une corrélation négative entre le digit ratio et la prise de risque indique une relation positive entre l'exposition prénatale à la testostérone et la prise de risque.

[76] Pour rappel, un trouble CAH implique des niveaux d'exposition prénatale aux androgènes comparables à ceux des mâles normaux (Cohen *et al.,* 2005) (cf. point 2.1).

Ainsi, l'exposition prénatale à la testostérone, plus importante chez les individus de sexe masculin, et qui a d'importants effets sur l'organisation du cerveau, semble influencer les comportements à risque de l'adulte (e.g., Bailey & Hurd, 2005).

Un certain nombre d'éléments incitent à prendre avec précaution cette relation entre testostérone et comportements à risque. Tout d'abord, les résultats manquent de consistance, les effets ne s'observant pas systématiquement (e.g., Apicella *et al.,* 2008 ; Campbell *et al.,* 2010 ; Schwerdtfeger *et al.,* 2008 ; Stanton *et al.,* 2011 ; Sapienza *et al.*, 2009), étant souvent faibles (e.g., Voracek *et al.,* 2011) ou bien observables sur des populations particulières (e.g., Dreber & Hoffman, 2007, cités par Apicella, Dreber, & Mollerstrom, 2014). Les résultats concernant les femmes sont particulièrement inconsistants (e.g., Zethraeus *et al.,* 2009). Ainsi, les effets de la testostérone sur la prise de risque ou sur les facteurs associés ont été observés chez les hommes et les femmes (Stanton *et al.*, 2011), uniquement chez les hommes (Apicella *et al.*, 2008 ; Austin *et al.,* 2002 ; Bailey & Hurd, 2005 ; Fink *et al.,* 2006 ; Hönekopp *et al.,* 2011), ou encore uniquement chez les femmes (Sapienza *et al.,* 2009). Par ailleurs, de nombreux auteurs insistent sur l'importance d'adopter une approche intégrative prenant en compte à la fois le biologique et le social pour comprendre les différences de sexe dans les comportements (Kenrick, 1987 ; Wood & Eagly, 2002). C'est par exemple le cas des modèles explicatifs des comportements antisociaux des adolescents (e.g., Dodge & Pettit, 2003). En effet, d'autres facteurs, tels que l'influence des pairs, sont susceptibles d'intervenir sur la prise de risque et les facteurs associés et de moduler l'effet des facteurs biologiques, tels que la testostérone, sur ces comportements (e.g., Booth, Johnson, Granger, Crouter, & McHale, 2003 ; Rowe *et al.,* 2004 ; Vermeersch *et al*, 2008). La relation entre testostérone et comportements à risque s'avère donc complexe.

Outre la testostérone, d'autres facteurs endogènes sont susceptibles d'influencer les différences de sexe dans les comportements à risque, tels que les monoamines oxydases (MAO), le niveau de sérotonine et de dopamine, ou encore le niveau d'oestradiol, sur lesquels des différences de sexe s'observent et dont l'effet sur la prise de risque et les facteurs associés (e.g., inhibition comportementale) a été observé (e.g., Vermeersch, T'Sjoen, Kaufman, & Vincke 2009 ; Zuckerman & Kuhlman 2000).

Une autre piste explicative, en lien avec les différences biologiques entre sexes, se situe du côté de la psychologie évolutionniste.

5.1.2 Les théories évolutionnistes comme explication des différences de sexe dans les comportements à risque

Cette autre approche consiste à rechercher une piste explicative aux différences entre hommes et femmes dans la prise de risque du côté des différents problèmes d'adaptation auxquels les hommes et les femmes ont dû faire face au cours de l'évolution. Cette approche apporte des éléments d'explication au fait que ces différences de sexe dans la prise de risque – de même que les différences de sexe dans les comportements de compétition (e.g., les femmes occupent moins de postes de pouvoir), d'agressivité, de comportements antisociaux, ainsi que les différences de sexe en termes de mortalité et de crimes – se maintiennent dans différents domaines malgré les nombreuses évolutions sociétales, et ce dans la plupart des cultures (Archer, 2004 ; Kenrick *et al.*, 2004). De plus, seuls les effets de la variable sexe sont transversaux : les hommes prennent plus de risque et en perçoivent moins que les femmes dans tous les domaines d'expression de la prise de risque (e.g., appariement, etc.) (Wang ;

Kruger, & Wilke, 2009). L'idée sous-jacente est que si ces différences se maintiennent, c'est qu'il se peut que cela soit profondément inscrit dans les comportements, résultat de la sélection sexuelle.

Dans la perspective évolutionniste, la tendance des hommes à prendre plus de risques serait la conséquence de la plus grande compétition intrasexe pour l'accès au sexe opposé à laquelle ils ont été soumis au cours de l'évolution, tandis que les femmes se montrent plus sélectives quant au choix de leur partenaire en raison d'un investissement parental plus important (e.g., Daly & Wilson, 1988 ; Wilson, Daly, Gordon, & Pratt, 1996 ; Trivers, 1972, cité par Kenrick *et al.*, 2004). Plus précisément, selon le modèle sociobiologique de Wilson et Daly (1985) les hommes s'engagent dans davantage de comportements à risque en réponse aux demandes en termes de compétition, car cela leur permet d'améliorer potentiellement leur statut social. En effet, la prise de risque fait partie des stratégies de dominance au sein des hiérarchies sociales, et la dominance permet un accès privilégié à la reproduction (Wilson, Daly & Pound, 2002). Ainsi, la prise de risque peut signaler aux autres hommes sa propre valeur en tant qu'allié ou comme adversaire, mais elle permettrait surtout à l'homme de mettre en avant des qualités telles que la domination, la confiance, l'ambition, la compétence et l'acuité mentale, très recherchées par les femmes qui cherchent un partenaire, celles-ci se focalisant sur les signaux leur indiquant qu'un partenaire potentiel sera en mesure de leur fournir les ressources nécessaires (Buss, 1989 ; Li, Bailey, Kenrick, & Linsenmeier, 2002).

Des études ont d'ailleurs montré que la présence d'une femme, plus que celle d'un homme, augmentait la prise de risque des hommes (Roney & von Hippel., 2010), notamment si cette femme est sentimentalement disponible (Baker & Maner, 2009). Elles ont montré également que la motivation à s'apparier augmente la prise de risque des hommes lorsque les sujets masculins sont exposés à des images de femmes très attractives (Baker & Maner, 2008), l'exposition à une femme attractive ayant pour effet de changer la perspective temporelle des hommes en passant de la prise en compte des conséquences à long terme de leur choix à une focalisation de l'attention sur le « ici et maintenant » (Wilson & Daly, 2004), qui peut être relié à la prise de risque.

Ces résultats vont dans le sens de l'hypothèse selon laquelle la prise de risque constituerait une stratégie d'appariement chez les hommes, la prise de risque physique ou la compétition sportive pouvant mettre en avant les capacités visiospatiales, en termes de vitesse, d'endurance, de force de l'homme (Ronay & von Hippel., 2010) ou la prise de risque financier pouvant montrer la capacité à acquérir des ressources (e.g., Apicella *et al.*, 2008). Ainsi, en signalant aux femmes la présence de traits positifs, la prise de risque aurait constitué, au cours de l'évolution, un avantage dans l'accès aux femelles pour les hommes, même si ces comportements peuvent s'avérer délétères en termes de survie (Brooks, 2000, cité par Ronay & von Hippel, 2010). Toutefois, la nécessité de l'appariement sexuel ne produirait pas une augmentation du risque chez les femmes : elles n'ont pas été confrontées, au cours de l'évolution, à la même compétition intrasexe pour l'accès à la reproduction, et la sélection par les hommes de leur partenaire ne se fait pas sur la base de caractéristiques liées à la prise de risque (Buss, 1989 ; Li *et al.*, 2002). Plusieurs études montrent ainsi que, contrairement aux hommes, les femmes n'augmentent pas leur propension à la prise de risque en présence d'une audience (Daly & Wilson, 2001) ou d'un membre du sexe opposé (Baker & Maner, 2008, 2009). Les différences de sexe dans l'agressivité et la prise de risque issue de cette pression évolutive différenciée s'accompagneraient de différences de sexe physiques comme la force ou la taille (Archer, 2004).

L'effet de la testostérone sur la prise de risque des hommes mais pas des femmes traduirait également pour certains auteurs une évolution de l'homme qui a dû faire face à davantage de compétition intrasexe (Apicella *et al.,* 2008 ; Stenstrom, Saad, Nepomuceno, & Mendenhall., 2011). A travers les espèces, l'augmentation des comportements de compétition se fait en réponse à l'augmentation du niveau de testostérone, particulièrement pendant la période de reproduction

(Wingfield, Hegner, Duffy, & Ball, 1990, cités par Apicella *et al.,* 2008). Le lien entre la testostérone et les comportements à risque est d'autant plus important que le statut de l'individu est menacé, autrement dit que la domination est en jeu (Millet, 2011). De plus, le niveau de testostérone augmenterait particulièrement dans les situations d'appariement possible, comme en présence d'une femme attractive (Roney *et al.*, 2003), cette augmentation expliquant en partie l'augmentation de la prise de risque plus importante en présence d'une femme attractive (Ronay & von Hippel, 2010)[77]. Ainsi, le niveau de testostérone aurait évolué pour permettre aux hommes de faire face à cette plus grande compétition intrasexe. Plus précisément, les bénéfices adaptatifs gagnés en incitant le partenaire potentiel et en intimidant les rivaux potentiels peuvent avoir résulté, évolué en mécanismes hormonaux et neurologiques qui facilitent une plus grande prise de risque en présence d'une femme attractive. La piste évolutionniste permet également d'apporter des éléments d'explication à la forte augmentation des différences de sexe dans la prise de risque et des comportements agressifs à partir de la puberté, observable dans la plupart des cultures (Archer, 2004). La prise de risque, qui constitue une stratégie d'appariement, serait particulièrement importante chez les jeunes hommes chez qui la fonction reproductive devient possible, car la compétition pour la reproduction serait plus forte, tout comme les avantages en termes d'accès à la reproduction (Archer, 2004).

Toutefois, selon la perspective évolutionniste, les hommes ne vont pas s'engager de manière systématique dans tous les comportements à risque. En effet, les hommes tendraient à favoriser la stratégie de la prise de risque, même quand les risques de mortalité sont élevés, lorsque les chances de succès, notamment en termes de reproduction, sont importantes (Daly & Wilson, 1988). La stratégie de la prise de risque serait dépendante des caractéristiques de l'individu (e.g., motivation à s'apparier) ainsi que des caractéristiques du contexte (e.g., caractéristiques du partenaire potentiel) (Baker & Maner., 2008, 2009). Dans une étude de Baker et Maner (2008), le lien entre la motivation à s'apparier et la prise de risque des hommes apparaît uniquement lors de l'exposition des sujets masculins à des images de femmes très attractives, situation dans laquelle la prise de risque a plus de chance d'être rentable en termes de bénéfices reproductifs[78] (Baker & Maner, 2008 ; Wilson & Daly, 2004). D'autre part, les différences de sexe n'apparaîtraient que dans les situations où les hommes et les femmes évaluent différemment les ressources, ce qui est le cas des situations où le statut de l'individu est en jeu (Mishra & Lalumière, 2010 ; Wilson & Daly, 1985). De même, certains comportements à risque (e.g., dans le domaine sportif) seraient plus à même de mettre en avant les traits désirables (e.g., bravoure) auprès d'un potentiel partenaire féminin que d'autres (e.g., dans le domaine social ou éthique), comme le suggère Stenstrom *et al.* (2011). Enfin, la prise de risque créant un avantage lorsque le gain est important (Wilson & Daly, 1988), Byrnes *et al.* (1999) suggèrent que les hommes auraient plus tendance à prendre plus de risques que les femmes uniquement dans les situations impliquant à la fois de la compétition et une grande différence de gain entre les gagnants et les perdants.

Comme indiqué plus haut, les thèses évolutionnistes ne prennent cependant pas nécessairement en compte l'effet des variables environnementales sur les comportements et tendent à essentialiser les différences de sexe, notamment dans les comportements à risque. Les recherches se centrent actuellement davantage sur l'influence de facteurs psychosociaux, notamment l'identité

---

[77] Roney et von Hippel suggèrent également l'influence de facteurs neuronaux dans le lien entre la présence d'une femme attractive et la prise de risque, à savoir la baisse du contrôle exécutif, facilité par le cortex préfrontal (Barkley, 2001, cité par Ronay et von Hippel, 2010).

[78] L'attrait physique des hommes et des femmes constitue un indice fiable de fertilité (Rhodes, 2006, cité par Ronay & von Hippel, 2010).

sexuée, sur les différences de sexe dans les comportements de santé et les comportements à risque accidentel.

5.2 Approche psychosociale des différences de sexe dans les comportements à risque routiers

Depuis quelques années, de plus en plus de recherches s'intéressent à l'influence des facteurs psychosociaux sur les comportements à risque. En effet, certains auteurs (Arnett, 1992 ; Dodge & Pettit 2003 ; Raine 2002) suggèrent que le niveau de prise de risque d'un individu dépend non seulement des tendances endogènes mais également des restrictions dont font l'objet les prises de risque dans la culture de l'individu (lois, normes, pratiques éducatives, etc.). Plus précisément, les recherches actuelles se penchent sur l'effet des rôles de sexe et de l'identité sexuée sur les comportements à risque en général et routiers en particulier. Plusieurs auteurs émettent l'hypothèse que les différences de sexe dans la prise de risque et la transgression seraient liées à la conformité à certains aspects des rôles de sexe (e.g., Byrnes *et al.,* 1999 ; Mahalik, Burns, & Syzdek, 2007 ; Sen, Östlin, & George, 2007 ; Yagil, 1998). Cette piste explicative est appuyée par le fait que les différences de sexe dans les comportements à risque varient selon le domaine du risque considéré (e.g., Byrnes *et al.,* 1999), ce qui peut aller à l'encontre de l'hypothèse d'une tendance biologique des hommes à la prise de risque. Etant donné qu'il n'y a pas forcément une adéquation stricte entre sexe biologique et conformité aux stéréotypes de sexe, ces stéréotypes de sexe expliqueraient les différences intergroupes et intragroupes dans la prise de risque.

5.2.1 Stéréotypes de sexe et comportements à risque

5.2.1.1 Stéréotypes et rôles de sexe et prise de risque

La prise de risque fait partie des traits qui sont plus attendus et valorisés chez les hommes que chez les femmes, au même titre que la tendance à l'agressivité ou encore à la compétition, par exemple (Bem, 1974). Les stéréotypes de sexe posent ainsi la prise de risque comme une caractéristique typiquement masculine (Bem, 1974, Mahalik *et al.,* 2003 ; Morrongiello & Hogg, 2004). La prise de risque fait également partie de ce que les constructionnistes nomment la masculinité « hégémonique », forme de masculinité dominante qui décrit l'homme comme fort, résistant et robuste (e.g., Liben & Bigler, 2002).

Plusieurs études sur les attitudes et comportements des parents indiquent que la croyance selon laquelle les garçons et les hommes ont tendance à prendre des risques serait essentialisée. Ainsi, les parents tendent à percevoir les garçons comme naturellement preneurs de risque et s'attendent à ce qu'ils s'engagent dans des activités plus risquées que les filles, la prise de risque étant ainsi perçue comme plus normative chez les garçons que chez les filles (Morrongiello & Dawber, 2000 ; Morrongiello & Dayler, 1996 ; Morrongiello, Zdzieborski, & Normand, 2010). Plus précisément, la prise de risque des garçons est attribuée par les parents à des caractéristiques innées tandis que la prise de risque des filles est davantage attribuée au manque d'anticipation des risques d'accidents, autrement dit à des facteurs situationnels (Morrongiello *et al.,* 2010). Ces attributions différenciées selon le sexe peuvent d'ailleurs expliquer les réactions émotionnelles différenciées des mères, engendrées par

l'engagement dans un comportement à risque de l'enfant, en fonction du sexe de celui-ci. Les mères montrent davantage de colère face au comportement de l'enfant lorsque c'est un garçon et davantage de déception et de surprise lorsque c'est une fille (Morrongiello *et al.,* 2010). Ces travaux traduisent la croyance parentale dans l'évitement « inné » du danger et du risque chez la fille et dans la tendance innée à la prise de risque chez le garçon et donc, l'inéducabilité de celui-ci. Les croyances portant sur la vulnérabilité des garçons et des filles vont également dans le sens d'une prise de risque plus normative chez les garçons. Après un accident, les mères montrent par exemple un degré d'inquiétude plus important pour les filles que pour les garçons (Morrongiello *et al., op. cit.*). Ainsi, les parents tendent non seulement à croire que les garçons sont plus risqueurs mais également qu'ils sont moins vulnérables que les filles.

C'est de manière précoce que l'individu acquiert les croyances relatives à la prise de risque et la vulnérabilité des hommes et des femmes. Dès l'âge de six ans, les enfants croient que les garçons prennent plus de risques que les filles mais que les garçons ont moins de risque d'être blessés que les filles (Morrongiello *et al.,* 2000). De même, une étude menée sur les adolescents montre que ceux-ci considèrent que boire et conduire est plus acceptable pour les garçons que pour les filles (Rienzi, McMillin, Dickson, & Crauthers, 1996).

Plusieurs auteurs émettent ainsi l'hypothèse que les différences de sexe dans la prise de risque et la transgression serait liées à la conformité à certains aspects des rôles de sexe (Byrnes, *et al.,* 1999 ; d'Acremont & Van der Linden, 2006 ; Mahalik *et al.,* 2007 ; Rowe, Maughan, & Goodman, 2004 ; Sen *et al.,* 2007 ; Yagil, 1998). La prise de risque plus importante chez les hommes pourrait en effet être attribuée, du moins en partie, aux rôles de sexe définissant dans la société occidentale le comportement attendu des hommes, que celui-ci concerne la prise de risque en particulier ou d'autres rôles masculins tels que la compétition ou l'indépendance. Courtenay (2000) considère ainsi que l'adoption de comportements à risque pour la santé permettrait aux hommes de démontrer leur masculinité en adoptant un comportement typiquement masculin et en s'éloignant des comportements féminins tels que les comportements de santé préventifs. Toujours selon Courtenay., ce type de comportement serait également le résultat de l'acculturation et la conformité aux stéréotypes posant l'homme comme fort, résistant et robuste (e.g., Liben & Bigler, 2002). On peut également noter que plusieurs travaux suggèrent que les stratégies comportant une part de risque seraient particulièrement efficaces pour affirmer sa masculinité, notamment lorsqu'elle est menacée (Vandello *et al.,* 2008). Ce serait notamment le cas de l'agressivité physique (Bossom *et al.,* 2009 ; Bosson & Vandello, 2011 ; Vandello *et al.*, 2008 ; Weaver *et al.,* 2010). Simon et Corbett (1996) expliquent les différences de sexe dans la conduite comme l'expression de différences dans les rôles de sexe, le rôle féminin étant passif, non compétitif et prudent, alors que le rôle masculin est risqueur, compétitif, agressif et non-conforme. Pour Yagil (1998), les rôles de sexe et les expériences de socialisation pourraient également expliquer les différences de sexe dans la motivation normative et la conformité aux règles routières, dans le sens d'un degré plus faible de motivations normatives des hommes, comparés aux femmes, et une prise de risque plus importante qui en découle. La soumission est par exemple davantage attendue chez les femmes, tandis que l'indépendance est plus attendue chez les hommes (d'Acremont & Van der Linden, 2006). Si cette hypothèse d'un lien entre rôles de sexe et prise de risque est souvent avancée, ce n'est que récemment que les études ont cherché à tester cette hypothèse.

5.2.1.2 Effet des stéréotypes sur les comportements

Plusieurs études montrent une relation entre la conformité aux stéréotypes de sexe et les comportements à risque. Plus particulièrement, la masculinité a été mise en relation avec la prise de risque en général (Raithel, 2003), les comportements de santé à risque des hommes (Addis & Mahalik, 2003 ; Blazina & Watkins, 1996 ; Courtenay, 2000 ; Mahalik *et al.,* 2007 ; Mahalik, Lagan, & Morrison, 2006 ; McCreary, Newcomb, & Sadava, 1999 ; Pleck, Sonenstein, & Ku, 1994 ; Williams & Ricciardelli, 1999), les comportements à risque dans le sport (Cazenave, Le Scanff, & Woodman, 2003), les comportements à risque financiers (Meier-Pesti & Penz, 2008) ou encore avec le risque routier qui nous intéresse plus particulièrement. La masculinité a notamment été associée au style de conduite ainsi qu'à l'accidentologie et aux infractions chez le jeune conducteur (Özkan & Lajunen, 2005b, 2006). Cette relation s'observe de manière précoce, les effets de la conformité aux stéréotypes masculins ayant été mis en évidence sur les comportements à risque accidentels des enfants préscolaires (Granié, 2010), ainsi que sur les comportements à risque en tant que piéton chez les adolescents (Granié, 2009). A chaque fois, ces études mettent en évidence un lien positif entre, d'une part, la conformité aux stéréotypes de sexe masculin et aux normes masculines et, d'autre part, les comportements à risque chez les hommes comme chez les femmes.

Si la plupart des études s'intéressant à l'effet des rôles de sexe sur les comportements à risque se sont plus particulièrement penchées sur l'effet de la masculinité, quelques études ont également montré un lien entre la féminité et ces comportements. La féminité a, par exemple, été associée négativement à la consommation d'alcool, comportement typiquement masculin, et aux problèmes associés à cette consommation (Williams & Ricciardelli, 1999), ou encore, dans le domaine routier, à la conduite agressive (Krahé, 2005). Une étude d'Özkan et Lajunen (2005b) a également montré que la féminité avait un effet réducteur sur la prise de risque au volant, réduisant les effets délétères de la masculinité sur la prise de risque.

D'autres études ont par ailleurs mis en évidence un lien entre les stéréotypes de sexe et d'autres variables associées à la prise de risque. Ainsi, les hommes hautement masculins (i.e., se conformant fortement aux stéréotypes masculins en termes de traits) montreraient un niveau d'agressivité plus important (Weisbuch, Beal, & O'Neal, 1999), ainsi qu'un niveau de recherche de sensation plus important (Öngen, 2007) que les hommes ayant un niveau de masculinité moins important. La féminité prédit quant à elle un niveau moindre d'hostilité (Steenbarger & Greenberg, 1990) et a également été associée négativement à la recherche de sensation (Waters & Pincus, 1976). Dans le domaine routier, plus particulièrement, Özkan et Lajunen (2006) montrent un lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe et les capacités perçues : le niveau de masculinité prédit positivement les capacités perceptivo-motrices, elles-mêmes reliées positivement au nombre d'accidents, tandis que le niveau de féminité prédit positivement les capacités en termes de sécurité qui sont elles-mêmes reliées négativement au nombre d'accidents. Par ailleurs, Sibley & Harré (2009) montrent l'effet médiateur de l'identification aux rôles masculins, entre le sexe et le biais de surestimation de ses capacités de conduite, variable dont on sait qu'elle est reliée à la prise de risque.

Un lien a notamment été mis en évidence entre les stéréotypes de sexe et la conformité aux règles, la motivation normative, la perception du danger et l'internalisation des règles. Une étude menée sur les comportements piétons des adultes (Granié, 2008) montre que les croyances normatives varient en fonction de l'adhésion aux stéréotypes de sexe, indépendamment du sexe biologique : les individus féminins, hommes ou femmes, jugent plus graves les comportements à risque présentés que les individus masculins. Plus précisément, les différences entre les individus masculins et féminins sur le

niveau de croyance normative s'observent pour les comportements d'infraction et de prise de risque, mais pas pour les erreurs et la mise en danger de soi. Ainsi, la conformité aux stéréotypes de sexe définissant culturellement le masculin, c'est-à-dire le fait de se reconnaître dans un comportement conforme aux attentes sociales liées au groupe de sexe masculin (que ce groupe soit conforme au sexe biologique de l'individu ou non), amène à une plus grande approbation de la prise de risque en tant que piéton, que cette prise de risque soit due à une infraction ou au rapport de force avec l'automobiliste (Granié, *op. cit.*). De plus, les stéréotypes de sexe influenceraient également la conformité aux règles au travers de leur effet sur l'internalisation des règles. Dans une étude sur les comportements à risque piétons des enfants de 8-10 ans, Tostain *et al.* (2005) ont montré qu'indépendamment du sexe biologique, les enfants se conformant fortement aux stéréotypes féminins déclarent plus de conformité aux règles piétonnes que les enfants se conformant fortement aux stéréotypes masculins. De plus, les garçons les moins masculins et les filles les plus féminines montrent des croyances normatives plus importantes, l'acte étant perçu comme plus grave. Néanmoins, cet effet disparait lorsque la gravité est importante. De plus, les enfants féminins utilisent des arguments de type moral pour justifier leur conformité (e.g., parce qu'il ne faut pas le faire), tandis que les enfants masculins justifient leur non-conformité aux règles en utilisant des arguments de type conventionnel (e.g., ces comportements transgressifs sont fréquents). De même, dans une étude menée sur les comportements à risque piétons des adolescents, Granié (2009b) montre que l'internalisation des règles routières est prédite par la conformité aux stéréotypes féminins et par la perception du danger – elle-même renforcée par la féminité et inhibée par la masculinité – quels que soient l'âge et le sexe des individus interrogés. Autrement dit, la féminité renforcerait l'internalisation, directement et indirectement, via la perception du danger. Plusieurs travaux suggèrent ainsi un effet de la conformité aux stéréotypes de sexe sur l'évaluation des règles et sur les croyances normatives relatives au risque routier (Özkan & Lajunen, 2006 ; Tostain, *et al.*, 2005 ; Yagil, 1998, 2000), pouvant expliquer les différences de sexe dans la conformité aux règles. Si les études sur le sujet sont encore peu nombreuses, et qu'il est difficile de généraliser ces résultats à l'ensemble de la population et à d'autres contextes, celles-ci semblent indiquer qu'outre le fait que la masculinité soit reliée directement à la prise de risque, les stéréotypes de sexe sont également reliés indirectement à la prise de risque à travers leur effet sur la conformité aux règles et l'internalisation des règles. La relation entre les rôles de sexe et les comportements à risque n'est donc pas forcément directe.

Il est à noter que la perception du risque et la peception des règles peuvent être elles-mêmes influencées par le comportement de l'individu. Selon Yagil (1998), c'est l'engagement même de l'individu dans un comportement infractionniste qui le conduirait à percevoir la règle comme illogique ou dépassée, dans une recherche de cohérence et de réduction de la dissonance cognitive (Festinger, 1957). De même, Granié (2012) suggère que les différences de sexe dans la conformité aux règles, notamment routières, mises en évidence par de nombreuses études (cf. Chapitre 2) peuvent être liées aux attentes à l'égard des garçons et des filles : alors que les attentes sociales liées au sexe et les attentes en tant qu'usagers sont cohérentes pour les filles, ce n'est pas le cas pour les garçons. En effet, pour les filles, les attentes sociales liées à leur position d'usager comme les attentes sociales liées à leur sexe tendent à valoriser la prudence et la conformité. Le fait que les attentes sociales liées à la féminité renforcent les attentes sociales liées à l'espace routier pourrait expliquer la forte internalisation des règles chez les individus féminins. Les garçons, en revanche, sont face à une forme de double contrainte en termes de conformité (Ayral, 2011) entre les attentes sociales liées à leur usage de l'espace routier - axées sur la conformité aux règles et la prudence - et les attentes sociales liées à leur sexe, valorisant la prise de risque. Pour Granié (2012), ils peuvent ressentir une incohérence face à cette double contrainte, et le manque d'internalisation des règles routières des garçons pourrait être le résultat d'une volonté des garçons de mettre en cohérence ces différentes attentes sociales. La remise en cause des règles leur

permettrait de justifier leur comportement infractionniste et/ou de mise en danger de soi, comportement conforme aux attentes sociales liées à leur sexe. L'éventuelle sanction qui s'en suivra peut même être valorisante et recherchée, puisqu'elle permet de consolider l'identité sociale de sexe masculine (Ayral, 2011).

Les rôles de sexe permettraient ainsi d'expliquer les différences entre les groupes de sexe dans les comportements à risque, notamment au volant. Plusieurs études ont mis en évidence l'effet médiateur des rôles de sexe entre le sexe et les comportements à risque (ou les variables associées) (e.g., Granié, 2010 ; Meier-Pesti *et al,* 2008 ; Sibley & Harré, 2009). Comme indiqué plus haut, Sibley et Harré (2009) ont montré l'effet médiateur de la conformité aux stéréotypes masculins sur le lien entre le sexe et la surestimation de ses capacités de conduite, variable associée à la prise de risque. Plus précisément, les résultats montrent un lien entre l'identification aux rôles masculins et l'évaluation explicite, mais également la perception implicite de bonnes capacités de conduite. Autrement dit, dans le modèle qu'ils proposent, la tendance des hommes à se percevoir comme ayant de bonnes capacités de conduite serait le résultat de la socialisation différenciée dont font l'expérience les hommes et les femmes dans une société qui considère les bonnes aptitudes à la conduite et la prise de risque comme des caractéristiques masculines. Ainsi, le lien entre l'identification aux rôles masculins et la perception de bonnes capacités de conduite ne serait pas seulement dû aux croyances de l'individu quant au comportement à avoir selon les rôles sociaux (niveau explicite), mais serait aussi présent à un niveau d'association automatique (niveau implicite). Les différences de sexe dans les comportements à risque au volant s'expliqueraient ainsi selon les auteurs par des expériences de socialisation différenciées qui valorisent la prise de risque et les bonnes compétences de conduite chez les hommes et qui amènent les hommes et les femmes à s'identifier à différents rôles de sexe. Autrement dit, les différences de sexe dans les comportements à risque s'expliqueraient par les rôles de sexe. Plusieurs travaux avancent ainsi que la socialisation masculine prédispose les jeunes garçons à prendre davantage de risques (e.g., Courtenay, 1998 ; Marini, 2005). La connaissance des attentes et des rôles de sexe posant la prise de risque comme masculine amèneraient les hommes à adopter ce type de comportement pour démontrer leur masculinité (e.g., Courtenay, 2000). Au-delà d'un simple effet d'acculturation, les comportements à risque (tels que les comportements à risque pour la santé) constitueraient un moyen de « faire le genre » (doing gender). Courtenay (*op. cit.*) met d'ailleurs en lien ce type de comportement et la hiérarchie sociale entre les sexes : il s'agit pour les hommes de maintenir leur statut de sexe fort en évitant d'adopter les comportements féminins tels que l'adoption de comportements de santé, préventifs. En lien avec cette volonté des hommes de démontrer leur masculinité à travers la prise de risque, certains travaux montrent que les hommes ayant une vision traditionnelle de la masculinité s'engageraient davantage dans des comportements à risque (Mahalik *et al.*, 2007 ; McCreary *et al.,* 1999). Les rôles de sexe posant la prise de risque comme un comportement typiquement masculin expliqueraient donc les différences de sexe dans les comportements à risque.

Pour autant, comme déjà évoqué, la conformité aux stéréotypes de sexe est indépendante du sexe et la manifestation de l'identité sexuée ne se résume pas à l'affirmation de son appartenance à un groupe de sexe par la conformité à tous les stéréotypés associés (Bem, 1974, 1981). Les rôles de sexe apporteraient ainsi également des éléments d'explication aux différences intragroupes dans la prise de risque. En effet, les effets de la masculinité sur les comportements à risque s'observent aussi bien chez les individus de sexe masculins que féminins et plusieurs études ont montré que la conformité aux stéréotypes masculins serait un meilleur prédicteur des comportements à risque que l'âge ou le sexe (Granié, 2009, 2010 ; Raithel, 2003). De même, certaines études ont montré que les rôles de sexe prédiraient davantage de comportements à risque que le sexe. Dans le domaine de la conduite, Özkan et Lajunen (2005b) ont par exemple montré, dans une étude menée sur de jeunes conducteurs, qu'alors

que le fait d'être un homme prédit uniquement le niveau de violations ordinaires tel que mesuré par le Driver Behavior Questionnaire (Reason *et al.,* 1990), le niveau de masculinité, tel que mesuré par le BSRI (Bem, 1974), prédit positivement les violations ordinaires et agressives ainsi que le nombre d'infractions, et le niveau de féminité prédit négativement les violations ordinaires et agressives, les erreurs, le nombre d'infractions et le nombre d'accidents. Les rôles de sexe semblent donc pouvoir expliquer les différences interindividuelles dans la prise de risque.

Ces différentes études mettent donc en évidence un lien entre les stéréotypes de sexe et les comportements à risque, ce qui va dans le sens des hypothèses proposées par certains auteurs pour expliquer les différences de sexe dans les comportements à risque. Plus précisément, la masculinité aurait un effet direct sur les comportements à risque, et la féminité aurait un effet indirect, notamment au travers de l'internalisation des règles, elle-même liée à la conformité aux règles qui, dans le domaine routier, a la particularité de refreiner les comportements à risque (Granié, 2009, 2011, 2012). Cet effet passerait notamment par la socialisation différenciée qui entrainerait des comportements différenciés et renforcerait les croyances.

5.2.1.3 Socialisation différenciée au risque

Les croyances générales sur les hommes et les femmes et celles concernant la prise de risque et la conformité aux règles en particulier vont influencer les expériences vécues par l'un et l'autre sexe. Ces croyances, créant des attentes différentes envers les hommes et les femmes, vont amener à une socialisation différenciée selon le sexe (Bussey & Bandura, 1999) qui influencerait les comportements différenciés des hommes et des femmes (e.g., Wood & Eagly, 2010) (cf. point 4.2), notamment dans la prise de risque. Filles et garçons vivraient une socialisation différenciée au risque. La socialisation au risque consiste en « l'acquisition, par l'individu, des normes et valeurs de son groupe d'appartenance concernant les comportements à risque accidentel » (Granié, 2012, p. 109). De la même façon, les croyances concernant les hommes et les femmes relatives à la conformité aux règles influenceraient également les expériences de socialisation. Les normes sociales concernant la conformité aux règles que l'individu va acquérir s'incarnent, par exemple, dans les comportements des individus dans l'espace routier (e.g., la conformité plus ou moins contextuelle, la réaction aux comportements d'autrui, etc.). Ainsi, l'appartenance à un groupe de sexe influencerait les attitudes relatives au risque et à la règle à travers un apprentissage (ou modelage) social qui va se constituer pour encourager ou inhiber des modèles de comportements (voir notamment Granié, 2012).

La socialisation différenciée au risque et à la conformité se ferait tout d'abord à travers les pratiques parentales, les parents constituant les premiers agents de socialisation de l'enfant. Le sexe de l'enfant influencerait en effet les attentes parentales à l'égard du comportement de l'enfant et ainsi la socialisation différenciée, qui contribue à la construction de l'identité sexuée et à l'apprentissage des rôles de sexe (Block, 1983 ; Bussey & Bandura, 1999 ; McHale, Crouter, & Whiteman, 2003), et notamment la socialisation au risque. Les parents contribueraient en effet lourdement aux différences de sexe dans les comportements à risque de l'enfant (Hagan & Kuebli, 2007 ; Morrongiello & Dawber, 1999, 2000 ; Morrongiello & Hogg, 2004), notamment en raison de la manière dont ils contrôlent et supervisent les prises de risques physiques de leurs garçons et de leurs filles (Granié, 2008b ; Morrongiello & Dawber, 1998, 1999, 2000). Les croyances considérant comme plus normative la prise de risque des garçons (Morrongiello & Dayler, 1996) influenceraient en effet les pratiques parentales et les pratiques éducatives à l'égard du risque. L'essentialisation de la prise de risque chez les garçons, autrement dit, le fait de considérer que le comportement risqué des garçons est inné et attribué à des

caractéristiques non modifiables, amène les parents à fournir davantage d'effort éducatif sur l'apprentissage de l'évitement du risque chez les filles, dont ils pensent qu'ils peuvent influencer le comportement (Hagan & Kuebli, 2007 ; Morrongiello & Dawber, 1999, 1998 ; Morrongiello & Hogg, 2004). Les pratiques éducatives parentales vont se manifester à travers les prescriptions parentales différenciées selon le sexe de l'enfant quantitativement et qualitativement. Les parents tendraient à montrer davantage de tolérance à l'égard de la prise de risque des garçons et, à l'inverse, tendraient à montrer davantage de renforcements négatifs à l'égard des filles lorsqu'elles prennent des risques (Granié, 2008b ; Morrongiello & Hogg, 2004). De même, une étude de Zeedy et Kelly (2003) montre que les adultes prennent davantage la main des filles que des garçons au moment de traverser la rue. Les auteurs interprètent cela comme un effet de la croyance que les filles ont davantage besoin de protection ou de contrôle. Ainsi, bien que certaines études ne montrent pas de différences dans les comportements des parents face aux comportements à risque de leurs enfants (selon leur sexe) (e.g., Fagot, Kronsberg, & Mc Gregor, 1985), la plupart montrent un effet du sexe de l'enfant sur le comportement des parents face au risque de leurs enfants. En ce qui concerne le risque accidentel, les mères tendraient par exemple à surveiller davantage et à être plus restrictives avec les filles qu'avec les garçons (Block, 1983 ; Fagot, 1978 ; Lytton & Romney, 1991 ; Maccoby & Jacklin, 1974). De même, lorsque l'enfant s'engage dans un comportement dangereux, les parents déclarent émettre davantage d'encouragements à l'égard des garçons et davantage d'avertissements, de réprimandes et d'aide physique à l'égard des filles, bien qu'il n'y ait pas de différence significative entre les garçons et les filles en termes de capacité physique, de demande d'aide ou de soutien physique pendant l'activité en question (Hagan & Kuebli, 2007 ; Morrongiello & Dawber, 1999). La socialisation différenciée des individus, notamment concernant le risque, amenerait l'enfant à manifester préférentiellement des comportements conformes aux attentes sociales relatives à son appartenance à un groupe de sexe (Bussey & Bandura, 1999) et influencerait la prise de risque (Granié, 2012).

Les rôles de sexe posent également la conformité aux règles comme une caractéristique féminine. On attend des femmes qu'elles se montrent plus conformes aux règles, notamment routière, ce qui, on l'a vu, est associé à la prise de risque. Cette conformité attendue des femmes les protégerait en quelque sorte de la prise de risque. Indirectement, la mise en danger de soi impliquée par une non-conformité des règles serait moins attendue et moins tolérée chez elles. A l'inverse, plusieurs travaux semblent indiquer que la transgression est davantage attendue chez les garçons et attribuée à un manque de conformité naturel (Ayral, 2011). Les croyances concernant les hommes et les femmes, notamment celle concernant la conformité à la règle, influenceraient les pratiques parentales : les adultes contrôleraient davantage les filles et celles-ci seraient plus soumises aux adultes (Block, 1983 ; Fagot, 1978 ; Granié, 2007 ; Ruble & Martin, 1998 ; Turner & Gervai, 1995). Les filles reçoivent notamment plus de renforcements positifs que les garçons lorsqu'elles suivent l'adulte et restent près de lui, alors que les garçons sont encouragés à être autonomes (Fagot, 1978 ; Turner & Gervai, 1995). Dès la petite enfance, les filles sont donc plus contraintes dans leur comportement que les garçons, et déjà, la conformité aux stéréotypes féminins amène une plus grande conformité, notamment dans les domaines de préservation de soi et d'autrui, ces deux éléments engendrant une moindre prise de risque chez l'enfant.

Si le sexe influence les pratiques éducatives, cette influence n'est pas nécessairement déterministe et le comportement des enfants influence également les croyances et les pratiques des parents. Granié (2008b), dans son étude sur le lien entre le sexe, l'identité sexuée, les pratiques parentales de supervision et la prise de risque de l'enfant, montre que les pratiques parentales de supervision sont liées au sexe de l'enfant et à son niveau de masculinité. Plus précisément, la relation entre la masculinité et la tolérance des parents au risque serait sous l'influence du niveau de prise de

risque des enfants. Autrement dit, c'est parce que les enfants masculins – principalement des garçons – prennent davantage de risque que leurs parents tolèrent davantage la prise de risque que celle des enfants féminins. Ainsi, le comportement de l'enfant intervient sur les croyances parentales en les essentialisant, renforçant alors les pratiques différenciées envers les enfants masculins et féminins. Ainsi, si les pratiques parentales, elles-mêmes influencées par le sexe de l'enfant, influencent la prise de risque des enfants (Morrongiello, Corbett, McCourt, & Johnston, 2006 ; Morrongiello, Ondejko, & Littlejohn, 2004), le comportement même de l'enfant influence également les pratiques.

D'autres variables sont susceptibles d'influencer la socialisation différenciée selon le sexe, et plus particulièrement les pratiques parentales telles que le sexe du parent (Hagan & Kuebli, 2007) ou le niveau de masculinité des parents (Granié, 2008b). Hagan et Kuebli (2007) ont ainsi montré que les pères auraient tendance à superviser leurs filles de manière plus stricte que leurs garçons, alors qu'aucune différence n'est observée chez les mères. En revanche, des différences peuvent s'observer chez les mères lorsque l'enfant se trouve dans une situation réelle immédiate et grave de danger. D'autre part, la masculinité parentale entraînerait une plus grande tolérance face au risque et moins de supervision (Granié, 2008b).

Outre les parents, d'autres agents de socialisation sont susceptibles d'intervenir dans les différences de sexe dans les comportements à risque, tels que l'école (différenciation des jeux, formation de groupes de pairs unisexués jusqu'à la puberté) ou les médias qui peuvent renforcer et accroitre les croyances essentialistes (Heyman & Giles, 2006). Les pairs constituent également des agents de socialisation importants grâce auxquels les individus vont vivre des expériences de socialisation différenciées. Très tôt dans le développement de l'enfant s'observe un phénomène de ségrégation sexuelle : à partir de 3 ans, les enfants ont tendance à privilégier de plus en plus les interactions avec des pairs de même sexe (Martin & Fabes, 2001 ; Serbin, *et al.*, 1993). Ce n'est qu'au moment de l'adolescence que ce phénomène s'estompe. Pour Maccoby (1998), cette volonté d'éviter l'autre sexe serait avant tout due au fait que les enfants de même sexe ont des styles de comportement plus compatibles dès le plus jeune âge. Les filles préfèrent des jeux plus calmes, coopèrent entre elles verbalement et se tournent plus vers les adultes en cas de nécessité. En revanche, les garçons, plus turbulents, préfèrent des jeux plus brutaux et instaurent une hiérarchie au sein de leur bande. En conséquence, les filles ayant moins l'occasion de jouer avec des garçons, elles manifesteraient moins de comportements masculins et moins de comportements dangereux ou risqués. Cela a notamment été observé chez Granié (2010), qui montre une baisse concomitante de la conformité aux stéréotypes masculins et des comportements à risque chez les filles préscolaires. Par ailleurs, l'insistance des médias sur les prises de risque des garçons et des hommes peut également renforcer les croyances des adolescents et de leurs parents, et ainsi accroître les croyances essentialistes (Heyman & Giles, 2006) et la socialisation différenciée au risque.

Pour résumer, plusieurs études expliquent les différences de sexe dans les comportements à risque par l'effet de la socialisation différenciée (e.g., Granié, 2010). Celle-ci serait fondée sur les croyances différenciées sur les hommes et les femmes et les entretiendrait. Les expériences de socialisation différenciées, notamment au risque, expliqueraient non seulement les différences de sexe dans les comportements à risque, mais influenceraient ainsi l'essentialisation des croyances qui se vérifieraient (Wood & Eagly, 2010). Ainsi, en fonction de l'étiquette de sexe qu'on lui attribue à la naissance, l'individu va vivre des expériences de socialisation différentes liées aux attentes concernant les rôles féminins et masculins, issues de ses milieux de vie. Si l'asymétrie sociale des sexes apporte aux hommes de nombreux bénéfices, il semblerait qu'elle ait un effet délétère sur leur santé, notamment par un engagement plus important dans des comportements à risque. La socialisation différenciée des hommes et des femmes peut expliquer les différences de sexe dans les comportements à risque

évoquées dans le Chapitre 2. Cependant, comme indiqué, les individus ne se conforment pas nécessairement à tous les stéréotypes de sexe et peuvent également se conformer aux stéréotypes de l'autre groupe de sexe. Si les croyances concernant les hommes et les femmes peuvent amener à des comportements différenciés dans la prise de risque, certains domaines d'expression de la prise de risque sont déjà sexués. C'est notamment le cas de l'activité de conduite, qui, loin d'être un domaine neutre, peut être qualifié de masculin.

5.2.2 Croyances en termes de conduite : une activité masculine

Les croyances stéréotypées sur les hommes et les femmes concernent un grand nombre de domaines, parmi lesquels les activités. Ces attentes en termes d'activités, qui seraient en partie reliées aux croyances stéréotypées dans d'autres domaines (e.g., caractéristiques physiques, traits de personnalité, aptitudes, etc.), influenceraient les comportements des hommes et des femmes. La pratique physique a, par exemple, souvent été considérée comme une activité typiquement masculine, exercée par les hommes. Les différences anatomiques entre sexes ont souvent été avancées pour légitimer le fait que cette activité soit réservée aux hommes (force, etc.), et ce n'est que récemment que les femmes ont accédé au sport. De même, des stéréotypes de sexe s'observent dans le domaine professionnel : on s'attend par exemple davantage à ce que les charpentiers et les pilotes soient des hommes et que les infirmières, les enseignants et les travailleurs sociaux soient des femmes (Glick, Wilk & Perreault, 1995). Les activités professionnelles associées aux membres d'un groupe de sexe seraient influencées par les attributs associés au sexe (e.g., la confiance en soi ou les qualités de leadership des hommes). Ces attentes influenceraient les comportements des individus et expliqueraient ainsi le fait que si ces dernières années marquent l'apparition de changements positifs dans la scolarité des filles (e.g., l'ouverture à cetaines filières masculines) ou dans l'accès des femmes à certains métiers (e.g., cadres, ingénieurs), des disparités subsistent entre les métiers et les filières à forte majorité féminine ou masculine, notamment dans des milieux tels que la politique ou les conseils d'entreprises (Gaborit, 2009 ; Vouillot, 2002). L'activité de conduite ferait partie de ces activités sex-typées : il s'agirait d'une activité typiquement masculine.

Le caractère masculin de l'activité de conduite apparaît tout d'abord à travers les comportements différenciés des hommes et des femmes observables à travers le temps dans cette activité, et plus particulièrement dans l'accès à la mobilité. Longtemps, l'activité de conduite a été réservée aux hommes (cf. Chapitre 1). Dans une analyse sociologique de l'accès à la mobilité des femmes au cours du 20ème siècle, Demoli (2014) montre que si le 20ème siècle a constitué une période de banalisation ou d'universalisation de l'automobile (Villeneuve, 1971 ; Bardou et al., 1977, cités par Demoli, 2014), cette universalisation a tout d'abord été masculine. Les femmes n'ont en effet commencé à prendre le volant qu'à la fin de la période des Trente Glorieuses, et pour des trajets tout à fait différents de ceux des hommes. La diffusion du permis de conduire auprès des femmes a été tardive et a d'abord concerné les femmes les plus qualifiées (voir Demoli, 2014). Les pratiques ont toutefois évolué, notamment avec l'accès des femmes au travail, tant et si bien que celles-ci sont aujourd'hui aussi nombreuses que les hommes à passer le permis B en France (cf. Chapitre 1). Néanmoins, malgré cette évolution des pratiques, des différences persistent dans la mobilité : les femmes sont par exemple peu nombreuses à posséder le permis A, elles conduisent moins et lorsque la situation est jugée dangereuse et elles laissent davantage le volant aux hommes. Lorsque les hommes et les femmes sont réunis, c'est plus souvent l'homme qui conduit (Armoogum *et al.,* 2010). Enfin, les métiers liés aux transports sont majoritairement occupés par des hommes. De même, les différences

de sexe dans l'accès à la mobilité s'observent encore aujourd'hui dans certains pays (cf. Chapitre 1). L'observation des comportements traduit ainsi le caractère sexué de cette activité.

Les travaux sur l'histoire de la mobilité associent la question de l'accès à la mobilité des femmes à la question de leur émancipation et du maintien des rôles de sexe (Demoli, 2014). En effet, la mobilité des femmes aurait en partie permis leur émancipation progressive au cours du 20ème siècle (Buisseret, 2000 ; Scharff, 1991 ; Clarsen, 2008, cités par Demoli, 2014). De nombreuses critiques concernant l'appropriation de la bicyclette ou de l'automobile par les femmes, renvoyant à des arguments médicaux, moraux et aux compétences techniques, ont été émises. Ces résistances auraient notamment traduit une certaine remise en cause de leur émancipation, et mis en évidence une volonté de maintien des rôles de sexe : le rôle de la femme se situerait dans la sphère domestique, et son éloignement de cette sphère par l'accès à la mobilité brouillerait les rôles sociaux traditionnels (Thompson, 2000, cité par Demoli, 2014). De même, Berger (1986), qui a analysé le stéréotype de la femme comme piètre conductrice, voit dans ce stéréotype une manière de garder les femmes à leur place en limitant leur liberté et en les protégeant de l'influence de la société.

Plusieurs études indiquent que l'activité de conduite et plus largement le domaine de l'automobile et des transports sont typiquement masculins et que cette croyance est acquise de manière précoce par l'individu. En effet, l'analyse des stéréotypes en termes d'activité et de profession indique que les adultes, comme les enfants, considèrent comme masculins les métiers relatifs au domaine des transports (e.g., conducteur de bus, chauffeur routier, pilote d'avion, mécanicien), de même que les activités associées aux moyens de transport (e.g., construire des modèles d'avion, concevoir ou dessiner des voitures ou des fusées, réparer un vélo, réparer une voiture, laver sa voiture) (Liben & Bigler, 2002). De même, en ce qui concerne les jouets, qui sont sex-typés (i.e., la plupart des jouets sont vus comme davantage appropriés à un sexe plutôt qu'un autre), les jouets concernant les transports (voitures, navettes spatiales, trains, avions, vélos, etc.) et le fait de jouer avec ces jouets sont considérés comme masculins (e.g., Miller, 1987). Or, on a pu voir que les jouets stéréotypés participent à la formation des stéréotypes de sexe, des préférences sexuées et des différences comportementales (Cherney & Ryalls, 1999). Cela se ferait par le phénomène de ségrégation sexuelle (Maccoby, 1998) et par le fait qu'ils encouragent certaines activités et donc le développement de certaines compétences cognitives et sociales (e.g., Liss, 1983 ; Miller, 1987). Ainsi, alors que les filles jouent habituellement avec des poupées et des peluches, les jeunes garçons jouent avec les jouets de construction et de manipulation ainsi qu'avec des véhicules, (Miller, 1987) et dès 16 mois les filles montrent une préférence pour les poupées et les garçons, pour les véhicules (Serbin *et al.,* 2001). Cette association entre le domaine des transports et le groupe des hommes se fait de manière précoce. En effet, les enfants qui, comme on a pu voir, prennent très vite connaissance des stéréotypes de sexe en termes d'activités, de traits, de rôles, d'objets (e.g., jouets) ou encore de métaphore (e.g., Hill & Flom, 2007 ; Kuhn, Nash, & Brucken, 1978 ; Martin & Halverson, 1981 ; Eichstedt *et al.,* 2002) attribuent précocement le domaine des transports aux hommes. Dès deux ans, les enfants sont capables d'associer l'activité de réparer une voiture aux hommes (Poulin-Dubois *et al.,* 2002 ; Serbin *et al.,* 2002). De même, dès 18 mois, on observe une connaissance des stéréotypes de sexe en termes de jouets, les filles ayant déjà conscience du fait que les voitures sont davantage pour les garçons que pour les filles (Serbin *et al.,* 2001), et dès 3 ans, les enfants associent le fait de jouer avec des voitures aux garçons (Kuhn *et al.,* 1978).

Les travaux de sociologie posent également le domaine de la conduite comme un point clé de la masculinité (Graham & White, 2007 ; Walker, Butland, & Connell, 2000), la voiture permettant aux hommes d'affirmer leur masculinité (Thomas & Butcher, 2003 ; Walker, 1999). La voiture constituerait en effet un symbole de masculinité et de succès et serait instrumentalisée pour l'affirmation de son statut et de son pouvoir, constituant une source potentielle d'attraction du sexe opposé pour les

hommes (O'Connor & Kelly, 2006 ; Thomas & Butcher, 2003 ; Walker, 1999 ; Walker *et al.,* 2000 ; voir aussi Graham & White, 2007). L'activité de conduite et la mise en place de certains comportements particuliers (la culture de la voiture) permetterait aux jeunes hommes d'affirmer leur masculinité (manhood) et leur défiance des autorités, et ce, quel que soit leur force physique, leurs compétences intellectuelles, leur groupe ethnique ou encore leur catégorie sociale. Autrement dit, il s'agirait d'une manière facilement accessible de faire le genre, alors même que d'autres manières de démontrer sa masculinité (e.g., gagner de l'argent) peuvent s'avérer moins accessibles (Walker *et al.,* 2000).

Les médias, qui font partie des agents de socialisation, participent largement à la diffusion de ces stéréotypes de sexe, posant l'activité de conduite comme masculine ou l'automobile comme un objet masculin. En effet, l'iconographie publicitaire met en avant les rôles de sexe (Soulages, 2004) et illustre bien les domaines de compétences attendus de la part de chacun des sexes, tels que le domaine de l'automobile. Si l'on assiste aujourd'hui à une mixité des rôles plus affirmée dans la publicité (Perret, 2003, cité par Soulages, 2004), ce glissement des rôles ne s'avère que superficiel et l'attachement de l'automobile au rôle masculin reste très marqué.

Le caractère masculin de l'activité de conduite apparaît également à travers l'analyse des stéréotypes de sexe associés à la conduite. Bien que l'existence de tels stéréotypes semble évidente, tant les proverbes populaires associés notamment à la conduite des femmes sont répandus (e.g., « femme au volant, mort au tournant »), peu d'études ont cherché à vérifier si ces proverbes traduisent réellement des croyances socialement partagées concernant la conduite des hommes et des femmes (Granié & Papafava, 2011). Quelques études ont toutefois interrogé ces croyances concernant plus particulièrement la femme conductrice. Ces études ont mis en évidence l'existence d'un stéréotype négatif de la femme au volant. Plus précisément, les hommes comme les femmes auraient connaissance du stéréotype négatif concernant les aptitudes des femmes en conduite automobile (i.e., ils ont connaissance du fait que les gens en général considèrent les femmes comme de moins bonnes conductrices que les hommes) même s'ils n'y adhèrent pas nécessairement, d'un point de vue personnel (Chateignier *et al.,* 2011). L'analyse du contenu du stéréotype associé à la femme au volant met en évidence la négativité du stéréotype (Félonneau & Becker, 2011). Plus précisément, celui-ci renvoie à l'incompétence, au danger et à l'inattention. Berger (1986) a montré que le stéréotype de la femme comme piètre conductrice serait basé sur la croyance selon laquelle les femmes ne sont pas capables de gérer les situations stressantes, qui demandent des prises de décisions rapides, comme le sont les situations routières. Dans une autre étude, Granié et PaPapafava (2011) ont non seulement interrogé le contenu du stéréotype des conductrices, mais également celui des conducteurs. Cette étude menée sur des préadolescents et des adolescents présente l'intérêt de mettre en évidence l'existence de représentations différentes du conducteur selon son sexe, autrement dit, de stéréotypes de sexe associés à la conduite, dès le début de l'adolescence. De plus, elle permet d'approfondir le contenu de ces stéréotypes. Si les résultats vont bien dans le sens d'un stéréotype négatif posant la femme conductrice comme peu capable, ayant beaucoup d'accidents en pratiquant une activité qui ne correspond pas aux attentes sociales concernant son groupe de sexe, elle est également vue comme une conductrice prudente, conforme et ayant peu d'accidents. Concernant l'homme conducteur, les données obtenues dressent le portrait d'un homme jugé bon conducteur, capable, inscrit dans une activité conforme aux attentes sociales en fonction de son sexe, tout en étant imprudent et infractionniste[79]. Le contenu de

[79] Il est à noter que dans l'étude de Granié et Papafava (2011), le contenu du stéréotype varie en fonction du sexe et de l'âge du perceveur. L'image de la femme au volant devient plus négative avec l'âge alors que l'image du conducteur reste relativement stable. Autrement dit, il semble y avoir une dévalorisation de l'image de la femme au volant avec l'âge.

ces stéréotypes semble aller dans le sens des résultats de plusieurs études, concernant les croyances en termes de conduite et les croyances plus larges sur les hommes et les femmes, qui montrent que les femmes tendent à être perçues comme moins compétentes que les hommes dans la tâche de conduite, mais toutefois moins à risque d'accident (e.g., Dejoy, 1992 ; Glendon, Dorn, Davies, Matthews, & Taylor, 1996), tandis que les hommes seraient perçus comme plus agressifs et preneurs de risque et ayant un risque d'accident plus élevé que les femmes (Glendon *et al.,* 1996). Les femmes seraient également perçues comme moins actives et plus hésitantes que les hommes (Harris & Miller, 2000).

Au-delà du fait que les stéréotypes de sexe associés à la conduite vont dans le sens des stéréotypes plus généraux qui posent la prise de risque comme masculine, les stéréotypes de sexe associés à la conduite traduisent une vision essentialiste des rôles de sexe relatifs à la tâche de conduite. Plus précisément, ces stéréotypes mettent en évidence la croyance selon laquelle l'activité de conduite serait une activité masculine. Ils mettent également en évidence la croyance selon laquelle les capacités qui la sous-tendent seraient naturellement présentes chez les hommes, tandis que les femmes en seraient dépourvues et seraient naturellement inadaptées pour cette activité (Granié & Papafava, 2011). Plus précisément, les femmes seraient perçues comme prudentes et ayant beaucoup d'accidents en raison d'une moindre maitrise de l'activité de conduite et de l'inadéquation entre l'activité de conduite et le rôle féminin (Granié & Papafava, *op. cit.*). Les accidents des femmes seraient d'ailleurs davantage attribués à une incapacité à adopter le comportement correct, autrement dit à des causes internes incontrôlables, à des actes non intentionnels dont les conséquences ne sont pas anticipées plutôt qu'à un manque de prudence (Lawrence & Richardson, 2005). L'homme, quant à lui, serait perçu comme un bon conducteur, car l'activité de conduite serait en adéquation avec le rôle de sexe masculin (Granié & Papafava, 2011). La compétence pour la conduite ferait partie intégrante du fait d'être un homme (Harré, Field, & Kirkwood, 1996). Les accidents des hommes sont d'ailleurs davantage attribués à une plus grande imprudence ou à une prise de risque, autrement dit, à des actes intentionnels dont les conséquences sont connues mais non prises en compte (Lawrence & Richardson, 2005). L'homme est cependant également perçu comme imprudent et infractionniste. Pour Granié et Papafava (2011), tout se passe comme si les femmes, naturellement inadaptées à l'activité de conduite et naturellement moins compétentes, devaient se montrer prudentes et se conformer aux règles routières, tandis que les compétences de conduite naturelles des hommes leur permettaient de prendre des risques, notamment en transgressant les règles (Granié & Papafava, *op. cit.*). Les auteurs notent d'ailleurs que, dans leur étude, la perception des compétences de conduite semble être négativement reliée à la perception de capacité de prudence. Dans le même sens, Näätänen et Summala (1976) notent que la propension à conduire vite et à effectuer des dépassements de véhicules est généralement considérée comme une preuve de compétence. Ainsi, l'analyse des stéréotypes de sexe associés à la conduite semble indiquer que, pour les individus – en l'occurrence des adolescents dans l'étude de Granié et Papafava (*op. cit.*) - l'appartenance au groupe des hommes confère à l'individu une compétence naturelle pour la conduite, dont l'infractionnisme est une manifestation. L'appartenance au groupe des femmes supposerait, à l'inverse, une inaptitude naturelle à la conduite, dont la prudence et la conformité aux règles en seraient la manifestation.

Pour résumer, l'activité de conduite apparaît être une activité typiquement masculine, chargée de stéréotypes de sexe. Ces croyances concernant les hommes et les femmes au volant seraient utilisées par les conducteurs (Davies & Patel, 2005 ; Derks, Scheepers, Laar, & Ellemers, 2011) et seraient susceptibles de guider les attentes sur le comportement d'autrui et d'orienter le comportement de l'individu (e.g., Yeung & von Hippel, 2008).

5.2.3 Effet des attentes en termes de conduite sur les comportements au volant

La conduite est une activité sexuée. Aussi, les stéréotypes de sexe associés à la conduite posent la prise de risque dans le domaine de la conduite comme une conséquence de la compétence naturelle des hommes pour cette activité. Au-delà du fait que les stéréotypes et rôles de sexe peuvent influencer les comportements à risque des individus, leurs comportements peuvent également être influencés par les attentes à l'égard des hommes et des femmes en termes de conduite.

Plusieurs études ont mis en évidence, chez les hommes comme chez les femmes, la relation entre, d'une part, la conformité aux stéréotypes de sexe et, d'autre part, le style de conduite et les comportements de conduite dangereux, ou des variables associées, comme la surestimation de ses compétences, (Özkan & Lajunen, 2005b, 2006 ; Sibley & Harré, 2009). Sibley et Harré (2009) interprètent l'effet médiateur des rôles de sexe entre le sexe et la surestimation de ses compétences comme le résultat de la socialisation différenciée au risque selon le sexe. Plus particulièrement, selon Sibley & Harré, ce lien serait le résultat de l'exposition des garçons et des hommes à des expériences de socialisation valorisant la prise de risque et associant la compétence en conduite à la masculinité, la compétence et la prise de risque en conduite faisant partie intégrante de l'identité masculine. Autrement dit, les différences de sexe dans les comportements à risque au volant s'expliqueraient par l'association de caractéristiques comme « ne pas avoir peur » et « être compétent » à la masculinité, caractéristique pouvant être associées à la prise de risque (Harré, 2000 ; Papadakis & Moore, 1991 ; Raithel, 2001). Les différences de sexe observées dans l'estimation de ses compétences de conduite viendraient appuyer cette idée d'une socialisation sexuellement différenciée posant les compétences de conduite comme masculines. En effet, les jugements que les individus portent sur leur conduite semblent aller dans le sens des attentes en termes de conduite à l'égard des hommes et des femmes : les hommes montrent un sentiment d'auto-efficacité plus important et une estimation de leurs performances plus favorables que les femmes et ils surestiment davantage leurs compétences de conduite (Harré, Foster, & O'Neill, 2005 ; Harré & Sibley, 2007 ; Laapoti *et al.,* 2003). Autrement dit, outre l'effet des rôles de sexe et de la socialisation différenciée au risque sur les comportements à risque, les garçons et les hommes verraient leur comportement influencé par les croyances et les attentes à l'égard des hommes et des femmes relatives à la conduite.

Plusieurs études ont mis en évidence une relation de causalité entre le versant social de l'identité sexuée, à savoir la connaissance de son appartenance à un groupe de sexe et la conformité aux rôles définissant ce groupe, et les comportements dans le contexte sexué qu'est celui de la conduite. Ces études ont ainsi cherché à activer expérimentalement la catégorie sociale de sexe qui peut être rendue plus ou moins saillante selon les contextes et qui peut produire des comportements en adéquation avec les stéréotypes de sexe (e.g., Davidson & Burke, 2004). L'effet de l'activation de l'identité sociale de sexe a, par exemple, pu s'observer sur les performances en contexte académique (e.g., Croizet, Desert, Dutrevis, & Leyens, 2001 ; Huguet & Monteil, 1996 ; Spencer *et al.* 1999). L'effet de l'activation de l'appartenance groupale a, plus particulièrement, été mis en évidence sur les comportements de conduite des femmes, au travers de l'effet de la menace du stéréotype (Chateignier *et al.,* 2011 ; Felonneau & Becker, 2011 ; Yeung & von Hippel, 2008). Cet effet de la menace du stéréotype a été observé sur les performances de jeunes femmes dans des tâches de questions sur la conduite (Chateigner *et al.,* 2011 ; Felonneau & Becker, 2011). Dans l'étude de Félonneau & Becker (2011), les femmes amenées à penser, par la consigne préalable à la tâche, que leur performance allait être comparée à celle des hommes (condition de menace du stéréotype) ont vu leur performance au test du Code de la route dégradée, comparée à celles pour lesquelles la consigne n'induisait aucune comparaison sociale susceptible d'activer le stéréotype négatif de la femme au volant. De même, dans

l'étude de Chateignier *et al.* (2011), les résultats montrent que les femmes en condition diagnostique des capacités de conduite obtiennent des performances inférieures au test de conduite qu'en condition non diagnostique et que cette chute de performance s'explique par une plus grande intensité de colère chez les femmes menacées. Yeung et von Hippel, (2008) ont, quant à eux, mené une étude visant à tester l'effet de la menace du stéréotype sur les performances de conduite effective sur simulateur de conduite de jeunes conductrices. Dans cette étude, le stéréotype négatif de la femme au volant était activé par la consigne préalable à la tâche de conduite, en expliquant que l'expérience à laquelle les jeunes femmes allaient être soumises visait à comprendre « pourquoi les hommes sont de meilleurs conducteurs que les femmes » - procédure dite de la « menace du stéréotype ». Les résultats montrent que lorsqu'on active le stéréotype négatif de « la femme au volant », on observe davantage d'erreurs de conduite sur simulateur chez les conductrices. Autrement dit, l'activation du stéréotype qui devait mobiliser l'appartenance de femmes conductrices à leur groupe de sexe a eu un effet perturbateur sur leurs performances de conduite. Les stéréotypes de sexe associés à la conduite affectent également le comportement des hommes. Dans une étude de Schmid Mast, Sieverding, Esslen, Graber, & Jäncke, (2008), dans laquelle l'ensemble des participants étaient des hommes adultes, la masculinité était activée implicitement par le paradigme de l'amorçage subliminal (Bargh, Chen, & Burrows, 1996) et l'on mesurait leur comportement de conduite sur simulateur. L'attribution d'un contexte sexué à la tâche de conduite se faisait par l'énonciation, au cours de la tâche, de termes relevant du rôle de sexe masculin tels que « père, « costume », « fort ». Cela avait pour objectif de mobiliser l'appartenance des hommes à leur groupe de sexe ainsi que les stéréotypes de sexe masculins qui y sont associés. L'activation implicite de ces stéréotypes de sexe engendrait davantage de comportements à risque, augmentant notamment la vitesse moyenne de conduite. Ces études permettent ainsi de mettre en évidence le lien causal entre l'identité sexuée et les comportements au volant, notamment les comportements à risque. Plus précisément, elles démontrent l'influence de l'appartenance sociale des individus à un groupe de sexe ainsi que des comportements manifestant cette identité sociale sur la prise de risque.

Le niveau d'identification à son groupe de sexe peut également venir moduler l'effet de l'activation de son identité sexuée. Une étude de Derks *et al.* (2011), menée chez des conductrices, met en évidence un effet du niveau d'identification à leur groupe de sexe sur l'état motivationnel provoqué par la menace de l'identité sociale, induite par une tâche de stationnement à réaliser sur ordinateur, après que le stéréotype négatif de la femme au volant ait été activé. En effet, les résultats de cette étude montrent un effet différentiel du contexte (amenant soit à l'affirmation de soi, soit à l'affirmation groupale)[80] sur la réponse cardiovasculaire (traduisant soit un état motivationnel de challenge, soit de menace) en fonction du niveau d'identification des femmes à leur groupe, dans une situation où leur identité sociale est menacée. Leur identité sociale était menacée par la réalisation d'une tâche de stationnement après que le stéréotype les posant comme de mauvaises conductrices ait été amorcé. Plus précisément, les femmes faiblement identifiées à leur groupe, et chez qui le stéréotype négatif de la femme au volant a été activé, montrent davantage de réponses cardiovasculaires traduisant le challenge en situation d'affirmation de soi, et à l'inverse, davantage de menace en situation d'affirmation groupale. Les femmes fortement identifiées, quant à elles, montrent davantage de réponses cardiovasculaires traduisant la menace en situation d'affirmation de soi et davantage de challenge en situation d'affirmation groupale. Les auteurs en concluent que l'affirmation de soi serait donc une

[80] En condition « affirmation de soi », les sujets recevaient un feed-back selon lequel les essais précédents avaient révélé de bonnes performances personnelles à la tâche de stationnement, tandis qu'en condition « affirmation groupale », les sujets recevaient un feed-back selon lequel les femmes du groupe ont finalement de bonnes performances.

bonne stratégie pour faire face à la menace de son identité sociale chez les femmes faiblement identifiées à leur groupe, mais pas chez les femmes fortement identifiées à leur groupe. Ainsi, il semble que si l'activation de son appartenance groupale peut influencer les comportements dans le contexte masculin qu'est celui de la conduite, le niveau d'identification à son groupe de sexe semble également jouer un rôle.

Pour résumer, l'activité de conduite constituant une activité masculine, les comportements de conduite des hommes et des femmes sont susceptibles d'être influencés par leur appartenance groupale et par les attentes qui y sont associées, notamment lorsque l'identité sociale de sexe est rendue saillante par le contexte.

Ainsi, contrairement aux théories biologiques et évolutionnistes, les théories psychosociales mettent en évidence l'influence du contexte social sur les comportements à risque. Les études menées dans ce domaine apportent un certain nombre d'éléments indiquant que les différences intergroupes de sexe, comme les différences intragroupes dans les comportements à risque, pourraient s'expliquer par l'influence des rôles de sexe, comme proposé par plusieurs auteurs (e.g., Byrnes et al., 1999 ; Yagil, 1998). Outre le fait que la prise de risque constitue, en soi, un comportement attendu chez les hommes, les rôles de sexe sont associés directement ou indirectement à l'engagement dans des comportements à risque. Par ailleurs, la conduite constitue une activité sexuée chargée de stéréotypes de sexe. Plusieurs études ont ainsi pu montrer l'effet de l'activation de l'identité sexuée - plus précisément de l'appartenance à un groupe de sexe - sur les comportements de conduite, et notamment les comportements à risque des hommes. Si l'ensemble de ces résultats semble aller dans le sens d'un effet du genre sur les comportements à risque, l'influence des facteurs biologiques ne doit pas pour autant être niée.

5.2.4 Vers une prise en compte de l'effet intégratif des variables sexe et genre dans l'explication des comportements à risque

Alors que les théories biologiques et évolutionnistes se focalisent sur l'influence des facteurs biologiques sur les comportements différenciés des hommes et des femmes, les études sur le genre ont mis l'accent, ces dernières années, sur l'influence des variables psychosociales sur les différences de sexe. Si cette dernière approche présente l'intérêt de remettre en cause l'idée d'un déterminisme biologique des comportements, l'influence des variables biologiques ne doit pas pour autant être niée.

La seule prise en compte des effets des variables psychosociales (e.g., rôles de genre), de la même façon que la seule prise en compte des variables biologiques, ne permet pas d'expliquer les différences de sexe, les deux facteurs étant interdépendants. En effet, les études s'intéressant aux effets des variables biologiques sur les différences de sexe ont mis en évidence des effets de la socialisation et de la culture. Les études sur la plasticité cérébrale montrent également que les expériences passées peuvent modifier la structure cérébrale (Vidal, 2006). Autrement dit, l'influence des variables biologiques sur les comportements des hommes et des femmes serait modérée par l'environnement social (cf. point 2.1.2). L'inverse est également vrai : certains travaux suggèrent que les facteurs psychosociaux seraient en partie sous l'influence des facteurs biologiques. On a, par exemple, pu voir que certaines études montrent que les filles atteintes du syndrome CAH montrent une préférence pour les activités et jouets masculins et les pairs de sexe masculin, suggérant que les préférences sex-typées en termes d'activités auraient une base hormonale, et ne seraient pas uniquement le résultat d'une socialisation sexuellement différenciée (Hines & Kaufman, 1994 ; Hines et al., 2004 ; voir aussi Hines, 2004). Pour Wood et Eagly (2012), la socialisation différenciée pourrait ainsi appuyer les effets de

différences hormonales préexistantes en entretenant des choix d'activités et de jouets différents selon le sexe. Ainsi, les facteurs biologiques et sociaux apparaissant interdépendants, plusieurs auteurs, s'inscrivant dans une approche biosociale, plaident en faveur d'une prise en compte de l'effet intégratif des variables biologiques et psychosociales pour tenter d'expliquer les différences de sexe dans les comportements. C'est notamment l'approche adoptée par Wood et Eagly (2010, 2012), qui proposent un modèle bio-social de l'effet des rôles de sexe sur les comportements que nous allons décrire brièvement.

Dans leur modèle, Wood et Eagly (2010, 2012) considèrent que les comportements des hommes et des femmes seraient guidés par les rôles de sexe à travers l'interaction de trois causes proximales : les changements hormonaux, les identités sexuées[81] et les attentes sociales. Plus précisément, les changements hormonaux surviendraient et influenceraient le comportement lorsque l'individu doit se conformer à un rôle particulier (ou « performer un rôle »), ou lorsqu'il se trouve dans une situation particulière. La performance de rôles impliquant de prendre soin des autres est par exemple associée à l'augmentation, entre autres, du niveau d'ocytocine, tandis que la performance de rôles impliquant de la domination et de la compétition est associée avec l'augmentation du niveau de testostérone. Ainsi, pour Wood et Eagly (*op. cit.*), il faut que la situation implique la mise en place d'un rôle social particulier pour que les hormones soient mobilisées et que les changements hormonaux influencent les comportements[82]. D'autre part, les comportements seraient influencés par les identités sexuées de l'individu à travers le mécanisme d'autorégulation comportementale (Wood *et al.,* 1997). Les individus qui se décrivent comme agentiques vont ainsi avoir tendance à agir de manière dominante et à montrer des comportements affirmés. Enfin, les attentes sociales viendraient également influencer le comportement des individus dans le sens où les individus tendent à se conformer aux rôles de sexe, aux attentes, que ceux-ci soient communiqués explicitement ou implicitement, ou que l'individu en ait simplement connaissance (e.g., menace du stéréotype). La conformité à un rôle de sexe serait ainsi sous l'influence de l'interaction de facteurs biologiques (hormones) et psychosociaux (identités sexuées et attentes sociales)

Selon l'hypothèse d'une interaction des mécanismes biologiques et psychosociaux du modèle de Wood & Eagly (2010, 2012), il y aurait une mobilisation sélective d'hormones et d'autres processus neurochimiques pour des rôles particuliers, en fonction de l'identité sexuée des hommes et des femmes et les attentes sociales à leur égard. Ainsi, par exemple, la testostérone influencerait les comportements quand les individus se trouvent dans des rôles impliquant de la domination et de la compétition, tels que définis par leurs identités sexuées et les attentes des autres. De même, le comportement maternel des femmes, par exemple, serait causé par l'intégration des qualités d'attention aux autres dans leur identité, ainsi que par les attentes sociales concernant ce comportement, les deux facteurs mobilisant eux-mêmes des processus neurochimiques (e.g., augmentation du niveau d'ocytocine et mécanismes

---

[81] Dans leur modèle, Wood et Eagly (2010, 2012) considèrent qu'il existe plusieurs identités sexuées pour insister sur le fait que l'identité sexuée peut renvoyer à la conformité en termes de traits, au type d'interactions/ relations sociales (dépendance, interdépendance), et l'identité sexuée collective.

[82] En l'absence de rôle social particulier à mettre en place ou d'influence situationnelle particulière, le niveau de Testostérone (T) n'augmente pas (voir Wood & Eagly, 2010). Bien que le modèle de Mazur et Booth (1998) suggère une influence réciproque de la T sur les comportements et de la situation sur la mobilisation de T, les résultats de plusieurs études expérimentales tendent à montrer que l'augmentation du niveau de T n'augmente pas systématiquement le niveau d'agressivité, de colère ou d'hostilité (Archer, 2006). Pour Wood et Eagly (2010), cela suggère que, pour que la testostérone influence le comportement, il faut que la situation active l'identité masculine.

de récompenses) lorsque l'individu doit performer ce rôle ou se trouve dans une situation impliquant la mise en place de ce rôle.

Selon le modèle, ces processus biologiques et psychologiques seraient influencés par la socialisation différenciée selon le sexe. A travers la socialisation pour des rôles particuliers, les filles et garçons apprendraient à répondre aux signaux neurochimiques et à les délivrer, à répondre aux identités sexuées et aux attentes des autres, ce qui leur permettrait de performer ou mettre en place les rôles sociaux de sexe.

Pour Wood et Eagly (*op. cit.),* l'exposition prénatale aux hormones peut également influencer les processus biosociaux évoqués et donc les différences de sexe dans les comportements. En effet, l'exposition prénatale aux androgènes influencerait les préférences pour les jeux et le niveau d'activité des enfants, et ainsi affecterait leur réceptivité aux efforts de socialisation des pairs et des parents par exemple (e.g., Beaulieu & Bugental, 2006 ; Wood & Eagly, 2010). Les agents de socialisation vont encourager, possiblement en réponse aux préférences préexistantes liées à l'exposition prénatale aux androgènes, les jeux conformes aux attentes (e.g., Leaper & Friedman, 2007). A travers les expériences différenciées, filles et garçons développent des attentes, des préférences et des habilités différentes (Bussey & Bandura, 1999). Selon Wood et Eagly, cette socialisation influencerait les identités sexuées des individus ainsi que les attentes sociales. Les hommes peuvent par exemple développer des identités relativement agentiques et les autres peuvent s'attendre à ce qu'ils agissent de manière agentique (Wood & Eagly, 2010).

Wood et Eagly insistent sur le fait que les rôles de sexe, qui guident les comportements à travers l'influence des trois causes proximales évoquées, trouvent leur origine dans la division du travail, elle-même basée sur l'interaction entre les facteurs culturels et économiques et les attributs physiques et reproductifs des hommes et des femmes (Wood & Eagly, 2010) (cf. point 3.2.3).

Pour résumer, dans ce modèle, les différences de sexe dans les comportements sont le résultat de l'interaction des régulations hormonales, de l'autorégulation des comportements par les identités sexuées et des régulations sociales par rapport aux attentes (Wood & Eagly, 2010). Ce modèle illustre bien l'intérêt de la prise en compte de l'effet intégratif du biologique et du social pour comprendre les différences de sexe. Causées par l'interaction des facteurs biologiques et sociaux, celles-ci ne seraient pas figées. Les variations dépendraient de la division du travail dans une société donnée et des expériences de socialisation.

Pour illustrer leur modèle biosociale des différences de sexe, Wood et Eagly (2010) proposent une explication des différences de sexe dans les comportements agressifs et de compétition nécessaires pour gagner une compétition sportive. Les différences dans les niveaux d'agressivité et de compétition ont souvent été mobilisées pour expliquer les différences de sexe dans la prise de risque. Selon leur modèle, les comportements sont donc guidés par les rôles de sexe et les rôles sociaux spécifiques (athlète, parent, employé, etc.), dont la performance résulte de l'interaction des facteurs biologiques (hormones et signaux neurochimiques) et des facteurs psychosociaux (identités sexuées et attentes sociales), le tout influencé par la socialisation différenciée. Plus précisément, la mise en place de comportements agressifs et compétitifs serait due, en partie, à l'augmentation du niveau de testostérone circulant (T), sécrétée en plus grande quantité par les hommes. En effet, les situations impliquant la mise en place des rôles reliés à la domination et à la compétition entraineraient une augmentation du niveau de T. De plus, la compétition sportive serait également sous l'influence de l'identité masculine ou agentique, étant donné que l'athlète régule son comportement en fonction son identité sexuée (autorégulation). Enfin, le comportement de l'individu et sa performance sportive, serait également

influencée par les attentes sociales (e.g., les attentes des supporters, des joueurs, des entraineurs), à travers, notamment, un mécanisme de confirmation comportementale. Pour résumer, les fluctuations du niveau de T influencent les comportements agressifs et compétitifs quand l'individu est engagé dans un rôle impliquant de la domination et/ou de la compétition, tel que défini par ses identités sexuées[83] et par les attentes sociales. En revanche, lorsque la situation ne rend pas pertinente la mise en place d'un rôle social particulier, le niveau de testostérone n'augmenterait pas (Wood & Eagly, 2010). Ainsi, il faut que la situation active l'identité agentique pour que la testostérone soit mobilisée. Comme indiqué, dans leur modèle, Wood et Eagly (*op. cit.*) insistent sur l'influence de la socialisation différenciée sur la construction de l'identité sexuée et les comportements différenciés, notamment agressifs et de compétition, cette socialsiation étant elle-même sous l'influence de facteurs biologiques. L'exposition prénatale aux androgènes, plus importante chez les individus de sexe masculin, augmenterait leur niveau d'activité et influencerait les préférences pour les jeux et jouets masculins, qui influenceraient les expériences de socialisation (e.g., expériences impliquant des activités physiques, énergiques, ou encore des situations de domination physique). En conséquence de cette socialisation différenciée, influencerait les identité ssexuées et les attentes sociales et ainsi les comportements. Ainsi, l'exposition prénatale aux androgènes influencerait les processus biosociaux qui produisent des différences de sexe dans les comportements, tels que les comportements agressifs et de domination associés aux comportements à risque.

Pour résumer, les différences de sexe dans les comportements s'expliqueraient par l'effet des rôles de sexe, dont la performance dépend de l'interaction de facteurs biologiques et psychosociaux. Ce modèle général proposé par Wood & Eagly (2010, 2012) peut être appliqué aux comportements à risque. Il présente l'intérêt d'insister sur le fait que les facteurs biologiques et psychosociaux (identité sexuée et attentes sociales) sont interdépendants et influencent conjointement les comportements, tels que les comportements de domination ou agressifs. Ce modèle n'a cependant, à notre connaissance, pas été testé expérimentalement. Si de plus en plus d'auteurs insistent sur l'importance de prendre en compte à la fois le sexe et le genre dans l'explication des différences de sexe dans les comportements à risque, peu d'études l'ont réellement testé, les études se contentant bien souvent d'interpréter leurs résultats de cette manière. C'est par exemple le cas de Brown (2013), qui propose une explication en termes de double influence du sexe biologique et du sexe social sur les comportements à risque liés à la consommation d'alcool des hommes.

6. Conclusion

Pour conclure, différents types d'explications ont été proposées concernant les différences de sexe dans les comportements à risque. Ces différences ont ainsi été expliquées en termes de différences biologiques (e.g., effet de la testostérone) et d'adaptation de l'espèce (e.g., compétition intrasexe plus importante chez les hommes). Plus récemment, les études se sont intéressées au déterminisme social de ces différences de sexe et s'intéressant aux effets des variables psychosociales, et plus particulièrement de l'identité sexuée sur les comportements à risque. Plusieurs travaux montrent que les rôles de sexe masculins et féminins semblent expliquer les différences intergroupes mais également intragroupes dans les comportements à risque. Si ces différentes études mettent en évidence un effet

[83] Pour rappel, pour Wood et Eagly (2010), il y aurait différents types d'identités sexuées.

des rôles de sexe sur les comportements à risque, elles ne permettent cependant pas d'indiquer clairement le sens de ce lien. En effet, la plupart de ces études étant corrélationnelles, la mise en évidence du lien entre masculinité et prise de risque ne permet pas de savoir si les individus prennent davantage de risques pour démontrer leur masculinité ou bien si les relations mises en évidence dans ces études ne traduisent pas simplement un effet des traits masculins d'agenticité sur la prise de risque. Par ailleurs, les modèles actuels de l'identité sexuée proposent une vision multidimensionnelle de l'identité sexuée, or, aucune recherche, à notre connaissance, n'a porté sur l'effet de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité sur les comportements à risque. Pour résumer, si les effets de l'identité sexuée sont souvent discutés et évoqués comme explication des comportements différenciés des individus et notamment des comportements à risque, rares sont les études qui ont réellement cherché à tester ces effets.

CHAPITRE 4

Problématique

1. Prise de position théorique

La question des différences de sexe comme celle du risque est l'objet d'étude de disciplines variées, de la psychologie, à la biologique en passant par l'anthropologie ou encore la sociologie. Les différences de sexe dans les comportements à risque, à savoir la tendance des hommes à prendre plus de risque, ont souvent été expliquées par une combinaison des théories biologiques et évolutionnistes. Les théories biologiques expliquent ces différences par l'influence de facteurs endogènes et plus particulièrement, de différences hormonales entre hommes et femmes (e.g., Rosenbloom & Wolf, 2002 ; Zuckerman 1991 ; Zuckerman & Kuhlman, 2000). Les théories évolutionnistes (Daly & Wilson, 1988) considèrent quant à elles que les différences de sexe sont les résultats de problèmes adaptatifs différents auxquels ont été confrontés les hommes et les femmes au cours de l'évolution. Ces approches ont toutefois fait l'objet d'un certain nombre de critiques liées notamment à la faible prise en compte des variations contextuelles et intragroupes dans les comportements sexués (Kenrick *et al.,* 2004 ; Wood & Eagly, 2010) et ainsi à leur tendance à essentialiser les différences de sexe.

1.1. Une perspective psychosociale

La perspective psychosociale remet en cause le déterminisme biologique qui caractérise ces deux premières approches, en expliquant les différences de sexe par l'influence de l'environnement social sur les comportements. Les différences de sexe sont vues non pas comme des différences de sexe mais comme des différences de genre, relevant d'une construction sociale. Dans cette perspective, le sexe constitue une catégorie sociale au même titre que l'âge ou l'ethnie, à laquelle sont associées des stéréotypes de sexe, croyances socialement partagées sur ce qui signifie être un homme ou une femme dans une société donnée. Les stéréotypes de sexe ne seraient pas seulement descriptifs (i.e., ce que les hommes et les femmes font) mais également prescriptifs en ce sens qu'ils reflètent les croyances sur la manière dont les hommes et les femmes doivent être (i.e., ce que les hommes et les femmes doivent faire) (Fiske & Stevens, 1993). Les stéréotypes de sexe vont donc guider les comportements des individus. Etant donné que les normes de sexe expriment les caractéristiques socialement désirables en tant qu'homme ou femme dans une société donnée, les individus qui s'en écartent trop sont perçus assez négativement et sont stigmatisés (Basow, 1992). Sous la pression de l'environnement social, les individus vont ainsi se construire en tant qu'individus sexués, et vont plus ou moins internaliser les stéréotypes et rôles de sexe (Bussey & Bandura, 1999). Ainsi, selon cette approche, les différences de sexe dans l'engagement dans des comportements à risque ne sont pas entendues comme le seul fait des différences biologiques entre sexes mais le fait de croyances socialement partagées qui seraient associées aux catégories sociales de sexe. De plus en plus de recherches s'inscrivent actuellement dans cette approche et expliquent ainsi les différences de sexe comme résultant de la conformité à certains aspects des rôles de sexe masculins (e.g., Byrnes, *et al.,* 1999 ; Granié, 2009 ; Mahalik *et al.,* 2007 ; Sen

et al., 2007 ; Yagil, 1998), elle-même liée à la volonté des hommes de manifester leur appartenance à leur groupe.

Cette approche présente l'intérêt d'apporter des éléments d'explication non seulement aux différences intergroupes (entre hommes et femmes) dans la prise de risque mais également aux différences intragroupes (entre hommes et entre femmes) et intraindividuelles (différences observables chez un même individu, selon la situation). En effet, la conformité aux stéréotypes définissant son groupe de sexe d'appartenance est indépendante du sexe biologique (Bem, 1974), flexible et largement dépendante du contexte (e.g., Deaux & LaFrance, 1998). Sans nier ou remettre en cause l'effet des variables biologiques sur les comportements à risque, expliquant les différences de sexe dans les comportements à risque, nous nous situons, dans ce travail de thèse, dans cette approche psychosociale, cherchant à mettre en évidence l'influence de l'identité sexuée sur les comportements à risque.

1.2. Une conception multidimensionnelle de l'identité sexuée

L'identité sexuée peut être définie comme le sentiment d'appartenir à un sexe et l'appropriation par l'individu des caractéristiques définies culturellement qui lui sont reliées (Le Maner-Idrissi, 1997). Constituant une dimension spécifique de l'identité, l'identité sexuée posséderait à la fois un versant social et un versant personnel (Granié & Zaouche-Gaudron, 1997). Il s'agirait d'une identité sociale ou collective comme une autre (e.g., Wood & Eagly, 2009), l'identité sociale renvoyant à la connaissance de son appartenance à un groupe social et à la signification émotionnelle et évaluative qui résulte de cette appartenance (Tajfel, 1972). De nombreux auteurs considèrent que l'identité sociale serait multidimensionnelle (e.g., Ashmore *et al.,* 2004 ; Leach *et al.,* 2008 ; Luhtanen & Crocker, 1992 ; Sellers *et al.,* 1998 ; Ruble *et al.,* 2004). De la même manière, les modèles récents considèrent l'identité sexuée, comme un construit multidimensionnel (Ashmore *et al.,* 2004 ; Cameron, 2004 ; Cameron & Lalonde, 2001 ; Carver *et al.*, 2003 ; Egan & Perry, 2001 ; Jodoin & Julien, 2011 ; Liben & Bigler, 2002 ; Tobin *et al.,* 2010). Les différentes dimensions de l'identité sexuée constitueraient différentes manières d'appréhender l'identification de l'individu à sa catégorie de sexe (e.g., Tobin *et al.*, 2010). Bien que l'auto-attribution des caractéristiques du groupe d'appartenance puisse faire partie des dimensions de l'identité collective (e.g., Ashmore *et al.*, 2004), celle-ci ne se résume pas à cela et peut également renvoyer à la satisfaction de sexe, au sentiment de typicalité perçu, à la pression à la conformité aux rôles de sexe ressentie, à la centralité ou encore aux biais intergroupes (e.g., Egan & Perry, 2001).

Dans ce travail de thèse, nous nous situons dans une approche de l'identité sexuée en tant que construit multidimensionnel (e.g., Ashmore *et al.,* 2004 ; Egan & Perry, 2001), l'identité sexuée renvoyant non seulement à la conformité aux stéréotypes de sexe mais également au niveau d'identification de l'individu à son groupe de sexe. Cette conception est relativement nouvelle, comme en témoigne le fait qu'aucun outil à notre connaissance n'ait été validé chez l'adulte pour mesurer l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité[84]. La plupart des travaux ont investigué l'effet du genre sur les comportements à risque en se centrant sur le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe et les comportements à risque. Aucune recherche, à notre connaissance, ne s'est intéressée à l'effet de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité sur les comportements à risque. La prise en compte de cette multidimensionnalité de l'identité sexué permettrait pourtant de comprendre plus finement le lien

[84] Certaines études ont néanmoins utilisé différents indicateurs de l'identification à son groupe pour mesurer l'identité sexuée (e.g., Cameron & Lalonde, 2001 ; Gurin & Townsend, 1986).

entre identité sexuée et comportements à risque, les différentes dimensions pouvant avoir des effets différenciés comme cela a pu s'observer sur l'ajustement psychosocial (e.g., Egan & Perry, 2001). Il est à noter que dans ce travail de thèse, bien que nous considérions que la conformité aux stéréotypes de sexe puisse constituer une dimension de l'identité sexuée, nous traiterons l'identification à son groupe de sexe et la conformité aux stéréotypes de sexe séparément dans le sens où la conformité aux stéréotypes de sexe peut également être envisagée comme le produit de l'identification à son groupe de sexe (e.g., Tobin *et al.,* 2010).

1.3. La problématique des jeunes conducteurs

Les études sur le lien entre l'identité sexuée et les comportements à risque au volant se sont principalement intéressées au conducteur expérimenté. Pourtant, comme indiqué, les jeunes conducteurs (18-24 ans) constituent une population particulièrement à risque et les différences de sexe sont maximales dans cette tranche d'âge (OMS, 2002). En plus de rapporter davantage de comportements à risque au volant (e.g., Bina *et al.,* 2006 ; Harré, 2000 ; Harré, *et al.,* 1996), les jeunes conducteurs, comparés aux jeunes conductrices, s'attribuent de plus grandes capacités de conduite (Farrow & Brissing, 1990 ; Özkan & Lajunen, 2006), perçoivent moins de risque dans l'activité (Bergdahl, 2007) et utilisent davantage la conduite pour affirmer leur auto-efficacité (Farrow & Brissing, 1990). Près d'un-tiers des jeunes hommes prennent des risques pour le plaisir pendant la conduite, près de quatre fois plus que les femmes (Jessor, 1987). De plus, les 18-24 ans sortent tout juste de l'adolescence, période à laquelle l'engagement dans des comportements à risque augmente considérablement et à laquelle les différences de sexe dans les pratiques à risque s'intensifient particulièrement (McQuillan & Campbell, 2006). En effet, bien qu'avec l'âge, les individus montrent une plus grande flexibilité des rôles de sexe (Eccles, 1987), les jeunes conducteurs sortent tout juste de l'adolescence, période à laquelle on constate une forte pression à se conformer et une intensification des rôles de sexe (Hill & Linch, 1983). Aussi, on peut s'interroger sur l'effet de l'identité sexuée à cette période du passage à l'âge adulte, pendant laquelle l'individu est encore en phase critique de construction de son identité personnelle et sociale (Tap, 1991). Le groupe des jeunes conducteurs présentent ainsi une inexpérience de l'activité de conduite, tout en sortant tout juste de cette phase critique de l'adolescence. C'est donc non seulement une période d'âge critique en termes d'accidentologie routière – et importante à traiter en termes de prévention – mais aussi critique en termes de construction de l'identité sexuée. Ce travail de thèse se propose donc de questionner l'effet du genre sur les comportements à risque dans cette population.

Pour résumer, ce travail de thèse vise à comprendre les facteurs explicatifs de la tendance des hommes, et notamment des jeunes hommes, à s'engager fortement dans des comportements à risque, notamment au volant, en se situant dans une approche psychosociale qui va s'intéresser à l'effet de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité sur les comportements à risque dans un domaine particulièrement sexué qui est celui de la conduite. L'objectif est d'expliquer les différences non seulement intergroupes mais également intragroupes de sexe dans les comportements à risque routiers.

Les points suivant de la problématique visent à expliciter les relations que nous envisageons entre l'identité sexuée et les comportements à risque afin de comprendre les différences de sexe dans l'accidentologie routière.

2. Mise en relation des variables

2.1. Effet de l'identité sexuée sur les comportements à risque

Depuis quelques années, plusieurs travaux suggèrent que les différences de sexe dans la prise de risque et la transgression seraient liées à la conformité à certains aspects des rôles de sexe (e.g., Byrnes, *et al.,* 1999 ; Mahalik *et al.,* 2007 ; Sen *et al.,* 2007 ; Yagil, 1998). La prise de risque plus importante chez les hommes pourrait en effet être attribuée, du moins en partie, aux rôles de sexe définissant dans la société occidentale le comportement attendu des hommes, que celui-ci concerne la prise de risque en particulier ou d'autres rôles masculins (e.g., domination, indépendance). Les différences de sexe dans la conduite ont par exemple été interprétées comme l'expression de différences dans les rôles de sexe qui posent le rôle féminin comme passif, non compétitif et prudent alors que le rôle masculin est risqueur, compétitif, agressif et non-conforme (Simon & Corbett, 1996). Les différences de sexe dans la motivation normative et la conformité aux règles routières et la prise de risque qui en découle, sont vues comme le résultat des expériences de socialisation et la conformité aux rôles de sexe tels que la soumission attendue chez les femmes ou l'indépendance attendue chez les hommes (d'Acremont & Van der Linden, 2006), amenant à un degré plus faible de motivation normative des hommes, comparés aux femmes (Yagil, 1998). De même, Sibley et Harré (2009) expliquent la tendance des hommes à se percevoir comme ayant de bonnes capacités de conduite comme le résultat de la socialisation différenciée dont font l'expérience les hommes et les femmes dans une société qui considère les bonnes aptitudes à la conduite et la prise de risque comme des caractéristiques masculines.

Les études ayant cherché à tester directement l'hypothèse de la relation entre les rôles de sexe et la prise de risque sont toutefois relativement récentes. Ces études ont mis en évidence un relation entre la masculinité et la prise de risque en général (Raithel, 2003), les comportements de santé à risque des hommes (Addis & Mahalik, 2003 ; Blazina & Watkins, 1996 ; Courtenay, 2000 ; Mahalik *et al.,* 2006, 2007 ; McCreary *et al.,* 1999 ; Pleck *et al.,* 1994 ; Williams & Ricciardelli, 1999), les comportements à risque dans le sport (Cazenave *et al.,* 2003), les comportements à risque financiers (Meier-Pesti & Penz, 2008) ou encore avec le risque routier qui nous intéresse plus particulièrement, la masculinité ayant notamment été associée au style de conduite ainsi qu'à l'accidentologie et aux infractions chez le jeune conducteur (Özkan & Lajunen, 2005b, 2006). A chaque fois, ces études mettent en évidence un lien positif entre la conformité aux stéréotypes masculins, aux normes masculines, et les comportements à risque chez les hommes comme chez les femmes. D'autres études ont par ailleurs mis en évidence un lien positif entre la masculinité et d'autres variables associées à la prise de risque telles que l'agressivité (Weisbuch *et al.,* 1999), la recherche de sensation (Öngen, 2007), ou dans le domaine routier, avec les capacités perceptivo-motrices (Ozkan & Lajunen, 2006), ainsi que la surestimation de ses capacités de conduite (Sibley & Harré, 2009), et un lien négatif avec la conformité aux règles, la motivation normative, la perception du danger et l'internalisation des règles (Granié, 2008a, 2009, 2010).

Cet effet de la masculinité sur la prise de risque est-il simplement dû à la conformité des hommes aux rôles de sexe masculins ? Si, dans l'enfance, la transgression des rôles de sexe est souvent mieux acceptée pour les filles que pour les garçons (Hort *et al.,* 1990 ; Levy *et al.* 1995 ; Smetana, 1986 ; voir aussi Le Maner-Idrissi, 1997), il a cependant été montré que pour les adultes, on tolère souvent plus facilement les transgressions des rôles de sexe par les hommes que par les femmes (Eagly & Diekman, 1997), ce qui est attribué généralement au fait que les hommes bénéficient de plus de latitude, de liberté, dans le choix de leurs activités que les femmes (Lorenzi-Cioldi, 1988). Néanmoins, la transgression des normes de sexe des hommes peut dans certains cas impliquer une perte de leur statut

social dominant (e.g., Anderson *et al.,* 2001). De plus, plusieurs études ont mis en évidence le fait que l'identité masculine (manhood) des hommes requiert des preuves sociales et des validations continues et serait plus facilement menacée que l'identité des femmes (womanhood) (Bosson & Vandello, 2011 ; Vandello & Bosson, 2013 ; Vandello *et al.,* 2008). Afin d'affirmer cette masculinité (manhood) ou de la restaurer lorsque celle-ci est menacée, les hommes useraient de stratégies telles que la mise en place de comportements typiques de leur groupe. Certains comportements seraient particulièrement efficaces et attractifs pour cela, à savoir les actions publiques et ayant un certain niveau de difficulté ainsi que les actions impliquant un certain degré de risque ou de danger, et celles permettant de montrer sa force physique (Vandello *et al.,* 2008). L'agressivité physique ferait par exemple partie des comportements auxquels ont recours les hommes dont l'identité masculine a été menacée et ferait ainsi partie des scripts culturels pour restaurer leur statut (Bosson & Vandello, 2011 ; Vandello *et al.,* 2008 ; Weaver *et al.,* 2010).

La conformité aux rôles masculins tels que l'affirmation de soi, la confiance en soi, l'indépendance et la prise de risque en particulier constituerait un moyen pour les hommes de montrer leur masculinité et ainsi leur appartenance sexuée (manhood). En effet, les tenants de l'approche constructionniste, pour lesquels le genre « se fait », notamment dans les interactions sociales (West & Zimmerman, 1987), considèrent que la prise de risque (e.g., comportements de santé à risque), comportement typiquement masculin, constitue une manière pour les hommes de démontrer leur masculinité en se montrant conformes aux rôles traditionnels de l'homme fort, résistant et robuste, tout en s'éloignant, dans le cas des comportements de santé, des comportements attendus des femmes, groupe socialement moins valorisé (Courtenay, 2000). Pour les hommes, « faire le genre » (i.e., poursuivre l'idéal de la masculinité hégémonique) amènerait à des « pratiques toxiques » et aurait donc des effets délétères, ce qui n'est pas le cas pour les femmes (Connell & Messerchmidt, 2005 ; Annandale & Hunt, 1990). Dans ce sens, il apparaît d'ailleurs que les hommes ayant une vision traditionnelle de la masculinité s'engageraient davantage dans des pratiques à risque (Mahalik *et al.,* 2003). Il est à noter toutefois que pour les constructionnistes, il existe différentes manières de faire le genre (Connell & Messerchmidt, 2005). De même, d'un point de vue individuel, il existerait plusieurs manières de maintenir un niveau confortable de sentiment de typicalité (Spence, 1985). Dans le même sens, l'importance accordée aux différentes normes de sexe varie d'un individu à l'autre (Mahalik *et al.,* 2003) : certains hommes placent par exemple plus d'importance dans le fait d'être un preneur de risque, tandis que d'autres jugent plus important le fait de contrôler ses émotions. Toutefois, la volonté de « faire le genre » encouragerait la conformité aux normes dominantes de la masculinité et de la féminité (Courtenay, 2000) et certains comportements constitueraient pour les hommes des moyens particulièrement efficaces de démontrer leur masculinité (manhood). Ainsi, la prise de risque des hommes, favorisée par leur conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits (e.g., compétition, affirmation de soi, etc.), semble liée à la volonté de manifester son appartenance sexuée.

Par ailleurs, si la conformité des hommes aux rôles définissant leur groupe pourrait expliquer les différences intergroupes dans la prise de risque, pour autant, les manifestations de l'identité sexuée ne sauraient être limitées à l'affirmation par l'individu de son appartenance à un groupe de sexe par la conformité à tous les stéréotypes qui le définissent. L'individu peut reconnaître son appartenance à l'un des deux groupes de sexe tout en se reconnaissant également dans des caractéristiques socialement attribuées à l'autre groupe de sexe (Bem, 1974, 1981). Ainsi, afin de mieux comprendre les différences inter- et intragroupes de sexe dans les comportements à risque, doit être investiguée non seulement la relation de l'individu aux rôles et aux stéréotypes définissant son groupe de sexe mais aussi à ceux définissant l'autre groupe de sexe.

Les différences interindividuelles dans l'internalisation des normes de sexe peuvent être, par exemple, dues à l'effet de l'exposition préalable à la testostérone, aux expériences de socialisation ou encore au rôle social occupé (Wood & Eagly, 2010). Les travaux de psychologie développementale, y voient quant à eux le fait de l'activité de l'individu dans le processus de socialisation, et de construction de son identité sexuée, qui ne se résume pas à l'internalisation de tous les rôles de sexe, sans restriction. L'identité sexuée peut au contraire être conçue comme une instance de socialisation faisant intervenir une dynamique d'acculturation relative à l'intériorisation des normes de sexe véhiculées par la société (Dafflon Novelle, 2006), et une dynamique de personnalisation relative à l'image sexuée de soi et à la construction de son individualité en tant qu'être sexué (Granié & Zaouche-Gaudron, 1999 ; Mieyaa & Rouyer, 2013 ; Vouillot, 2002). Cela peut être rapproché de l'existence de deux besoins contradictoires : le besoin d'appartenance et le besoin de différentiation (need for differentiation) (pour une revue, voir Brewer, 2004) qui peut amener les individus à s'éloigner des normes de leur groupe d'appartenance.

Les rôles de sexe expliqueraient non seulement les différences intergroupes dans la prise de risque mais également les différences intragroupes. Plusieurs études ont d'ailleurs montré que la conformité aux stéréotypes masculins des hommes et des femmes serait un meilleur prédicteur des comportements à risque que l'âge ou le sexe (Granié, 2009, 2010 ; Raithel, 2003), ce qui montre la puissance du genre pour expliquer non seulement les différences entre hommes et femmes mais également les différences entre les hommes et entre les femmes dans la prise de risque.

La plupart de ces études ont eu pour objectif d'expliquer les différences de sexe dans les comportements à risque et se sont par conséquent davantage intéressées au lien entre masculinité et comportements à risque chez les hommes et ont peu ont étudié le rôle de la féminité. Les études qui s'y sont intéressées ont pourtant mis en évidence des éléments laissant penser que la féminité y jouerait un rôle important et mériterait par conséquent d'être étudiée plus avant.

La féminité a par exemple été associée négativement à la consommation d'alcool, comportement à risque typiquement masculin, et aux problèmes associés à cette consommation (Williams & Ricciardelli, 1999) ainsi à l'hostilité (Steenbarger & Greenberg, 1990) et à la recherche de sensation (Waters & Pincus, 1976). Dans le domaine routier, la conformité aux rôles féminins serait associée négativement à la conduite agressive (Krahé, 2005) et prédirait positivement les capacités en termes de sécurité (Özkan & Lajunen, 2006). Par ailleurs, Granié (2008a) montre également dans une étude sur les piétons que la conformité aux stéréotypes féminins en termes de traits prédit positivement les croyances normatives. La conformité aux rôles féminins a également été associée positivement à la conformité aux règles ainsi qu'à l'internalisation des règles routières, elle-même liée négativement à la prise de risque, chez des enfants et des adolescents piétons (e.g., Granié, 2009 ; Tostain *et al.,* 2005). Une étude d'Özkan et Lajunen, (2005b) a également montré que la féminité avait un effet réducteur des effets délétères de la masculinité sur la prise de risque au volant. Plus particulièrement, Granié, (2009) montre que la féminité aurait un effet indirect sur la prise de risque à travers son influence sur la perception du danger et sur l'internalisation des règles. Les stéréotypes définissant culturellement le féminin, mettant en avant la notion de rapport à l'autre (Broverman, Vogel, Broverman, Clarkson, & Rosenkrantz, 1972), conférant au rôle féminin une fonction relationnelle (Bakan, 1966 ; Parsons, 1955), amèneraient à montrer des comportements plus prudents et conformes, prenant en compte autrui ce qui amènerait à une plus grande internalisation des règles (Granié, 2009). Ainsi, alors que la conformité aux stéréotypes masculins semble avoir un effet direct sur les comportements à risque, la féminité aurait un effet inhibiteur, qui peut être indirect (Granié, 2009). Ainsi, on peut poser que la féminité influencerait négativement les comportements à risque et inhiberait les effets de la masculinité sur la

prise de risque. Dans ce sens, la prise de risque serait expliquée à la fois par la forte adhésion aux stéréotypes masculins mais aussi par la faible adhésion aux stéréotypes féminins.

Enfin, le lien entre l'identité sexuée et les comportements à risque a souvent été investigué à partir de la relation entre les manifestations de l'identité sexuée, notamment la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits, et les comportements à risque, mais aucune étude à notre connaissance ne s'est intéressée au lien entre l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité et les comportements à risque. On ignore donc si les différentes dimensions de l'identité sexuée influencent la prise de risque et le cas échéant, si elles l'influencent de la même manière. De plus, on ignore si le niveau d'identification à son groupe de sexe influence l'adoption des comportements de l'endogroupe et de l'exogroupe (conformité aux stéréotypes et engagement dans des comportements à risque).

Si chaque individu ayant atteint la constance de genre (Kohlberg, 1966) peut reconnaitre son appartenance à une catégorie sociale de sexe, l'importance ou la centralité de l'appartenance à cette catégorie de sexe dans l'identité de l'individu peut varier d'un individu à l'autre. En effet, plusieurs études s'accordent sur le fait qu'une identité sociale donnée peut être plus importante pour l'identité de certains membres d'un groupe que pour les autres (e.g., Brewer & Silver, 2000). Selon la Théorie de l'Auto-Catégorisation (Turner *et al.*, 1987), si dans un contexte donné une identité sociale (e.g., de sexe) peut être rendue particulièrement saillante (e.g., être la seule femme au milieu d'un groupe d'homme), les individus fortement identifiés auront d'autant plus tendance à procéder à la catégorisation sociale qui peut amener à se conformer aux normes de son groupe (Turner, 1991). L'auto-catégorisation peut en effet amener à un phénomène de dépersonnalisation (i.e., l'individu ne se définit plus sur la base d'attributs personnels mais en fonction de son appartenance sociale). L'identification à son groupe influencerait les comportements intergroupes (e.g., biais intergroupes), le degré d'auto-stéréotypisation (i.e., l'attribution des caractéristiques du groupe au soi) (Spears *et al.,* 1997 ; Turner *et al.,* 1987 ; Verkuyten & Nekuee, 1999) ou encore la tendance à mettre en place des comportements et des stratégies psychologiques visant à protéger ou maintenir son identité sociale lorsqu'elle est menacée (Schmitt & Branscombe, 2001). Ainsi, plusieurs études ont montré que l'identification à son groupe de sexe prédisait l'auto-attribution de certaines des caractéristiques de son groupe (e.g., Tobin *et al.,* 2010 ; Wood & Eagly, 2010) ou l'auto-stéréotypisation (Turner *et al.,* 1987). De même, l'identification des femmes à leur groupe de sexe modérerait également l'effet de la menace du stéréotype sur la performance à une tâche de mathématiques (Schmader, 2002) et les hommes fortement identifiés vont par exemple employer des méthodes visant à restaurer leur masculinité lorsque celle-ci est menacée, ce qui n'est pas le cas des hommes faiblement identifiés (Schmitt & Branscombe, 2001). Le niveau d'identification à son groupe de sexe ne prédit toutefois pas l'adoption de toutes les caractéristiques et tous les comportements de son groupe de sexe (Wood & Eagly, 2010). L'effet du niveau d'identification à son groupe interagirait notamment avec le contenu de l'identité des individus (e.g., s'ils ont une vision traditionnelle ou moderne des rôles de sexe), ou de leur adhésion aux stéréotypes (e.g., Becker & Wagner, 2009 ; Kiefer & Sekaquaptewa, 2007a, 2007b ; Tobin *et al.,* 2010).

Ainsi, nous pensons que le niveau d'identification à son groupe de sexe, qui peut amener les individus à se conformer aux normes de leur sexe, joue un rôle dans la conformité des individus aux rôles de sexe définissant leur groupe d'appartenance, que ce soit en termes de traits ou de comportements à risque. L'analyse de cet effet du niveau d'identification à son groupe sur les comportements à risque devrait permettre une meilleure compréhension des facteurs explicatifs de la conformité des individus aux stéréotypes de sexe de l'endogroupe et de l'exogroupe.

Ainsi, nous nous attendons à ce que les individus masculins, hommes et femmes, de par leur tendance à vouloir manifester les traits et les comportements relevant de ce que la société valorise

comme étant des signes de masculinité, manifestent davantage de comportements à risque. La prise de risque et la conformité aux traits socialement définis comme masculins (e.g., caractère compétiteur, affirmation de soi) favoriseraient eux-mêmes la prise de risque. Ce lien peut s'expliquer dans le cas des femmes par une volonté de se distancier de son groupe de sexe et dans le cas des hommes, par la volonté de montrer son appartenance au groupe des hommes (manhood).

Nous pouvons donc nous attendre à ce que le lien entre masculinité et prise de risque soit particulièrement important chez les hommes, par ce double effet de la conformité aux stéréotypes de sexe masculins et la volonté de montrer son appartenance au groupe des hommes. Nous nous attendons également à ce que ce lien soit d'autant plus important chez les hommes fortement identifiés à leur groupe qui devraient chercher davantage à démontrer leur appartenance au groupe des hommes. Nous nous attendons enfin à ce que ce lien entre masculinité et prise de risque soit plus important chez les femmes faiblement identifiées à leur groupe, comparées aux femmes fortement identifiées. En effet, les femmes faiblement identifiées devraient chercher davantage à se distancier de leur groupe de sexe par la conformité en termes de traits et de comportements de l'exogroupe. Dit autrement, nous nous attendons non seulement à ce que le niveau d'identification à son groupe influence la prise de risque mais également à ce que le niveau d'identification modère l'effet de la masculinité sur la prise de risque : les hommes masculins et fortement identifiés devraient montrer un niveau de prise de risque plus important que les autres et, les femmes masculines et faiblement identifiées devraient montrer un niveau de prise de risque plus important que les autres femmes.

Nous nous attendons également à ce que la conformité aux stéréotypes féminins, de par le contenu de ces stéréotypes en termes de traits, favorisant la prise en compte d'autrui, influence indirectement la prise de risque. Plus précisément, la conformité aux traits définis, dans la société, comme étant féminins devrait être liés négativement aux comportements à risque des hommes et des femmes. De plus, la féminité devrait inhiber les effets de la masculinité sur les comportements à risque. Cette tendance à se conformer aux stéréotypes féminins pourrait s'expliquer par la tendance des femmes à vouloir confirmer leur appartenance et des hommes à vouloir mettre à distance leur appartenance à leur groupe de sexe. Aussi nous pouvons nous attendre à ce que cet effet soit plus important chez les femmes fortement identifiées à leur groupe. Nous pouvons également nous attendre à ce que les hommes fortement identifiés à leur groupe se conforment faiblement aux stéréotypes féminins. Autrement dit, nous nous attendons non seulement à un effet de la féminité, mais également à ce que le niveau d'identification modère l'effet de la féminité sur la prise de risque : les femmes féminines et fortement identifiés devraient notamment montrer un niveau de prise de risque moins important que les autres individus.

Nous nous attendons ainsi à ce que les effets du sexe observables sur les comportements à risque s'expliquent en partie par la conformité aux rôles de sexe.

2.2. Effet différencié de l'identité sexuée sur les comportements à risque dans les domaines du risque : le domaine spécifique de la conduite

La question de l'existence d'une tendance générale à prendre des risques qui pousserait l'individu à s'engager ou non dans des comportements à risque quelle que soit la situation a longtemps été débattue (e.g., Jackson *et al.* 1972 ; Slovic 1962, 1972). Si certaines études vont plutôt dans le sens d'une transversalité de la prise de risque, mettant en lumière des liens entre le niveau de prise de risque dans différents domaines (e.g., Jessor & Jessor, 1977), d'autres vont plutôt dans le sens d'une spécificité

de la prise de risque en mettant en évidence un engagement différencié selon le domaine du risque (Hanoch *et al.,* 2006 ; Kahneman & Tversky, 1979 ; Slovic, 1962 ; Weber *et al.,* 2002), proposant ainsi des modèles multidimensionnels de la prise de risque (Jackson *et al.,* 1992 ; Weber *et al.,* 2002). La question n'est toutefois pas tranchée et certains adoptent une position intégrative, considérant que, si le comportement de prise de risque est spécifique à un domaine particulier, les individus possèderaient tout de même une tendance générale plus ou moins forte à la prise de risque (e.g., Lopes, 1983).

Plus particulièrement, les différences dans le gender-gap sont plus ou moins grandes entre les différents domaines du risque (Bayar & Sayıl, 2005 ; Byrnes *et al.,* 1999 ; Harris *et al.,* 2006 ; Weber *et al.,* 2002), voire inexistantes et même parfois inversées dans le cas du domaine du risque social (Johnson *et al.,* 2004 ; Harris *et al.,* 2006 ; Weber *et al.,* 2002). Le domaine routier, comme le risque physique, est un domaine dans lequel le gender-gap « en faveur des hommes » est parmi les plus importants (Byrnes *et al.,* 1999). De plus, bien que les différences de sexe tendent à se réduire dans certains domaines, voire à s'inverser dans d'autres (e.g., le tabac), le gender gap dans le domaine de la conduite demeure important même si les données épidémiologiques laissent apparaître une baisse des différences dans l'accidentologie dans certains pays, liée à l'évolution de l'exposition, excepté chez les jeunes filles qui tendraient à prendre davantage de risque (Romano *et al.,* 2008).

La littérature a mis en évidence un effet de l'identité sexuée sur les comportements à risque dans différents domaines du risque (cf. Chapitre 3) : dans différents domaines (santé, sport, financier, risque accidentel) (Blazina & Watkins, 1996 ; Cazenave *et al.,* 2003 ; Granié, 2009, 2010 ; Mahalik *et al.,* 2006 ; Meier-Pesti & Penz, 2008) et notamment dans le domaine routier chez les jeunes conducteurs (e.g., Özkan & Lajunen, 2005b, 2006). Pour autant, à notre connaissance aucune étude n'a cherché à comparer simultanément les effets de la masculinité dans différents domaines de comportements à risque. On ignore ainsi si l'identité sexuée affecte de la même façon les différents domaines du risque et si les différences dans le gender-gap selon les domaines (e.g., le gender-gap plus important et persistant dans le domaine de la conduite) ne seraient pas, au moins en partie, le fait d'effets différenciés de l'identité sexuée dans les différents domaines du risque.

En effet, le domaine de la conduite constitue un domaine particulier en ce sens qu'il est sexué. L'activité de conduite et plus largement le domaine de l'automobile et des transports sont typiquement masculins. Au plan développemental, les métiers et les activités associées aux moyens de transport (e.g., réparer un vélo, réparer une voiture, laver sa voiture) (Liben & Bigler, 2002), les jouets concernant les transports, ainsi que leur utilisation (e.g., Edelbrock & Sugawara, 1978 ; Miller, 1987) sont associés au masculin dès le plus jeune âge. Dès deux ans, les enfants sont ainsi capables d'associer l'activité de réparer une voiture aux hommes (Poulin-Dubois *et al.,* 2002 ; Serbin *et al.,* 2002). Dès 18 mois, les filles ont déjà conscience du fait que les voitures sont davantage appropriées aux garçons qu'aux filles (Serbin *et al.,* 2001). La conduite sert ainsi de différenciation des deux sexes dès l'enfance. Les individus de sexe masculin participent ainsi très tôt à la « culture de la voiture » (e.g., Graham & White, 2007). Aussi, alors que les filles jouent habituellement avec des poupées et des peluches, les jeunes garçons jouent avec les jouets de construction et des véhicules (Bradbard & Parkman, 1983 ; Miller, 1987) et dès 16 mois les filles montrent une préférence pour des poupées et les garçons, pour les véhicules (Serbin *et al.,* 2001).

Les travaux de sociologie posent le domaine de la conduite comme un point clé de la masculinité (Walker *et al.*, 2000), la voiture permettant aux hommes d'affirmer leur masculinité (Thomas & Butcher, 2003 ; Walker, 1999). La voiture constitue en effet un symbole de masculinité et de succès et est instrumentalisée pour l'affirmation de son statut et de son pouvoir et constituerait une source potentielle d'attraction du sexe opposé pour les hommes (O'Connor & Kelly, 2006 ; Thomas & Butcher, 2003 ; Walker, 1999 ; Walker *et al.,* 2000). L'activité de conduite et la mise en place de certains

comportements particuliers (la culture de la voiture) permettrait aux jeunes hommes d'affirmer leur masculinité (manhood) et leur défiance des autorités, et ce, quel que soit leur force physique, leurs compétences intellectuelles, leur groupe ethnique ou encore leur catégorie sociale. Autrement dit, il s'agirait d'une manière facilement accessible de faire le genre, alors même que d'autres manières de démontrer sa masculinité (e.g., gagner de l'argent) peuvent s'avérer moins accessibles (Walker *et al.,* 2000). Par conséquent, l'activité de conduite et plus particulièrement la prise de risque dans ce domaine serait un moyen privilégié pour les hommes pour démontrer leur masculinité (e.g., Graham & White, 2007 ; Payne *et al.,* 2008 ; Walker *et al.,* 2000).

Certains domaines tels que la prise de risque physique permettent de manifester sa masculinité dans sa définition la plus traditionnelle, en montrant de la force, de la robustesse et du courage (e.g., Payne *et al.,* 2008). Toutefois, parmi les comportements relevant du domaine du risque physique, le risque routier constituerait un domaine particulièrement propice pour manifester sa masculinité (e.g., Graham & White, 2007). Les points clés de la culture de la conduite et de la voiture du jeune que sont la compétition, la liberté, les compétences techniques, et l'habilité, (l'appariement), la vitesse et la performance, sont renforcés socialement par les modèles sociaux tels que les pères les frères, les pairs plus âgés (Walker *et al.,* 2000). Cette association entre la conduite et la masculinité est telle que les hommes qui ne s'y intéressent pas, ou n'ont pas le permis peuvent être marginalisés (Graham & White, 2007).

L'identité sociale de sexe serait particulièrement saillante dans certains domaines typiquement masculins, tels que le sport ou la conduite, ou selon les caractéristiques spécifiques de la situation telles que le caractère sex-typé de la situation en question ou d'une tâche à réaliser (e.g., Harrison & Lynch, 2005 ; Michinov & Monteil, 2003). Le domaine de la conduite est également chargé de stéréotypes de sexe liés à cette activité, stéréotypes de sexe qui seraient connus des individus avant même l'accès à la conduite (Granié & Papafava, 2011). Les hommes et les femmes auraient connaissance d'un stéréotype négatif associé à la femme conductrice, qu'il y adhèrent ou non (Berger, 1986 ; Chateignier *et al.,* 2011 ; Felonneau & Becker, 2011). D'une manière générale, les femmes tendent à être perçues comme moins compétentes que les hommes dans la tâche de conduite mais plus prudentes et comme pratiquant une activité qui n'est pas conformes aux attentes sociales liées à leur sexe (e.g., Dejoy, 1992 ; Glendon *et al.*, 1996 ; Granié & Papafava, 2011). Les hommes quant à eux, sont perçus comme plus agressifs, infractionnistes, imprudents et preneurs de risque et ayant un risque d'accident plus élevé que les femmes, mais dans le même temps, bons conducteurs et compétents et inscrits dans une activité conforme aux attentes sociales liées à leur groupe de sexe (Glendon *et al.,* 1996 ; Granié & Papafava, 2011). Ces stéréotypes de sexe associés à la conduite vont dans le sens des stéréotypes plus généraux qui posent la prise de risque comme masculine et traduisent également une vision essentialiste des rôles de sexe relatifs à la tâche de conduite, l'homme apparaissant comme risqueur car compétent et la femme comme prudente car naturellement incompétente pour cette tâche (Granié & Papafava, 2011). La compétence pour la conduite ferait ainsi partie intégrante du fait d'être un homme (Harré *et al.,* 1996) et les stéréotypes de sexe associés à la conduite posent ainsi la prise de risque dans le domaine de la conduite comme une conséquence de la compétence naturelle des hommes pour cette activité.

Ainsi, dans ce travail de thèse, nous cherchons à comparer l'effet de l'identité sexée sur les comportements à risque dans différents domaines. Nous posons que l'identité sexuée n'affecte pas de la même façon les différents domaines du risque et affecte davantage les comportements à risque dans le domaine routier que dans les autres domaines. Cela permettrait d'expliquer le fait que le gender-gap dans les comportements à risque est particulièrement important dans ce domaine. Ainsi, la surimplication masculine dans les accidents de la circulation et les comportements à risque ne serait

pas simplement due à une tendance générale des hommes à prendre davantage de risque que les femmes dans tous les domaines mais serait liée au contenu de ce risque qui reste encore actuellement très « masculin ».

Tous les domaines du risque ne constitueraient pas des occasions équivalentes de manifester sa masculinité et son appartenance sexuée. La conduite étant un domaine sexué dans lequel il y a des attentes particulières en fonction du sexe, et un domaine rendant particulièrement saillant l'identité sociale de sexe, nous nous attendons à ce que les effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque dans ce domaine soient plus importants que dans les autres domaines du risque. La prise de risque dans le domaine routier ferait partie intégrante de la masculinité et constituerait un moyen particulièrement efficace, privilégié pour les hommes, de démontrer leur masculinité. Le risque routier devrait permettre de démontrer les qualités définissant les rôles traditionnels masculins (courage, force, robustesse) comme les autres comportements à risque du domaine physique notamment, mais en plus, ce domaine est sexué et la prise de risque des hommes ferait partie des stéréotypes de sexe associés à cette activité.

Ainsi, en raison de leur volonté de manifester leur appartenance sexuée, les hommes fortement masculins et fortement identifiés devraient montrer plus de comportements à risque au volant que dans les autres domaines. Dit autrement, chez les hommes, le lien entre la masculinité et la prise de risque, de même que le lien entre l'identification à son groupe et la prise de risque, devrait être plus important dans le domaine routier que dans d'autres domaines. Cet effet devrait être d'autant plus important chez les hommes fortement identifiés à leur groupe. Il est envisageable que cet effet s'observe également chez les femmes, de par la volonté de se conformer à l'exogroupe. Toutefois, en raison du caractère masculin du comportement et de la volonté des hommes de manifester leur appartenance sexuée, nous nous attendons à ce que ce soit particulièrement le cas pour les hommes. Autrement dit, nous faisons l'hypothèse que les effets de l'identité sexuée, et plus particulièrement les effets de la conformité aux stéréotypes masculins et de l'identification des hommes, soient plus marqués dans le domaine de la conduite comparés aux autres domaines du risque, le domaine routier étant un domaine sexué. La prise de risque dans le domaine routier ferait partie intégrante de la masculinité et permettrait ainsi aux hommes masculins et fortement identifiés de manifester leur appartenance groupale.

2.3. Effet de la perception du risque et des bénéfices sur les comportements à risque

De nombreux travaux considèrent que le risque perçu et les bénéfices perçus – c'est-à-dire l'évaluation subjective de la probabilité des conséquences négatives versus positives d'un événement (Ullberg & Rundmo, 2003) – constituent les deux déterminants des comportements à risque (e.g., Hanoch et al., 2006 ; Jonah, 1986 ; Wilde, 1976, 1982).

L'engagement dans un comportement à risque pourrait être le résultat d'un dysfonctionnement de la perception du risque. L'évaluation d'un risque étant une tâche complexe, impliquant une série d'opérations de haut niveau (Costermans, 2001), la limite des capacités cognitive de l'individu va être à l'origine de différents biais cognitifs (e.g., biais de sélectivité, utilisation d'heuristiques) et de biais psychosociaux (e.g., biais de supériorité, illusion de contrôle, biais d'optimisme, illusion d'invulnérabilité) qui vont entraver l'évaluation du risque (cf. Chapitre 2 - point 5.3.3). Ces biais conduisent bien souvent à une sous-évaluation des risques pour soi et sont susceptibles de provoquer des attitudes négatives vis-à-vis de la sécurité. Ils ont ainsi été particulièrement étudiés dans le cadre du risque routier en tant que facteurs explicatifs de la prise de risque et de l'accident (e.g., Causse *et al.,*

2004 ; Dejoy, 1989). Pour autant, dans certains cas, les individus appréhendent bien le risque mais l'assument et parfois le recherchent. La prise de risque est alors consciente, délibérée, calculée (Kouabenan, 2006a).

Les résultats parfois mitigés des études sur le lien perception du risque/ prise de risque, parfois attribués à un effet de rationalisation des individus (Brown, 2005 ; Gerrard, Gibbons, Benthin *et al.,* 1996) ont amené certains à considérer que, plus que le risque perçu, la prise en compte des bénéfices perçus était fondamentale pour expliquer l'engagement dans des comportements à risque, notamment chez les adolescents (Goldberg *et al.,* 2002). La tolérance aux risques, voire l'adoption de comportements dangereux serait beaucoup plus élevée lorsque les bénéfices attendus sont importants. Les bénéfices perçus constitueraient, dans certains cas, un meilleur prédicteur des comportements à risque que le risque perçu. C'est notamment le cas chez les adolescents et les jeunes (Lavery *et al.*, 1993 ; Moore & Gullone, 1996) dont l'engagement dans des comportements à risque, longtemps attribuée à une certaine irrationalité ou à un manque de perception du risque, peut être en fait dû à au fait qu'ils accordent plus d'importance aux conséquences positives de ces comportements qu'au risque perçu (e.g., Beyth-Marom *et al.,* 1993 ; Furby & Beyth-Marom, 1992 ; Moore & Gullone, 1996).

Les bénéfices du risque sont variés : bénéfices primaires individuels, liés à l'expérience même du risque (recherche de stimulations et de sensation) (Zuckerman, 1979) ; bénéfices secondaires individuels (e.g., régulation émotionnelle, ordalie) (e.g., Le Breton, 1991 ; Shapiro *et al.,* 1998), ou sociaux et institutionnels tels que l'acquisition de l'indépendance (Baumrind, 1987 ; Dworkin, 2005 ; Le Breton, 2002) ou la valorisation sociale. En effet, bien que nous vivions dans des sociétés valorisant les comportements de santé et la sécurité, le risque n'en est pas moins valorisé (e.g., Le Breton, 2012). La prise de risque a une fonction de prestige, de compétitivité ou encore de dominance. La prise de risque peut d'ailleurs avoir une fonction adaptative, notamment en termes de socialisation avec les pairs (e.g., Bonino *et al.,* 2005 ; Irwin & Millstein, 1986). Signe d'un corps performant (Barjonet & Jodelet, 1989), elle serait particulièrement valorisée par certains groupes sociaux (e.g., les jeunes) dans lesquels elle est un facteur de popularité, d'acquisition ou de maintien d'un statut (Barjonet & Cauzard, 1987).

Des différences de sexe sont observables non seulement sur les comportements à risque mais également dans la perception des risques et des bénéfices ainsi que dans les biais psychosociaux pouvant entraver l'évaluation du risque. D'une manière générale, les hommes tendent à percevoir davantage de bénéfices et moins de risque dans différents domaines (e.g., financier, éthique, santé, loisirs) (Harris *et al.,* 2006 ; Johnson *et al.,* 2004 ; Weber *et al.,* 2002) et ce de manière précoce (e.g., Hillier & Morrongiello, 1998). Les femmes attendraient moins de bénéfices des comportements à risque et percevraient davantage de risques et des risques plus graves (Harris *et al.,* 2006 ; Parsons *et al.,* 2000). Les hommes et notamment les jeunes hommes tendent à accorder plus d'importance aux bénéfices qu'aux coûts dans leurs prises de décision risquées (Gardner & Steinberg, 2005). Dans le domaine de la conduite, on retrouve le même pattern de résultats : les hommes et notamment les jeunes hommes perçoivent moins de risque que les femmes dans différentes situations de conduite (Bergdahl, 2007 ; Cherpitel, 1993 ; Dejoy, 1992 ; Tränkle et al., 1990). Comme nous l'avons souligné dans le chapitre 2, des différences de sexe existent également dans les biais psychosociaux susceptibles d'affecter la perception du risque. Ainsi, les hommes et plus particulièrement les jeunes hommes tendraient à surestimer leurs capacités de conduite (Finn & Bragg, 1986 ; Gregersen & Berg, 1994 ; Harré *et al.,* 2005 ; Harré & Sibley, 2007 ; Sibley & Harré, 2009 ; McCormick *et al.,* 1986 ; Matthews & Moran, 1986 ; Svenson, 1981), leurs capacités perceptivo-motrices (Lajunen & Summala, 1995 ; Lajunen *et al.,* 1998), ainsi que leurs capacités en termes de prudence (Dejoy, 1982) même si elles sont plus présentes chez les conductrices (Harré *et al.,* 2005 ; Yan *et al.,* 2007).

Les différences intra-individuelles et les variations dans les différences de sexe selon les domaines dans la prise de risque s'expliqueraient par des différences dans les bénéfices perçus et le risque perçu dans les différents domaines. Le risque et les bénéfices perçus varieraient, eux-mêmes, en fonction des caractéristiques du risque (Slovic *et al.* 1982, 1986) et du fait que chaque situation présente des intérêts différents selon les individus (Weber *et al.,* 2002). Le risque et les bénéfices perçus constitueraient des médiateurs partiels des différences de sexe dans la probabilité de s'engager dans le comportement à risque (Harris *et al.,* 2006 ; Hanoch *et al.,* 2006). Des variations dans le gender-gap dans la perception du risque s'observeraient selon le domaine et celles-ci seraient proportionnelles aux variations du gender-gap dans la prise de risque (Weber *et al.,* 2002).

Si les études concernant les différences de sexe sur le risque perçu et les biais psychosociaux, et dans une moindre mesure les bénéfices perçus, sont nombreuses, aucune à notre connaissance ne s'est intéressée à l'effet de l'identité sexuée sur ces différentes variables. On peut pourtant s'interroger sur l'effet potentiel du contenu des rôles de sexe et de l'identification à son groupe sur ces variables explicatives de la prise de risque.

Quelques études ont pourtant mis en évidence des résultats pouvant aller dans le sens d'un effet de la conformité aux stéréotypes masculins sur la perception du risque. Au-delà du fait que la prise de risque constitue un comportement typiquement masculin, la compétence dans le domaine de la conduite est aussi attendue chez les hommes (e.g., Granié & Papafava, 2011). La conformité aux rôles masculins en termes de traits a d'ailleurs été associée, dans le domaine routier, positivement avec les capacités perceptivo-motrices (Özkan & Lajunen, 2006) et négativement avec la conformité aux règles, la motivation normative, la perception du danger et l'internalisation des règles (Granié, 2008, 2009). Plus précisément, Sibley et Harré (2009) montrent que la masculinité constituerait un médiateur entre le sexe et la surestimation de ses compétences. Ils ont ainsi suggéré que les différences de sexe dans la surestimation de ses compétences de conduite, elle-même liée à la prise de risque, pouvaient être dues à la socialisation différenciée des garçons et des filles, les attentes sociales posant la prise de risque et les compétences dans le domaine de la conduite comme des parties intégrantes de l'identité masculine. D'autre part, la prise de risque ou les comportements comportant un degré de risque sont un moyen efficace pour les hommes – groupe dominant dont les caractéristiques sont socialement valorisées – de rétablir ou manifester leur appartenance sexuée (Graham & White, 2007 ; Vandello *et al.,* 2008), notamment lorsqu'il s'agit de prise de risque au volant (Payne *et al.,* 2008). La prise de risque peut ainsi être perçue comme un bénéfice par les hommes, pour lesquels elle peut renforcer le prestige social (e.g., Martha, 2002). Aussi, nous pouvons supposer que que la masculinité des individus et l'identification au groupe de sexe des hommes peuvent influencer la perception des risques et des bénéfices des comportements à risque.

Par ailleurs, quelques éléments semblent aussi indiquer un lien entre la conformité aux stéréotypes définissant le féminin dans notre société, notamment en termes de traits, et la perception du risque. Granié (2009) a montré que la conformité aux stéréotypes féminins des adolescents prédit la perception du danger et l'internalisation des règles routières, elle-même prédite par la perception du danger. Autrement dit, la féminité renforcerait l'internalisation de règles routières, directement et indirectement, via la perception du danger. Ces effets ont été mis en lien avec le contenu des stéréotypes de sexe associés au groupe des femmes qui impliquent un rapport horizontal à autrui, renvoient à la communalité, autrement dit, au « care », à la prise en compte d'autrui. Or, si certains comportements à risque n'impliquent que l'intégrité de l'individu qui en est l'origine, certaines situations impliquent d'autres individus, comme dans le cas de la conduite : l'individu partage l'environnement routier avec

d'autres usagers (conducteurs, 2RM, piétons, etc.). Il est même parfois accompagné de passagers. On peut ainsi poser que la féminité influence la perception du risque et des bénéfices.

La prise en compte de l'effet de l'identité sexuée sur les risques et bénéfices perçus et leur influence sur les comportements à risque permettrait d'apporter des éléments de réponses concernant les gender-gaps différenciés en fonction du domaine à la fois dans les comportements à risque et dans la perception du risque et des bénéfices (Harris *et al.,* 2006 ; Weber *et al.,* 2002).

Ainsi, nous nous attendons à ce que les individus se conformant aux stéréotypes masculins perçoivent moins de risques que les autres en raison du contenu de ces stéréotypes (affirmation de soi, etc.) qui peuvent par exemple les amener à développer un sentiment de contrôle ou une confiance en soi excessive. De plus, la prise de risque constituant un comportement typiquement attendu et valorisé chez les hommes, groupe dominant socialement, nous nous attendons à ce que les individus se conformant aux stéréotypes masculins perçoivent davantage de bénéfices dans la prise de risque, ceux-ci pouvant inclure des bénéfices en termes de prestige. Ces effets devraient être particulièrement visibles chez les hommes masculins et les hommes fortement identifiés de par leur volonté de confirmer leur appartenance à leur groupe de sexe par la conformité aux normes masculines. De plus, nous pouvons nous attendre à ce que ces effets soient plus importants dans le domaine routier de par la volonté de se conformer aux stéréotypes posant l'homme comme naturellement compétent dans ce domaine. Nous nous attendons par ailleurs à ce que les individus féminins perçoivent moins de bénéfices et plus de risques, notamment dans les situations impliquant d'autres individus comme c'est le cas dans la conduite, de par le contenu des stéréotypes définissant le féminin dans la société, centré sur le rapport horizontal à autrui et la prise en compte d'autrui. Le niveau d'identification des individus à leur groupe peut également potentiellement venir modérer cet effet de la féminité sur le risque perçu.

Nous pouvons également nous attendre à ce que l'effet du sexe observé sur la perception du risque et des bénéfices soit médié partiellement par l'identité sexuée.

Enfin, nous nous attendons à ce que les risques et bénéfices perçus influencent les comportements à risques des individus et donc à ce que l'identité sexuée influence doublement les comportements à risque : à la fois directement, par les processus détaillés dans les points précédents, mais aussi indirectement, en affectant les perceptions des risques et des bénéfices de ces comportements à risque. Ainsi, la conformité aux rôles masculins et féminins et l'identification à son groupe de sexe, devraient affecter les comportements à risque au travers de leurs effets sur la perception du risque et des bénéfices. Nous pouvons donc nous attendre à une potentialisation des effets de la conformité aux stéréotypes masculins sur les comportements à risque : elle entraînerait à la fois davantage de comportements à risque et une moindre perception du risque qui amènerait une augmentation des comportements à risque. Plus précisément, nous nous attendons à ce que ce soit non seulement la présence de masculinité qui amène à une moindre perception de risque chez les individus masculins mais aussi une absence de féminité. Les effets de l'identité sexuée sur la prise de risque seraient ainsi médiés partiellement par la perception du risque et bénéfices.

2.4. Effet causal de l'identité sexuée sur les comportements à risque

Si les rôles de sexe ont souvent été mobilisés pour expliquer les différences de sexe dans les comportements à risque (e.g., Byrnes *et al.,* 1999 ; Simon & Corbett, 1996 ; Yagil, 1998), ce n'est que récemment que les études ont cherché à mettre en évidence plus directement le lien entre identité

sexuée et comportements à risque. L'identité sexuée a ainsi été mise en relation avec les comportements à risque dans différents domaines, notamment le domaine routier (Blazina & Watkins, 1996 ; Courtenay, 2000 ; Cazenave *et al.,* 2003 ; Granié, 2009, 2010 ; Mahalik *et al.,* 2006, 2007 ; Ozkan & Lajunen, 2005, 2006 ; Raithel, 2003). Ces études, bien que permettant d'établir un lien entre identité sexuée et comportements à risque, ne permettent pas d'établir clairement la relation de causalité entre les deux variables. Pourtant, on peut s'interroger sur le sens du lien mis en évidence dans la littérature, à savoir, si c'est la conformité aux stéréotypes masculins qui amène principalement les hommes à prendre plus de risques que les femmes, ou si c'est le niveau de prise de risque qui est interprété, socialement et individuellement, comme un signe de masculinité. En effet, plusieurs auteurs ont avancé et, pour certains démontré, que l'individu évalue sa masculinité et sa féminité (ou son sentiment de typicalité) au regard de ses attributs masculins et féminins (i.e., de la correspondance entre ses standards personnels et ses comportements) (Egan & Perry, 2001 ; Spence, 1993 ; Tobin *et al.,* 2010 ; Wood & Eagly, 2010). Aussi se peut-il que le lien entre masculinité et comportements à risque ne soit que le fait d'une évaluation par l'individu de sa masculinité à la lecture de ses attributs, dont son niveau de prise de risque.

Quelques études, dans le domaine routier notamment, ont cependant tenté de vérifier ce lien causalité, par l'activation directe ou indirecte des stéréotypes de sexe associés à la tâche de conduite (Schmid Mast *et al.,* 2008 ; Yeung & von Hippel, 2008). Ainsi, dans une étude de Schmid Mast *et al.* (2008), dans laquelle l'ensemble des participants était des hommes adultes, la masculinité était activée implicitement par le paradigme de l'amorçage subliminal (Bargh *et al.*, 1996), tandis que l'on mesurait leur comportement de conduite sur simulateur. La mobilisation de l'appartenance des hommes à leur groupe de sexe et aux stéréotypes de sexe masculins qui y sont associés a engendré des comportements à risque plus élevés, en augmentant notamment la vitesse moyenne de conduite. D'autres études ont mis en évidence l'effet de l'activation de l'appartenance groupale et des stéréotypes associés sur les comportements de conduite des femmes (e.g., Chateigner *et al.,* 2011 ; Felonneau & Becker, 2011). Dans une étude de Yeung et Von Hippel (2008) portant sur la menace du stéréotype, il s'agissait d'activer chez les sujets, tous de sexe féminin, le stéréotype négatif de la femme au volant. Cette activation avait lieu lors de la consigne préalable à la tâche de conduite. Conformément à ce qui était attendu, l'activation qui devait mobiliser l'appartenance de femmes conductrices à leur groupe de sexe, a eu un effet perturbateur sur leurs performances au volant, sur simulateur de conduite.

Les différents éléments présentés préalablement vont dans le sens d'un effet causal de l'identité sexuée sur les comportements à risque qui a d'ailleurs été mis en évidence par quelques études. On sait que l'identité sexuée et les rôles de sexe n'influencent pas toujours les comportements et pas toujours dans les mêmes proportions. En effet, l'adoption de comportements sexués n'est pas le seul fait d'une identification chronique à son groupe de sexe et d'une orientation stable aux rôles de sexe masculins et féminins, mais est, au contraire, dépendante du contexte, de la situation dans laquelle la saillance de la catégorie sociale de sexe et donc de l'identité sexuée varie (e.g., Deaux & Major, 1987). La définition de soi en termes de traits stéréotypiques masculins et féminins, par exemple, varie en fonction du contexte (Smith, Noll *et al.,* 1999). Plus généralement, la conformité aux normes de son groupe dépend de la saillance situationnelle de celui-ci. Selon la théorie de l'auto-catégorisation (Turner *et al.,* 1987) qui s'intéresse aux conditions dans lesquelles un individu aura tendance à se comporter comme un membre de son groupe, parmi les différentes images de soi possibles, la saillance d'une identité sociale parmi d'autres et la conformité aux normes ou l'adoption des comportements de ce groupe, va être fonction de l'interaction de caractéristiques liés non seulement à l'individu (e.g., identification à son groupe) mais également liées à la situation qui peut rendre particulièrement saillante une identité sociale parmi d'autres. La catégorisation sociale peut alors s'accompagner d'un phénomène de dépersonnalisation

qui renvoie à la redéfinition cognitive du soi qui ne se définit plus à partir d'attributs uniques et de différences individuelles mais bien en fonction des appartenances sociales partagées et des stéréotypes qui y sont associés : « la dépersonnalisation du soi est la stéréotypisation subjective du soi en fonction de la catégorisation sociale pertinente » (Turner, 1999, p. 12, cité par Licata, 2007). Ce serait ce processus de dépersonnalisation, inhérent au processus de catégorisation sociale, qui transformerait le comportement individuel en comportement collectif, puisque les personnes perçoivent et agissent alors en fonction de conceptions collectives partagées du soi. Les individus adoptent alors les normes du groupe et orientent leurs comportements en fonction de celles-ci. Certaines situations rendent particulièrement saillante l'identité sociale de sexe (e.g., être le seul individu de son groupe de sexe au milieu de l'exogroupe) (McGuire *et al.,* 1979). Plusieurs études ont ainsi mis en évidence l'effet de cette activation et du contexte sur les comportements sexués et la définition de soi (e.g., Shih *et al.,* 1999 ; Smith, Noll *et al.,* 1999). La saillance de l'identité sexuée n'amènerait pas systématiquement ou du moins pas dans les mêmes proportions à se conformer aux normes de son groupe. Cela dépend notamment de l'identification à son groupe (Turner *et al.,* 1987), des caractéristiques de l'individu (schématicité), de la saillance d'autres identités sociales plus importantes pour l'individu (Shih *et al.,* 1999) ; des stéréotypes de sexe de l'individu (e.g., Becker & Wagner, 2009) ou encore du contenu du concept de soi sexué de l'individu qui est idiosyncratique (Deaux & LaFrance, 1998).

Ce lien de causalité mérite d'être testé afin d'apporter un support empirique aux rares études qui ont tenté de le valider et de tester ce lien, et de le vérifier plus particulièrement chez les jeunes conducteurs hommes et femmes. Pour ce faire, l'activation expérimentale de l'identité sexuée par la mise en place d'un contexte sexué est nécessaire.

Nous nous attendons à ce que la saillance de l'identité sociale de sexe renforce les effets attendus de l'identité sexuée sur les comportements à risque et la perception des risques. Plus précisément, comparés à des individus pour qui l'identité sociale de sexe n'a pas été rendue saillante, les hommes pour qui elle est rendue saillante devraient montrer davantage de comportements à risque. Ces effets devraient être d'autant plus importants chez les hommes masculins et fortement identifiés à leur groupe de sexe de par la volonté de manifester leur appartenance groupale en se conformant aux rôles de sexe définissant leur groupe, par l'adoption des traits typiques de leur groupe ou, par l'adoption de comportements à risque, comportement typique de leur groupe. Nous pouvons nous attendre à ce que les effets de l'activation sur les comportements à risque et la perception du risque soient particulièrement importants dans le domaine du risque routier.

3. Synthèse

Ce travail de thèse se situe dans une approche psychosociale des différences de sexe et vise ainsi à interroger l'effet du genre et plus particulièrement de l'identité sexuée sur les comportements à risque des jeunes conducteurs dans le domaine de la conduite, domaine particulièrement sexué.

Nous faisons l'hypothèse que ces différences de sexe dans les comportements à risque au volant sont le fait de l'influence de l'identité sexuée des individus, définie comme le sentiment d'appartenir à un sexe et l'appropriation par l'individu des caractéristiques définies culturellement qui lui sont reliées (Le Maner-Idrissi, 1997). L'identité sexuée constituerait un concept multidimensionnel **(hypothèse préalable 0a)** renvoyant non seulement à l'intériorisation ou la conformité aux stéréotypes de sexe mais également à d'autres dimensions rendant compte de l'identité sociale de l'individu (e.g., la

centralité de son groupe de sexe, la pression sociale à se conformer ressentie, la typicalité ressentie). Les différences dans la construction et la manifestation de l'identité sexuée expliqueraient non seulement les différences intergroupes mais également les différences intragroupes et intraindividuelles dans les comportements à risque.

Plus précisément, les individus, hommes et femmes, qui se conforment aux stéréotypes de sexe masculins – que ce soit pour confirmer leur appartenance au groupe des hommes ou prendre de la distance par rapport au groupe des femmes – manifesteraient davantage de comportements à risque **(hypothèse 1)**. De même, les hommes fortement identifiés montreraient davantage de comportements à risque et le niveau d'identification viendrait modérer l'effet de la masculinité : l'effet de la masculinité devrait être d'autant plus important chez les hommes fortement identifiés à leur groupe, étant donné que la conformité à ces traits et la mise en place des comportements à risque leur permet de manifester leur masculinité et donc leur appartenance groupale **(hypothèse 3)**. La conformité aux stéréotypes définissant la féminité dans notre société amènerait les individus, hommes et femmes, s'y conformant à prendre moins de risque que les autres individus. Plus précisément, la conformité à ces traits féminins, dont le contenu est centré sur le rapport aux autres et la prise en compte d'autrui, inhiberait les effets délétères de la masculinité **(hypothèse 2)**.

L'effet de l'identité sexuée ne serait toutefois pas équivalent d'un domaine du risque à l'autre. Les effets de l'identité sexuée, plus particulièrement les effets de la conformité aux stéréotypes masculins et de l'identification des hommes, seraient plus marqués dans le domaine de la conduite comparés aux autres domaines du risque, le domaine routier étant un domaine sexué. La prise de risque dans le domaine routier ferait partie intégrante de la masculinité et permettrait ainsi aux hommes masculins **(hypothèse 5)** et fortement identifiés **(hypothèse 3)** de manifester leur appartenance groupale.

L'effet de l'identité sexuée sur les comportements à risque peut être direct mais peut également être partiellement médié par la perception du risque et des bénéfices **(hypothèse 4)**. Plus précisément, nous nous attendons à ce que la conformité aux stéréotypes masculins influence négativement la perception du risque et positivement la perception des bénéfices. Ces effets devraient être d'autant plus importants chez les hommes masculins et fortement identifiés, notamment dans le domaine de la conduite. En effet, la conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits pourrait amener les individus s'y conformant (e.g., affirmation de soi) à montrer une plus grande confiance dans leurs capacités, ce qui peut les amener à percevoir moins de risque (pour eux et pour les autres). Ainsi, nous nous attendons à ce que les hommes fortement identifiés et, plus particulièrement, les hommes à la fois fortement masculins et fortement identifiés à leur groupe **(hypothèse 3)** perçoivent moins de risque, notamment dans le domaine routier, du fait des stéréotypes de sexe associé à ce domaine **(hypothèse 5).** Dans le même temps, les individus masculins devraient percevoir davantage de bénéfices associés avec les comportements à risque (e.g., bénéfices en termes de prestige). La conformité aux stéréotypes féminins, en revanche, devrait augmenter la perception du risque et baisser la perception des bénéfices de par le contenu des stéréotypes féminins, centrés sur la prise en compte d'autrui. L'identification à son groupe devrait aussi venir modérer l'effet de la féminité sur le risque perçu, renforçant par exemple les effets de la féminité sur la perception du risque chez les femmes.

Enfin, nous nous attendons à ce que ces effets soient renforcés lorsque l'identité sexuée est activée. Autrement dit, lorsque l'appartenance des individus à un groupe de sexe est rendue saillante **(hypothèse préalable 0b)**, la conformité des individus aux stéréotypes de sexe - autrement dit, le rapport que les individus entretiennent avec les stéréotypes de l'endogroupe et l'exogroupe - devrait augmenter et les différences de sexe devraient être d'autant plus importantes **(hypothèse 6)**. Autrement dit, lorsque leur identité sociale de sexe est activée, les hommes devraient se conformer

d'autant plus aux stéréotypes masculins et devraient ainsi percevoir moins de risque et montrer davantage de comportements à risque. Le niveau de masculinité et d'identification à son groupe devrait modérer ces effets **(hypothèse 1 et 3)**. Ces effets devraient être notamment observables dans le domaine routier. Plus largement, nous nous attendions à ce que les effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque et le risque perçu soient renforcés lorsque celle-ci est rendue saillante.

Ces différentes hypothèses sont résumées dans le Tableau 1, ci-dessous.

Tableau 1

Hypothèses générales

Hypothèses
0a. L'identité sexuée est un concept multidimensionnel incluant la conformité aux stéréotypes de sexe et des dimensions affectives et cognitives (e.g., centralité de son groupe de sexe, pression sociale à se conformer ressentie, la typicalité ressentie).
0b. On peut activer l'identité sexuée des individus en rendant saillante, expérimentalement, l'appartenance des individus observés à un groupe de sexe
1. La conformité aux stéréotypes de sexe masculins augmente les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance.
2. La conformité aux stéréotypes de sexe féminins baisse les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance, et inhibe le lien entre la conformité aux stéréotypes masculins et les comportements à risque.
3. Le niveau d'identification à son groupe de sexe influence et modère le lien entre conformité aux stéréotypes de sexe et comportements à risque et perception du risque
4. L'identité sexuée influence la perception du risque et des bénéfices et le lien entre identité sexuée et comportements à risque est partiellement médié par la perception du risque et des bénéfices
5. Les effets de l'identité sexuée s'observent dans différents domaines du risque mais sont plus marqués dans le domaine du risque routier que dans les autres domaines du risque
6. Lorsque l'identité sexuée est rendue saillante par le contexte, les différences de sexe dans les comportements à risques et la perception du risque augmentent, notamment chez les individus fortement identifiés à leur groupe de sexe

Les hypothèses 0a et 0b ne sont pas au centre de ce travail de thèse, mais sont des présupposés théoriques qui fondent les hypothèses qui sont testées dans ce travail.

4. Plan de la partie empirique

Cette thèse porte sur l'influence de l'identité sexuée sur les comportements à risque des jeunes conducteurs, dans une approche multidimensionnelle de l'identité sexuée, qui n'a pas encore été abordée dans la littérature scientifique française. Plus précisément, ce travail de thèse porte sur l'influence causale de l'identité sexuée sur ces comportements. L'ensemble des études menées pour tester les différentes hypothèses que nous venons de poser peuvent être regroupées en trois axes.

Le premier travail de la thèse consistera à construire et valider, en français, les outils dont nous aurons besoin pour nos expérimentations. Aussi, le premier axe portera sur la construction d'outils de mesure et d'activation de l'identité sexuée. Une étude de validation (étude 1) sera réalisée afin de disposer, en français, d'un outil permettant de mesurer l'identité sexuée dans une perspective multidimensionnelle *(Chapitre 5)*. Ensuite, une série d'études (études 2 à 4) aura pour objectif de construire et de tester l'efficacité d'une méthode d'activation de l'identité sexuée *(Chapitre 6)*.

Le deuxième axe renverra à la validation d'outils de mesure des comportements à risque. Deux études auront ainsi pour objectif de valider, en français, auprès d'adultes de tous âges, deux outils permettant de mesurer les comportements à risque dans le domaine de la conduite et dans d'autres domaines de prise de risque. L'étude 5 portera sur la validation du DBQ (Reason *et al.,* 1990), outil de mesure des comportements de conduite *(Chapitre 7)*. L'étude 6 portera sur la validation du DOSPERT (Weber *et al.,* 2002), outil de mesure de la prise de risque, de la perception du risque et de la perception des bénéfices dans différents domaines *(Chapitre 8)*. Ces études auront également pour objectif de vérifier le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits et les comportements à risque au volant déclarés et la prise de risque dans différents domaines, sur une population de tout-venants. Dans l'étude 6, il s'agira également de tester le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe et la perception du risque et des bénéfices liés à la prise de risque dans différents domaines de décision. Il s'agira aussi de tester l'effet médiateur partiel de la perception du risque et des bénéfices sur le lien ente la conformité aux stéréotypes de sexe et la prise de risque.

Le troisième et dernier axe portera sur la vérification du lien entre identité sexuée et comportements à risque, chez les jeunes conducteurs. Plus précisément, dans ce troisième axe, l'étude finale (étude 7) *(Chapitre 9)* aura pour objectif de tester l'effet de l'identité sexuée sur les comportements à risque au volant et sur la prise de risque dans différents domaines, chez les jeunes conducteurs. L'effet de l'identité sexuée sur le risque perçu dans les comportements à risque au volant et dans différents domaines sera également testé. L'identité sexuée sera alors envisagée dans sa multidimensionnalité, la masculinité et la féminité étant mesurées de manière plus large et l'identification à son groupe de sexe étant également prise en compte. La relation causale entre identité sexuée et comportements à risque sera testée grâce à une approche expérimentale visant à activer l'identité sexuée. Les effets obtenus dans les différents domaines (comportements à risque au volant et autres domaines) seront également comparés.

Les différentes études menées pour tester nos hypothèses sont résumées dans le Tableau 2.

Tableau 2

Synthèse des hypothèses générales par axe d'étude et contributions empiriques

Hypothèses	Axe	Etude	*N*
0a. L'identité sexuée est un concept multidimensionnel, incluant la conformité aux stéréotypes de sexe, la centralité de son groupe de sexe, la pression sociale à se conformer ressentie, la typicalité ressentie, etc.).	1	1	512
0b. On peut activer l'identité sexuée des individus en rendant saillante, expérimentalement, l'appartenance des individus observés à un groupe de sexe	1	2	140
		3	314
		4	351
1. La conformité aux stéréotypes de sexe masculins augmente les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance.	2	5	525
		6	879
	3	7	144
2. La conformité aux stéréotypes de sexe féminins baisse les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance, et inhibe le lien entre la conformité aux stéréotypes masculins et les comportements à risque.	2	5	525
		6	879
	3	7	144
3. Le niveau d'identification à son groupe modère le lien entre conformité aux stéréotypes de sexe et comportements à risque, perception du risque, perception des bénéfices.	3	7	144
4. L'identité sexuée influence la perception du risque et des bénéfices et le lien entre identité sexuée et comportements à risque est partiellement médié par la perception du risque et des bénéfices.	2	6	879
	3	7	144
5. Les effets de l'identité sexuée s'observent dans différents domaines du risque mais sont plus marqués dans le domaine du risque routier que dans les autres domaines du risque.	3	7	144
6. Lorsque l'identité sexuée est rendue saillante par le contexte, les différences de sexe dans les comportements à risques et la perception du risque augmentent, notamment chez les individus fortement identifiés à leur groupe de sexe.	3	7	144

DEUXIEME PARTIE : CONTRIBUTIONS EMPIRIQUE

AXE 1

L'identité sexuée : construction des outils de mesure et d'activation de l'identité sexuée (études 1-4)

Le premier axe de cette thèse se compose de deux chapitres (*Chapitres 5 & 6*) portant sur la construction de mesure et d'activation de l'identité sexuée, nécessaires pour la suite de ce travail de thèse. Plus particulièrement, dans le Chapitre 5, une première étude a été menée afin de valider en français un outil permettant de mesurer l'identité sexuée dans une perspective multidimensionnelle (étude 1). Si quelques outils de ce type existent pour les enfants et les adolescents (Egan & Perry, 2001 ; Jodoin & Julien, 2011), ce type d'outil n'a à notre connaissance pas été validé chez les adultes. La plupart des études mesurent l'identité sexuée au travers du sex-typing. Le BSRI (Bem, 1974) est d'ailleurs particulièrement utilisé en ce sens. Or, considérant avec d'autres (e.g., Tobin *et al.,* 2010) que l'identité sexuée, comme toute identité sociale, est un concept multidimensionnel, incluant par exemple la centralité de son identité sociale de sexe dans le concept de soi, la pression sociale à se conformer ressentie ou encore la typicalité ressentie (H0a), l'objectif de l'étude 1 était de valider un outil de mesure de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité, chez des adultes, qui sera utilisé dans la suite de notre travail de thèse. Dans le Chapitre 6, une série d'études a ensuite été menée dans le but de construire et de tester l'efficacité d'une méthode d'activation de l'identité sexuée (études 2-4). Partant du présupposé que l'identité sexuée, comme n'importe quelle identité sociale, peut être rendue saillante dans un contexte particulier (H0b), nous avons cherché à l'activer afin, dans la suite de la thèse, de tester expérimentalement son effet sur les comportements à risque au volant. Un résumé des objectifs et hypothèses générales de la thèse est proposé dans le Tableau 3.

Tableau 3

Hypothèses générales et plan de la thèse

Hypothèses	Axe	Etude	*N*
0a. L'identité sexuée est un concept multidimensionnel incluant la conformité aux stéréotypes de sex des dimensions affectives et cognitives (e.g., centralité de son groupe de sexe, pression sociale à se confor ressentie, la typicalité ressentie).	1	1	512
0b. On peut activer l'identité sexuée des individus en rendant saillante, expérimentalement, l'appartenance des individus observés à un groupe de sexe	1	2	140
		3	314
		4	351
1. La conformité aux stéréotypes de sexe masculins augmente les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance.	2	5	525
		6	879
	3	7	144
2. La conformité aux stéréotypes de sexe féminins baisse les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance, et inhibe le lien entre la conformité aux stéréotypes masculins et les comportements à risque.	2	5	525
		6	879
	3	7	144
3. Le niveau d'identification à son groupe modère le lien entre conformité aux stéréotypes de sexe et comportements à risque, perception du risque, perception des bénéfices.	3	7	144

4. L'identité sexuée influence la perception du risque et des bénéfices et le lien entre identité sexuée et comportements à risque est partiellement médié par la perception du risque et des bénéfices.	2	6	879
	3	7	144
5. Les effets de l'identité sexuée s'observent dans différents domaines du risque mais sont plus marqués dans le domaine du risque routier que dans les autres domaines du risque.	3	7	144
6. Lorsque l'identité sexuée est rendue saillante par le contexte, les différences de sexe dans les comportements à risques et la perception du risque augmentent, notamment chez les individus fortement identifiés à leur groupe de sexe.	3	7	144

CHAPITRE 5

Mesure de l'identité sexuée (étude 1)

1. Introduction

La première étude (étude 1) avait pour objectif de valider, en français, un outil permettant de mesurer l'identité sexuée dans une perspective multidimensionnelle dont nous disposerions pour la suite du travail de thèse.

Si pendant longtemps l'identité sexuée a été mesurée par ses manifestations, plusieurs auteurs s'accordent sur le fait que le sex-typing ne serait pas le seul indicateur de l'identité sexuée et que par ailleurs, les deux construits ne seraient pas liés de manière inhérente (e.g., Egan & Perry, 2001 ; Spence, 1985). Pour de nombreux auteurs, l'identité sexuée, comme n'importe quelle identité sociale ou collective, serait multidimensionnelle (e.g., Ashmore et al., 2004 ; Carver *et al.,* 2003 ; Egan & Perry, 2001 ; Jodoin & Julien, 2011). Partant de cette idée, des outils de mesure de l'identité sexuée dans une perspective multidimensionnelle ont vu le jour comme la batterie d'échelles de mesure de l'identité sexuée d'Egan et Perry (2001) pour les enfants ou la version de l'outil validée sur une population francophone québécoise chez des adolescents (Jodoin & Julien, 2011).

L'outil de mesure de l'identité sexuée d'Egan et Perry (2001), validé chez les enfants, mesure différentes dimensions : la satisfaction par rapport à son genre (i.e., la satisfaction par rapport à son assignation à un groupe de sexe), la typicalité de genre ressentie (i.e., la perception de similarité avec les autres membres de son groupe de sexe), la pression ressentie pour se conformer (i.e., la pression ressentie de la part des parents, pairs et de soi pour se conformer aux stéréotypes de genre), les biais intergroupes (i.e., la croyance que son propre groupe de sexe est supérieur à l'autre) et enfin, le sex-typing dans sept domaines spécifiques (traits agentiques et communaux, activités masculines et féminines, préférence pour les pairs de même sexe ou du sexe opposé, identité hétérosexuelle). Dans la version de l'outil validée sur une population francophone québécoise chez des adolescents (Jodoin & Julien, 2011), on retrouve les mêmes dimensions exceptées que seules les dimensions du sex-typing en termes de traits et d'activités sont mesurées. La batterie d'échelles d'Egan & Perry a été validée et a fait l'objet de plusieurs études sur les enfants (e.g., Carver *et al.,* 2003 ; Lurye *et al.,* 2008 ; Yunger *et al.,* 2004). L'échelle de « compatibilité » (i.e., la satisfaction par rapport à son genre et la typicalité ressentie) a également été utilisée sur un échantillon féminin adulte pour mesurer le sentiment de compatibilité avec le groupe des femmes (Saxvik & Joireman, 2005).

Si ce type d'outil existe pour les enfants et les adolescents, à notre connaissance, aucun outil mesurant l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité n'a été validé en français chez les adultes. Pourtant, d'une manière générale, ce type de mesure permettrait de palier les limites de la mesure de l'identité sexuée par ses manifestations en termes de traits, pratique souvent utilisée. D'autre part, un tel outil permettrait une mesure plus fine des liens entre l'identité sexuée et certaines variables. Il a par exemple été montré que certaines dimensions de l'identité sexuée prédisaient des effets inverses sur l'ajustement psychosocial des enfants (e.g., Egan & Perry, 2001 ; Carver *et al.,* 2003). Dans ce travail de thèse plus précisément, la validation d'un tel outil nous permettrait d'avoir une lecture plus fine des liens entre identité sexuée et comportements à risque. Les différentes dimensions de l'identité sexuée

constitueraient différentes manières d'appréhender le niveau d'identification des individus à leur groupe de sexe (e.g., Tobin *et al.,* 2010).

Cette première étude a donc pour objectif la validation d'un outil de mesure permettant de mesurer différentes dimensions de l'identité sexuée. Plus précisément, cette étude vise à valider sur une population adulte l'outil d'Egan et Perry (2001) étant donné qu'il s'agit d'un outil complet, validé et ayant fait l'objet de plusieurs études sur les enfants, et qu'il existe déjà un outil validé en français chez des adolescents (Jodoin & Julien, 2011). Nous avons donc adapté cet outil pour en faire une échelle destinée aux adultes et nous y avons ajouté une autre dimension souvent utilisée par les études sur l'identité collective (la centralité de l'identité sociale dans le concept de soi) (e.g., Luhtanen & Crocker, 1992). Par ailleurs, sachant que des différences de sexe peuvent s'observer, par exemple sur le biais intergroupe ou la centralité, cette étude a également pour objectif d'observer l'effet du sexe sur ces différentes dimensions de l'identité sexuée. Enfin, à titre exploratoire, le lien entre les variables affectives et cognitives de l'identité sexuée et le sex-typing sera observé.

2. Méthode

2.1 Matériel

L'outil de mesure de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité que nous avons utilisé et cherché à valider est une version adaptée à l'adulte de la batterie d'échelles de mesure de l'identité sexuée de Jodoin et Julien (2011), validée en français sur un échantillon adolescent québécois francophone et elle-même adaptée de l'outil d'Egan et Perry (2001) validé sur des enfants.

Plus précisément, conformément à l'outil de Jodoin & Julien, l'outil se compose de deux échelles mesurant le sex-typing des individus (traits et activités) et de cinq échelles mesurant différentes dimensions cognitives et affectives de l'identité sociale de sexe. L'une d'entre elles (la centralité ou l'importance du genre dans sa définition de soi) n'était pas présente dans la version de l'outil d'Egan et Perry ou de Jodoin et Julien et a été ajoutée après une revue de littérature sur les différentes dimensions de l'identité sociale ou collective et les différentes manières de mesurer l'identité sexuée (e.g., Ashmore *et al.,* 2004 ; Tobin *et al.*, 2010 ; Wood & Eagly, 2009). Les différentes dimensions mesurées sont décrites ci-dessous[85].

Variables affectives et cognitives de l'identité sociale de sexe

- La typicalité de genre perçue[86] : cette échelle se compose de 7 items[87] renvoyant au sentiment d'être un membre typique de son groupe de sexe.

---

[85] Les items utilisés sont visibles dans la partie résultats.
[86] Dans l'outil d'Egan et Perry (2001), la compatibilité (satisfaction et typicalité) est mesurée uniquement par rapport à son sexe, considérant qu'une forte compatibilité perçue avec son groupe implique une faible compatibilité perçue avec l'autre groupe. Nous avons fait le choix de garder cette conception de la compatibilité comme une dimension unidimensionnelle.
[87] Parmi ces 7 items, deux items (typ-15 et typ-25) ne saturaient sur aucun facteur dans l'étude de Jodoin et Julien (2011) mais étaient présents dans l'outil d'Egan et Perry (2001). Nous les avons donc ajoutés à l'échelle.

- La satisfaction quant à genre : cette échelle de compose de 5 items renvoyant à la satisfaction ressentie d'appartenir au groupe de sexe qui a été assigné à la naissance.
- La pression à se conformer aux stéréotypes de sexe : cette échelle se compose de 16 items renvoyant à la pression ressentie venant des autres ou de soi, à se conformer aux attentes de la société relatives à son sexe. Plus précisément, les participants doivent indiquer dans quelle mesure eux-mêmes approuvent et selon eux, différents agents de socialisation (famille, endogroupe de sexe, exogroupe de sexe, gens en général)[88] approuveraient ou non le fait qu'ils montrent des comportements stéréotypiques ou contre-stéréotypiques de leur groupe de sexe. Pour chaque agent de socialisation, les participants se voient proposer deux items généraux et deux items spécifiques relatifs à des activités atypiques par rapport à leur genre[89].
- Le biais intergroupe ou proendogroupe renvoie à la préférence pour son propre groupe. Cette échelle comprend 8 items pour lesquels les individus doivent comparer les hommes et les femmes sur des traits neutres de l'échelle de Gana (1995) différents en termes de désirabilité (4 items positifs et 4 items négatifs). L'échelle n'ayant pas montré une bonne fiabilité dans l'étude de Jodoin & Julien, nous avons choisi de modifier le format de réponse[90]. Ainsi, pour chacun de ces traits, l'individu doit comparer les hommes et les femmes en se situant sur une échelle de 1 à 7, de 1 « les hommes sont plus ... que les femmes » à 7 « les femmes sont plus ... que les hommes ». Par souci de compréhension, le chiffre 1 renvoie toujours à la comparaison de l'exogroupe par rapport à l'endogroupe et le chiffre 7, à la comparaison de l'endogroupe par rapport à l'exogroupe[91].
- La centralité perçue renvoie à l'importance de l'identité sociale de sexe dans le concept de soi (4 items). L'échelle mesurant cette dimension, non présente dans la version originale de l'outil destiné aux enfants d'Egan et Perry (2001) ou dans la version française destinée aux adolescents de Jodoin et Julien (2011), a été empruntée à la sous-échelle « importance de l'identité » de l'échelle d'estime de soi collective (Collective Self-Esteem Scale (CSE)) de Luhtanen et Crocker (1992) et adaptée à l'identité sociale de sexe.

Pour chacune de ces échelles (excepté la centralité), nous avons repris les items de l'outil validé en français de Jodoin & Julien et nous les avons reformulés de manière à ce qu'ils soient adaptés aux adultes. Par ailleurs, tout comme Jodoin et Julien (2011) ou encore Bos et Sandfort (2010), nous avons décidé de remplacer le format bipolaire de Harter, utilisé dans la version pour enfant pour une meilleure compréhension, par le format de Likert, plus adapté aux adultes. Contrairement à Jodoin et Julien qui

---

[88] Les agents de socialisation à l'âge adulte n'étant pas les mêmes que chez l'enfant, les items ont été modifiés. Les items relatifs à soi, ont été conservés. Cependant, les parents ont été modifiés en « la famille » et en plus des pairs du même sexe, nous avons ajoutés les pairs du sexe opposé et les gens en général. Pendre des catégories plus particulières (e.g., les collègues) qui constituent de nouveaux agents de socialisation à l'âge adulte aurait été problématique car cela n'aurait pas concerné tous les individus. « Les gens en général » renvoient donc à la société dans sa globalité et évite cet écueil. Les pairs du même sexe et du sexe opposé ont été divisé en 2 sous-groupes : les amis hommes/ femmes et les autres hommes et les autres femmes.

[89] Les activités atypiques sont des activités proposées dans la version de Jodoin et Julien (2011) ainsi que des activités tirées de l'échelle pour adulte de sex typing OAT (occupations, activities, traits) de Liben et Bigler (2002).

[90] Alors que dans l'étude de Jodoin et Julien (2011), les individus doivent simplement indiquer si les hommes ou les femmes sont plus ou moins créatifs, par exemple, que les femmes ou les hommes sur une échelle de 1 « pas du tout à 4 « tout à fait d'accord », nous avons opté pour des items identifiant les deux pôles : « les hommes sont plus ... » et « les femmes sont plus … » en espérant améliorer la fiabilité de l'échelle.

[91] Par exemple, pour un homme, pour les 8 items, l'échelle va de 1 « les femmes sont plus ... que les hommes » à 7 « les hommes sont plus ... que les femmes ».

ont utilisé une échelle de Likert en 4 points, nous avons choisi d'utiliser une échelle en 7 points afin que les individus puissent nuancer leur réponse. En effet, certains comportements sont peu normatifs à l'âge adulte, tels que le biais intergroupe qui diminue avec l'âge. Nous estimons qu'une échelle plus large peut permettre d'observer des différences interindividuelles y compris pour des attitudes contre normatives. Ainsi, pour chaque échelle, excepté l'échelle de biais proendogroupe (voir ci-dessus), les participants devaient indiquer leur degré d'accord avec chacun des items sur une échelle en 7 points allant de 1 « pas du tout d'accord » à 7 « tout à fait d'accord ». Pour l'échelle de « pression ressentie » comme pour les échelles de « typicalité perçue » et de « satisfaction », l'outil comporte deux versions des échelles en question, l'une destinée aux hommes, l'autre aux femmes.

Sex-typing ou conformité aux stéréotypes de sexe

Comme dans l'outil de Jodoin et Julien (2011), le sex-typing en termes de traits et d'activités est mesuré. Là encore, les échelles ont été adaptées aux adultes.

- L'échelle de mesure de la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits de l'outil correspond à la version française du Bem Sex-Role Inventory (Gana, 1995) qui contient trois dimensions (masculine, féminine et neutre). Ces trois dimensions comptent 9 items chacune. Les individus doivent indiquer le degré auquel chacune des 27 caractéristiques correspond à leur propre personnalité sur une échelle en 7 points allant de « jamais vrai » à « toujours vrai ».
- L'échelle de mesure de la conformité aux stéréotypes de sexe en termes d'activités contient trois dimensions : masculine (10 items), féminine (10 items) et neutre (5 items). Les items qui composent cette échelle sont tirés de la sous-dimension « activités » de la version courte de l'OAT-PM (Personal Measure) (Liben & Bigler, 2002) qui vise à mesurer le niveau de sex-typing de l'individu (adulte) dans trois domaines (professions, activités et traits). Les items renvoient aux professions, traits et activités stéréotypiquement attribués aux hommes et aux femmes aux Etats-Unis. Certains items, peu adaptés à la société française, ont été remplacés par des items de l'OAT-AM (Attitude Measure) qui mesure l'attitude sex-typée envers autrui. Les individus doivent indiquer la fréquence à laquelle ils pratiquent chacune des activités qui leur sont présentées en se situant sur une échelle en 7 points allant de 1 « jamais » à 7 « souvent ou très souvent ».

Les informations générales concernant l'individu étaient également recueillies (sexe, âge, pays de résidence, situation professionnelle, filière et niveau d'étude). Une version du questionnaire en ligne est disponible en annexe (cf. Annexe 3.1).

2.2 Participants et procédure

Dans l'intention d'obtenir l'échantillon le plus large et diversifié possible en termes d'âge, de catégories socio-professionnelles et de localisation géographique, nous avons procédé à un recueil « en ligne », par l'intermédiaire des réseaux sociaux. Les passations étaient individuelles, après consentement éclairé des participants, et totalement anonymes, les individus étant identifiés seulement par le jour et l'heure de fin de passation. Afin de ne pas biaiser les réponses des participants, l'étude était présentée comme visant à valider un questionnaire de personnalité. Aucune mention de l'identité sexuée n'était

ainsi faite. La durée du questionnaire était estimée à 15 minutes. L'ordre des parties était contrebalancé afin d'éviter tout effet d'ordre[92].

Dix-sept participants vivant à l'étranger ont été écartés par souci de compréhension du questionnaire. Au total, huit cent soixante-quatorze individus tout-venants, résidant en France, ont participé à l'étude (255 hommes et 619 femmes). La répartition de sexe étant déséquilibrée (70.34% de femmes contre 28.98% d'hommes) et l'échantillon de femmes étant plus jeune que l'échantillon d'hommes (respectivement, *M*h = 33.10 ; *ET*h = 13.82 et *M*f = 29.73 ; *ET*f = 12.21, t (872) = 3.56, $p < .02$), trois cent soixante-deux femmes ont été écartées afin d'obtenir un échantillon équilibré au niveau de l'âge et du sexe. Le critère utilisé pour supprimer certaines femmes de l'échantillon était l'âge, la sélection ayant été effectuée de sorte qu'il y ait sensiblement le même nombre d'hommes et de femmes dans chaque catégorie d'âge. L'échantillon final est composé de 512 participants (255 hommes et 257 femmes), âgés de 17 à 83 ans (M = 33.05 ; ET = 13.70), équilibré au niveau de l'âge selon le sexe (t (510) = -.07, ns). Les participants ont été répartis dans 5 classes d'âges (voir tableau 2). La répartition des participants des deux sexes est équivalente dans chaque classe d'âge ($\chi^2(4, N = 512) = .018$, ns). L'échantillon est composé d'étudiants (34.77%), de cadres et professions intellectuelles supérieures (23.05%), d'employés et ouvriers (26.37%), et dans une moindre mesure, de retraités (7.62%) et de chômeurs (8.20%).

Tableau 4

Effectifs par sexe de chaque classe d'âge

	Classe d'âge					Total
Sexe	<=24	25-30	31-40	41-50	>50	
Hommes	76	78	41	25	35	255
Femmes	77	78	41	26	35	257
Total	153	156	82	51	70	512

2.3 Analyses statistiques

Afin de comparer les propriétés psychométriques de la version adulte française avec celles de la version française pour adolescents et de la version anglaise pour enfants, nous avons reconduit le plan d'analyses proposé par Egan et Perry (2001) et Jodoin et Julien (2011). Des analyses en composantes principales (ACP) avec rotation varimax, ont été effectuées pour chacune des échelles, y compris l'échelle de centralité empruntée à l'échelle CES de Luhtanen et Crocker (1992). Toutefois, pour les échelles de satisfaction et de typicalité, qui relèvent selon Egan & Perry d'une même dimension (la compatibilité de genre), une seule ACP a été effectuée. Le choix du nombre de facteurs était fait sur la base des résultats de l'ACP ainsi que l'analyse du test des éboulis et des valeurs propres : seuls étaient conservés les facteurs ayant une valeur propre >1 et dont le test des éboulis indiquait qu'il s'agissait de facteurs interprétables. Le seuil de conservation des items a été fixé à un coefficient de saturation de .04. L'alpha de Cronbach de chaque échelle a été calculé. Par ailleurs des corrélations ont été effectuées sur les hommes et les femmes de manière séparée afin de voir les liens entre les différentes dimensions.

[92] Quatre versions du questionnaire ont ainsi été créées dans lesquelles ont été répartis aléatoirement les participants en fonction de leur jour de naissance.

Afin d'observer l'effet du sexe sur les différentes dimensions, ont été effectuées des analyses de régressions multiples sur chacun des scores obtenus à chaque variable de l'identité sexuée (et du sex-typing). D'autre part, à titre exploratoire, considérant que les différentes dimensions de l'identité sexuée peuvent constituer différentes manières d'appréhender le niveau d'identification des individus à leur groupe, nous avons calculé un indice d'identification sur la base des corrélations entre les différentes dimensions et par la vérification de l'homogénéité de cette nouvelle échelle par le calcul de l'alpha de Cronbach. De plus, nous avons souhaité observer l'effet prédictif de cet indice d'identification à son groupe ainsi que des différentes dimensions affectives et cognitives de l'identité sexuée sur la conformité aux rôles de sexe. Pour ce faire, ont été effectuées plusieurs analyses hiérarchiques de régression de l'âge (étape1) et des différentes dimensions de l'identité sexuée ou bien de l'indice d'identification créé (étape 2) sur les scores obtenus aux mesures du sex-typing, de manière indépendante sur chacun des groupes de sexe.

3. Résultats

3.1 Analyse des différentes dimensions

3.1.1 Conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits (sex-tying)

En ce qui concerne les échelles de conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits, les résultats de l'ACP montrent que cinq facteurs obtiennent une valeur propre plus élevée que 1,0 et l'observation du test des éboulis (Scree plot) révèle que deux facteurs sont interprétables. Après rotation varimax, les deux facteurs expliquent 42.01% de la variance. L'examen des items révèle qu'ils se distinguent bien entre les traits masculins et les traits féminins. Plus précisément, le premier facteur renvoie aux traits masculins, autrement dit, à l'instrumentalité (Bem, 1974 ; Parsons & Bales, 1955). Le second facteur renvoie au traits féminins, autrement dit, à l'expressivité (Bem, 1974 ; Parsons & Bales 1955). La mesure par alpha de Cronbach de l'homogénéité des sous échelles révèle un alpha satisfaisant pour l'échelle de traits masculins (α =.77) et bon pour l'échelle de traits féminins (α =.83) pour l'échantillon global. Ces deux échelles apparaissent donc fiables. Nous obtenons ainsi deux dimensions « traits masculins » et « traits féminins » composées de 9 items chacune (cf. Tableau 5).

Tableau 5

Coefficients de saturation de l'ACP avec rotation Varimax pour les échelles de conformité aux traits masculins et féminins

Code item	items	F1	F2
fem-3	Sensible aux besoins des autres	.71	
fem-7	Chaleureux (se)	.70	
fem-1	Affectueux (se)	.70	
fem-8	Tendre	.68	
fem-9	Doux (ce)	.67	
fem-6	Compatissant(e)	.67	
fem-5	Empressé(e) à alléger les peines d'autrui	.65	
fem-4	Compréhensif (ve)	.62	
fem-2	Va vers les autres	.47	.38
masc-4	Aptitude au commandement		.77
masc-7	Agit en chef		.76
masc-2	Forte personnalité		.71
masc-1	Autoritaire		.68
masc-5	Dominateur (trice)		.62
masc-3	Energique		.53
masc-6	Résolu(e) dans ses prises de position		.44
masc-8	A l'esprit de compétition		.36[a]
masc-9	Prêt(e) à prendre des risques		.36[a]
	% de Variance expliquée	22.86	19.15

Note. Seuls les coefficients de saturation supérieurs ou égaux à 0.36 sont indiqués dans le tableau. [a] Les items masc-8 et masc-9 ont été conservés malgré un poids factoriel <.40 étant donné qu'ils montrent un poids factoriel >.30 sur le facteur attendu et que leur suppression n'améliore pas l'alpha de Cronbach de l'échelle.

3.1.2 Conformité aux stéréotypes de sexe en termes d'activités (sex-typing)

Pour ce qui est des échelles « activités masculines » et « activités féminines », l'ACP révèle la présence de six facteurs ayant une valeur propre supérieure à 1 et l'observation du test des éboulis révèle que deux, voire trois facteurs sont interprétables. L'examen des items révèle que la structure en trois facteurs tend à distinguer un facteur d'activités féminines et deux facteurs d'activités masculines. L'objectif ici n'étant pas d'avoir une analyse fine des activités féminines et masculines et plusieurs des items qui saturent sur le troisième facteur (activités masculines) saturant également sur l'un des deux autres, nous préférons conserver la structure en deux facteurs, davantage interprétable. Après rotation varimax, les deux facteurs expliquent 28.83 % de la variance. L'examen des items de cette structure montre qu'ils se distinguent bien entre les activités masculines et féminines. L'item masc-7, attendu comme masculin, sature sur le facteur féminin et l'alpha de l'échelle d'activités féminines ne s'améliore pas, voire tend à se réduire si on l'enlève. Il a donc été conservé dans l'échelle « activités féminines ». En revanche, l'item fem-7 a été supprimé de l'échelle, celui-ci ne saturant sur aucun facteur et sa suppression améliorant l'alpha de l'échelle d'activités féminines. L'item fem-5 attendu comme féminin, sature sur le facteur masculin et l'alpha de l'échelle d'activités masculines tend à se réduire si on l'enlève. Il a donc été conservé dans l'échelle « activités masculines ». En revanche, l'item masc-8 ne saturant sur aucun facteur et sa suppression améliorant très sensiblement l'alpha de l'échelle, il a été supprimé

de l'échelle « activités masculines ». La mesure par alpha de Cronbach de l'homogénéité des sous-échelles révèle des alphas relativement satisfaisants (α=.67 pour l'échelle d'activités masculines et α=.71 pour l'échelle d'activités féminines pour l'échantillon global). Ces deux échelles apparaissent relativement fiables. Nous obtenons ainsi deux dimensions, « activités masculines » et « activités féminines », composées de 9 items chacune (voir tableau 6).

Tableau 6

Coefficients de saturation de l'AC avec rotation varimax pour les échelles de conformité aux activités masculines et féminine

code item	items	F1	F2
fem-10	Faire les magasins	.68	
fem-9	Faire de la pâtisserie	.60	
fem-6	Regarder des feuilletons à la télévision	.58	
fem-1	Lire des romans d'amour	.56	
fem-3	Passer l'aspirateur	.56	
fem-4	Faire la lessive	.55	
fem-8	Garder des enfants	.52	
masc-7	Regarder des séries policières, polars, thrillers	.44	
fem-2	Faire du repassage	.42	
masc-1	Réparer une voiture ou une moto		.70
masc-2	Faire du bricolage		.69
masc-9	Utiliser une carte routière		.55
masc-4	Laver sa voiture		.53
masc-6	Jouer au football		.49
fem-5	Faire du bénévolat		.47
masc-3	Regarder le sport à la télévision		.44
masc-5	Conduire une moto		.41
masc-10	Jouer à des jeux de stratégie (échecs, risk, etc.)		.37[a]
fem-7	*Faire de la gymnastique*		
masc8	*Jouer à des jeux vidéo*		
	% de Variance expliquée	16.22	12.61

Note. Seuls les coefficients de saturation supérieurs ou égaux à 0.37 sont indiqués dans le tableau. Les items en italique ne saturent sur aucun facteur et n'ont par conséquent pas été retenus.

[a] L'item masc-10 a été conservé malgré un poids factoriel <.40 étant donné qu'il montre un poids factoriel >.30 sur le facteur attendu et que sa suppression n'améliore pas l'alpha de Cronbach de l'échelle.

3.1.3 Compatibilité de genre perçue (typicalité et satisfaction perçues)

Dans leur étude, Egan et Perry (2001) ont d'abord pensé que les échelles de « typicalité de genre perçue » et de « satisfaction quant au genre » formeraient un seul facteur renvoyant à « la compatibilité » : ils ont donc fait une seule ACP pour ces deux échelles. Dans l'étude d'Egan et Perry tout comme dans celle de Jodoin et Julien (2011), les facteurs se divisaient de façon cohérente en typicalité perçue (ou conformité aux stéréotypes de genre) et satisfaction quant au genre. Toutefois, dans la présente étude, il apparaît que trois facteurs obtiennent une valeur propre plus élevée que 1,0 et le test des éboulis montre que ces trois facteurs sont interprétables. Après rotation varimax, ils expliquent 50.39 % de la variance. L'examen des items de cette structure montre que le premier facteur renvoie à l'insatisfaction d'appartenir à son groupe. Le deuxième facteur renvoie au sentiment d'être un membre typique de son groupe. Le troisième facteur, enfin, renvoie également au sentiment

d'inadéquation par rapport à son groupe. L'item 17-typ qui sature à la fois sur le deuxième et le troisième facteur n'est pas conservé. Les trois sous-échelles, « (in)satisfaction quant au genre », « typicalité de genre perçue » et « (in)adéquation par rapport à son groupe », comptent respectivement 4, 4 et 3 items. L'alpha est relativement satisfaisant pour les deux premiers facteurs (respectivement α = .72 pour l'insatisfaction quant au genre et α = .65 pour la typicalité de genre perçue) mais il est pauvre pour la troisième sous-échelle (α = .52 pour l'inadéquation par rapport à son groupe) (cf. Annexe 3.2).

Devant la faiblesse de l'alpha de la troisième sous-échelle, nous avons choisi de contraindre l'ACP à deux facteurs de par notre hypothèse d'une distinction des items relevant de la satisfaction quant au genre et de la typicalité perçue. Nous obtenons ainsi deux facteurs, interprétables, renvoyant respectivement à la satisfaction quant à son genre et la typicalité de genre perçue. L'item sat-12 saturant faiblement sur le deuxième facteur et sa suppression améliorant l'alpha de l'échelle « satisfaction quant à son genre », il n'est pas conservé. De même, l'item typ-25 saturant faiblement sur le premier facteur et sa suppression améliorant sensiblement l'alpha de l'échelle « typicalité de genre perçue », il n'est pas conservé. Les alphas sont relativement acceptables pour les deux facteurs (respectivement α=.72 pour la satisfaction quant à genre et α=.65 pour la typicalité perçue). Nous obtenons ainsi deux dimensions, « satisfaction quant à son genre » (ou satisfaction) et « typicalité de genre perçue » (ou typicalité), composées respectivement de 4 et 6 items (cf. Tableau 7). Pour la suite des analyses, nous conserverons ces deux dimensions.

Tableau 7

Coefficients de saturation de l'ACP avec rotation varimax à 2 facteurs pour l'échelle de compatibilité de genre perçue (satisfaction quant au genre et typicalité de genre perçues)

code item	items	Facteur 1	Facteur 2
sat-6	Je trouve injuste que je ne puisse pas faire certaines activités seulement parce que je suis une femme	.82	
sat-10	Je trouve agaçant que je ne sois pas supposée faire certaines choses seulement parce que je suis une femme.	.81	
sat-8	Je souhaite qu'il soit admis que je fasse certaines choses que seulement les hommes font d'habitude	.65	
sat-2	Je ne pense pas que cela soit normal que certaines choses soient seulement pour les hommes	.60	
typ-16	Je pense que je suis comme toutes les autres femmes de mon âge		-.70
typ-5	Je pense que ce que j'aime faire de mon temps libre ressemble à ce que les autres femmes aiment faire de leur temps libre		-.65
typ-7	Je pense que le genre de choses dans lesquelles je suis compétente ressemble aux choses dans lesquelles les autres femmes sont compétentes.		-.62
typ-17	Je pense que je suis un bon modèle de ce qu'est une femme		-.56
typ-15	Je ne pense pas que ma personnalité ressemble à la personnalité des autres femmes.		.55
typ-9	J'aime être une femme		-.43
sat-12	*Je pense parfois que ce serait mieux d'être un homme*		
typ-25	*Je ne sens pas que je m'intègre bien avec les autres femmes*		
	% de variance expliquée	21.84	16.74

Note. Les items présentés sont les items de la version destinée aux femmes. Pour la version homme, les termes étaient inversés (cf. Annexes 3.1). Seuls les coefficients de saturation supérieurs ou égaux à 0.40 sur au moins un facteur sont indiqués dans le tableau. Les items en italique ne saturent sur aucun facteur et n'ont par conséquent pas été retenus.
Afin de transformer les dimensions « insatisfaction » et « non-typicalité » en dimensions « satisfaction » et typicalité », les scores des items composant la dimension « insatisfaction » (sat-6, sat-10, sat-8, sat-2) ainsi que les items typ-16, typ-5, typ-7, typ-17 et typ-9 de l'échelle de « non-typicalité » ont été recodés (inversés) pour le calcul de la moyenne du score des échelles.

3.1.4 Pression pour se conformer aux rôles de sexe ressentie

Pour l'échelle « pression pour se conformer aux rôles de sexe ressentie », l'ACP avec rotation Varimax montre que quatre facteurs ont une valeur propre de plus de 1.0 et un seul de ces facteurs est interprétable selon le test des éboulis, voire deux. Ce seul facteur explique 40.66% de la variance. La mesure par alpha de Cronbach de l'homogénéité de l'échelle révèle un alpha satisfaisant (α=.89). Cette échelle apparaît donc fiable. Nous obtenons ainsi une dimension « pression à se conformer aux rôles de sexe » composée de 16 items (cf. Annexe 3.2).

Nous avons tout de même souhaité contraindre la structure à deux facteurs sur la base du test des éboulis et de par le fait que, malgré une bonne homogénéité, le poids factoriel de certains items sur le facteur « pression à se conformer aux rôles de sexe » est faible. Les deux facteurs expliquent 50.76 % de la variance. L'examen des items indique que la structure en deux facteurs distingue la pression à se conformer venant d'autrui (pression externe) et la pression à se conformer venant de soi (pression interne). L'item press-1 saturant sur les deux facteurs n'a toutefois pas été conservé. Deux items (press-20 et press-23 soi) saturent sur les deux facteurs (>.40) mais la différence entre les deux poids factoriels est jugée suffisamment importante pour que ces items soient conservés sur le facteur sur lequel ils saturent le plus fortement. De plus, l'alpha ne s'améliore pas en les supprimant. La mesure par alpha de Cronbach de l'homogénéité des deux échelles révèle un excellent alpha pour l'échelle « pression à se conformer externe » (α=.90) et un alpha discutable (α=.66) pour l'échelle « pression à se conformer interne ». Ces deux échelles sont donc relativement fiables. Nous obtenons ainsi deux dimensions, « pression perçue à se conformer externe ressentie » et « pression perçue à se conformer interne ressentie », composées respectivement de 11 et 4 items (voir tableau 8). Dans la suite des analyses, nous utiliserons à la fois le score global de « pression à se conformer aux rôles de sexe ressentie » (ou pression) ainsi que le score des deux sous-échelles « pression à se conformer externe » (ou pression externe) et pression à se conformer interne » (ou pression interne).

Tableau 8

Coefficients de saturation de l'ACP avec rotation varimax pour l'échelle de « pression à se conformer aux rôles de sexe ressentie » (deux facteurs)

Code items	items	Facteur 1	Facteur 2
press-27	Je pense que cela dérangerait les autres hommes si je voulais apprendre à réparer une voiture ou une moto.	.76	
press-26	Je pense que cela dérangerait les femmes que je connais si je voulais exercer un métier que seuls les hommes exercent d'habitude.	.74	
press-22	Je pense que cela dérangerait les hommes que je connais si je voulais m'inscrire dans un club de football ou de rugby.	.74	
press-19	Je pense que cela dérangerait les gens si je voulais apprendre à faire quelque chose que seuls les hommes font d'habitude.	.73	
press-11	Je pense que cela dérangerait les hommes que je connais si je voulais apprendre à faire quelque chose que seuls les hommes font d'habitude.	.72	
press-28	Je pense que cela dérangerait les autres femmes si je voulais m'inscrire dans un club de football ou de rugby.	.71	
press-4	Je pense que cela dérangerait les gens si je voulais m'inscrire dans un club de football ou de rugby.	.68	

press-24	Je pense que cela dérangerait les autres femmes si je voulais apprendre à faire quelque chose que seuls les hommes font d'habitude.	.65	
press-21	Je pense que cela dérangerait ma famille si je voulais exercer un métier que seuls les hommes exercent d'habitude.	.62	
press-20	Je pense que cela dérangerait ma famille si je voulais apprendre à réparer une voiture ou une moto.	.59	.43
press-3	Je pense que cela dérangerait les autres hommes si je voulais exercer un métier que seuls les hommes exercent d'habitude.	.57	
press-1 [a]	*Je pense que cela dérangerait les femmes que je connais si je voulais apprendre à réparer une voiture ou une moto.*	*.44*	*.43*
press-23	Je pense que ça ne serait pas normal si je me préparais à exercer ou si j'exerçais un métier que seuls les hommes exercent d'habitude.	.40	.61
press-18	Je ne serais pas contente de moi si j'agissais comme un homme.		.65
press-14	Je serais contrariée si quelqu'un disait que j'agis comme un homme.		.63
press-13 [b]	Je pense que ce serait normal si je voulais faire des choses que seuls les hommes font d'habitude.		-.61
	% de variance expliquée	40.66	10.1

Note. Les items présentés sont la version des items destinés aux femmes. Pour la version homme, les termes étaient inversés (cf. Annexe 3.1). Seuls les coefficients de saturation supérieurs ou égaux à 0.40 sont indiqués dans le tableau.
[a] L'item en italique (press-1) n'a pas été conservé étant donné qu'il sature sur les deux facteurs.
[b] Puisque la formulation de l'item press-13 est inversée, le score obtenu à cet item a été recodé (inversé) pour le calcul de la moyenne de l'échelle.

3.1.5 Biais intergroupe

Pour l'échelle « biais intergroupe », comme Jodoin et Julien (2011), nous avons effectué une ACP avec rotation varimax. Celle-ci montre que trois facteurs ont une valeur propre de plus de 1.0 et que deux d'entre eux sont interprétables selon le test des éboulis. Les deux facteurs expliquent ensemble 49.82% de la variance (cf. Annexe 3.2). Toutefois, les facteurs étant difficilement interprétables, nous avons finalement choisi, à la manière d'Egan et Perry (2001) qui n'avaient pas effectué d'ACP, de ne pas tenir compte de cette analyse et de ne nous en tenir qu'à l'analyse de l'homogénéité de l'échelle par alpha de Cronbach. Après la suppression de trois items dont le score est faiblement corrélé au score de l'échelle (items biais-6 ; biais-3 et biais-2), l'alpha apparaît discutable (α=.63). Cette échelle "biais intergroupe" est donc composée de cinq items.

3.1.6 Centralité de l'identité sociale de sexe

En ce qui concerne l'échelle de « centralité de l'identité sociale de sexe dans le concept de soi », empruntée à l'échelle d'estime de soi collective (CSE) de Luhtanen et Crocker (1992), l'ACP met en évidence l'existence d'un seul facteur sur lequel saturent les quatre items composant l'échelle. Ce facteur explique 54.09% de la variance (cf. Tableau 9). La mesure par alpha de Cronbach de l'homogénéité de l'échelle révèle un alpha satisfaisant (α=.71). Cette échelle de « centralité de l'identité sociale de sexe dans le concept de soi » (ou centralité) (4 items) apparaît donc fiable.

Tableau 9

Coefficients de saturation de l'ACP avec rotation varimax pour l'échelle de « centralité de l'identité sociale de sexe dans le concept de soi »

Code item	items	Facteur
centr-3	En général, appartenir à mon groupe de sexe est une part importante de l'image que j'ai de moi.	.80
centr-1	Mon groupe de sexe représente une part importante de ce que je suis.	.79
centr-2	Mon groupe de sexe importe peu dans ma définition de moi-même.	-.74
centr-4	Dans l'ensemble, mon appartenance à mon groupe de sexe n'influence pas ce que je pense de moi.	-.60
	% de variance expliquée	54.09

Note. Puisque les formulations des items centr-2 et centr-4 sont inversées, les scores obtenus à ces items ont été recodés (inversés) pour le calcul de la moyenne de l'échelle.

3.2 Corrélations entre les échelles / dimensions

À la suite d'Egan et Perry (2001) et de Jodoin et Julien (2011), nous avons mené une série de corrélations, afin de vérifier si nos dimensions sont orthogonales. Les corrélations d'ordre zéro entre les mesures de l'identité sexuée et de sex-typing, par sexe, sont indiquées dans le Tableau 10. Les corrélations présentées au-dessus de la diagonale sont les corrélations obtenues pour l'échantillon des hommes (N = 255) et les corrélations présentées au-dessous de la diagonale sont les corrélations obtenues pour l'échantillon des femmes (N = 257). Comme dans les études citées, si quelques corrélations s'observent, elles sont en général faibles, ce qui montre l'intérêt d'adopter une approche multidimensionnelle de l'identité sexuée.

Quelques éléments peuvent être notés. Concernant les relations entre les différentes mesures de l'identité sexuée, on note que chez les hommes comme chez les femmes, la satisfaction est corrélée à la pression mais pas nécessairement dans le même sens : chez les femmes, la satisfaction est corrélée négativement à la pression, et notamment la pression externe, et chez les hommes, la satisfaction est corrélée positivement à la pression et plus particulièrement à la pression interne et externe. Chez les hommes la satisfaction est également corrélée positivement à la typicalité, ce qui n'est pas le cas chez les femmes. Des corrélations s'observent également entre la centralité, qui n'était pas présente dans les études d'Egan et Perry (2001) et Jodoin et Julien (2011), et les autres dimensions de l'identité sexuée mais plus particulièrement et de manière plus significative pour les hommes. La centralité est reliée positivement à la typicalité et à la pression interne chez les femmes. Chez les hommes, elle est positivement corrélée à la satisfaction, la typicalité et la pression (pression interne et pression externe). Il est intéressant de noter que chez les femmes, la centralité est corrélée positivement au biais intergroupe, ce qui n'est pas le cas chez les hommes.

Concernant les mesures du sex-typing, comme on pouvait s'y attendre, la typicalité est corrélée avec le sex-typing. Plus particulièrement, chez les femmes, la typicalité perçue est corrélée négativement avec les traits masculins et les activités masculines, et positivement avec les traits et activités féminines. Chez les hommes, la typicalité est corrélée positivement aux activités masculines et dans une moindre mesure aux traits masculins mais pas aux traits et activités féminines. La satisfaction semble davantage reliée au sex-typing pour les hommes que pour les femmes : alors qu'aucune corrélation n'apparaît significative chez les femmes, chez les hommes en revanche, la satisfaction est corrélée négativement avec la conformité aux activités et traits féminins, et positivement avec les traits masculins. Chez les femmes, les activités féminines sont corrélées positivement avec la pression, et plus particulièrement la

pression interne, le biais intergroupe, les traits féminins et les activités masculines. La conformité aux traits masculins est corrélée positivement avec les activités masculines et négativement avec la centralité et la pression interne. La conformité aux activités masculines est également corrélée négativement avec la centralité et positivement avec la conformité aux traits féminins. Chez les hommes, la conformité aux traits masculins est corrélée positivement à la conformité aux activités masculines et au biais intergroupe et la conformité aux traits féminins est corrélée positivement à la conformité aux activités masculines et négativement à la pression interne. Enfin, la conformité aux activités féminines est corrélée négativement à la centralité et la pression ressentie et plus particulièrement à la pression interne, et comme pour les femmes, positivement aux activités féminines.

Tableau 10

Coefficients de corrélation de Pearson entre les différentes mesures de l'identité sexuée (variables affectives et cognitives et sex-typing) par sexe

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
1. Satisfaction	1.00	.14*	.22***	.42***	.13*	.09	.29***	.16**	-.26***	.04	-.19**
2. Typicalité	.05	1.00	.15*	.24***	.10	.03	.25***	.14*	.02	.36***	.08
3. Pression	-.13*	.05	1.00	.71***	.97***	.07	.27***	.08	-.05	.02	-.15*
4. Pression interne	.18**	.24***	.53***	1.00	.53***	.10	.40***	.10	-.13*	.10	-.18**
5. Pression externe	-.20**	-.01	.96***	.30***	1.00	.07	.21***	.04	-.01	-.02	-.12
6. Biais intergroupe	-.10	.05	-.01	.02	-.02	1.00	.01	.14*	-.02	.04	-.06
7. Centralité	.08	.27***	.08	.19*	.03	.18**	1.00	.01	-.06	-.09	-.17**
8. Traits masculins	-.12	-.15*	.00	-.21***	.08	-.03	-.19**	1.00	-.02	.30***	.06
9. Traits féminins	.00	.24***	.11	.07	.1	.04	.05	-.03	1.00	.13*	.23***
10. Activités masculines	-.09	-.23***	.03	-.06	.05	-.07	-.18**	.18**	.13*	1.00	.25***
11. Activités féminines	-.06	.31***	.15*	.21***	.11	.13*	.03	-.09	.19**	.32***	1.00

Note. Les coefficients de corrélation présentés au-dessus de la diagonale sont les coefficients obtenus pour l'échantillon des hommes (N = 255) et les coefficients de corrélation présentés au-dessous de la diagonale sont les coefficients obtenus pour l'échantillon des femmes (*N* = 257) **p* < .05 ; ** *p* < .01 ; *** *p* < .001

Tableau 11

Coefficients standardisés pour les analyses de régressions multiples avec les scores aux échelles de l'identité sexuée en variables dépendantes et l'âge et le sexe en variables prédictives pour l'échantillon total (N = 512)

	Satisfaction	Typicalité	Pression	Pression interne	Pression externe	Biais intergroupe	Centralité	Traits masculins	Traits féminins	Activités masculines	Activités féminines
Sexe	-.39***	-.00	-.13**	-.22***	-.02	.52***	.11*	-.09*	.13**	-.23***	.44***
Age	-.05	-.06	.08(*p*=.06)	-.03	.1*	-.11**	-.15***	.08 (*p*=.06)	-.06	.09*	-.06
R2 ajusté	.15***	.00	.02**	.04***	.01 (*p*=.07)	.28***	.03***	.01*	.02**	.06***	.2***

Note. * *p* < .05 ; ** *p* < .01 ; *** *p* < .001 ; [a] 1 = homme, 2 = femme

3.3 Effet du sexe sur les différentes dimensions de l'identité sexée

Afin de tester l'effet du sexe sur les différentes dimensions, des analyses de régressions multiples[93] ont été effectuées pour chacune des dimensions de l'identité sexuée (variable affectives et cognitives et sex-typing) (cf. Tableau 12). Chaque mesure de l'identité sexuée était entrée dans l'analyse de régression en tant que variable dépendante et le sexe ainsi que l'âge, pour contrôler ses effets, étaient entrés simultanément en tant que variables prédictives. Lorsque l'âge est contrôlé, il apparaît que le fait d'être un homme renforce (et le fait d'être une femme inhibe) la satisfaction quant à son genre ainsi que la pression à se conformer aux rôles de sexe ressentie et plus particulièrement la pression interne ressentie. Le fait d'être un homme renforce également la conformité aux traits masculins et le fait d'avoir des activités masculines. Le fait d'être une femme renforce le score de biais intergroupe et la centralité de son identité sociale de sexe ainsi que la conformité aux traits féminins et le fait d'avoir des activités féminines. Lorsque le sexe est contrôlé, l'avancée en âge inhibe le biais intergroupe et la centralité et renforce les activités masculines.

A titre indicatif, les moyennes et écart-types par sexe et groupes d'âge pour les scores de chacune des dimensions de l'identité sexuée et du sex-typing sont disponibles en Annexes 3.2.

3.4 Création d'un indice d'identification à son groupe

Considérant que les différentes dimensions de l'identité sexuée peuvent constituer différentes manières d'appréhender l'identification des individus à leur groupe, nous avons, à titre exploratoire, calculé un indice d'identification des individus à leur groupe.

Pour ce faire, ont été examinées les corrélations entre les différentes dimensions (affectives et cognitives) de l'identité sexuée (cf. Tableau 10). Nous avons retenu pour cet indice les items, conservés suite aux analyses précédentes, des dimensions dont les scores sont corrélés positivement et plus précisément, dont les scores sont corrélés relativement de la même façon pour les hommes et pour les femmes[94]. Ont ainsi été retenues les dimensions « centralité », « typicalité », « satisfaction », et « pression interne » (18 items). La mesure de l'homogénéité de cette nouvelle échelle par calcul de l'alpha de Cronbach révèle un alpha satisfaisant (α =.76). La moyenne des scores obtenus pour ces différents items a ainsi été effectuée pour former un nouveau score renvoyant à l'identification à son groupe (18 items).

3.5 Dimensions cognitives et affectives de l'identité sexuée, identification à son groupe et sex-typing

[93] Afin d'observer l'effet du sexe sur les différentes dimensions, chez les jeunes adultes qui nous intéresse plus particulièrement dans ce travail de thèse, des analyses de régressions linéaires ont été effectuées pour chacune des dimensions de l'identité sexuée chez les 18-24 ans exclusivement (cf. Annexe 3.2). D'une manière générale le même pattern de résultats s'observe.

[94] La dimension « pression » et plus particulièrement sa sous-dimension « pression externe » n'a pas été retenue étant donné qu'elle est corrélée positivement à la satisfaction quant à son genre chez les hommes alors que chez les femmes elle y est négativement reliée. De même, la dimension biais intergroupe n'a pas été retenue étant donné que cette dimension n'est positivement reliée qu'à la centralité, chez les femmes.

Afin d'observer, à titre exploratoire, l'effet prédictif de cet indice d'identification à son groupe, ainsi que de l'ensemble des dimensions de l'identité sexuée (dimensions cognitives et affectives), sur la conformité aux rôles de sexe, nous avons effectué plusieurs analyses hiérarchiques de régression de l'âge (étape 1) et de l'indice d'identification ainsi que des différentes dimensions de l'identité sexée sur le score obtenu à chacune des quatre mesures du sex-typing (étape 2), de manière indépendante sur chacun des groupes de sexe. Les analyses effectuées pour l'indice d'identification et celles effectuées pour les différentes dimensions de l'identité sexuée sont observables, respectivement, dans les Tableaux 12 et 13.

Concernant l'effet prédictif de l'indice d'identification sur le sex-typing, chez les hommes, une fois l'âge contrôlé, l'identification à son groupe de sexe prédit positivement la conformité aux traits masculins et l'engagement dans des activités masculines et négativement la conformité aux traits féminins et l'engagement dans des activités féminines. Chez les femmes, une fois l'âge contrôlé, l'identification à son groupe de sexe prédit négativement la conformité aux traits masculins et l'engagement dans des activités masculines et positivement la conformité aux traits féminins et l'engagement dans des activités féminines.

En ce qui concerne l'effet prédictif des différentes dimensions de l'identité sur le sex-typing, une fois l'âge contrôlé, chez les hommes, la conformité aux traits masculins est renforcée par la satisfaction, la typicalité et le biais intergroupe. L'engagement dans des activités masculines est renforcé par la typicalité et tend à l'être par la pression interne ressentie. En revanche, l'engagement dans des activités masculines est inhibé par la centralité et tend à l'être par la pression externe ressentie. La conformité aux traits féminins est prédite négativement par la satisfaction. Enfin, l'engagement dans des activités féminines tend à être prédit négativement par la satisfaction quant à son genre et la centralité. Chez les femmes, une fois l'âge contrôlé, la conformité aux stéréotypes féminins est renforcée par la typicalité perçue et la pression externe ressentie. L'engagement dans des activités féminines est prédit positivement par la typicalité perçue et le biais intergroupe. La conformité aux traits masculins est prédite négativement par la pression interne ressentie et tend à l'être par la centralité. De même, la conformité aux traits masculins tend à être prédite positivement par la pression externe ressentie. Enfin, l'engagement dans des activités masculines est prédit négativement par la typicalité perçue.

Tableau 12

Analyses de régression hiérarchique de l'âge et du niveau d'identification sur les mesures du sex-typing chez les hommes (N = 255) et les femmes (N = 257)

		Hommes				**Femmes**			
		Traits masculins	Traits féminins	Activités masculines	Activités féminines	Traits masculins	Traits féminins	Activités masculines	Activités féminines
1.	Age	.12	-.08	.155*	.035	.047	-.03	.027	-.149*
	R^2 ajusté	.01 (p = .06)	.002	.02*	-.003	-.002	-.003	-.003	.018*
2.	Identification à son groupe	.185**	-.183**	.196**	-.61*	-.271***	.16**	-.244***	.208***
	R^2 ajusté	.039**	.031**	.053***	.018*	.068***	.019*	.053***	.058***

Note. * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$

Tableau 13

Analyses de régression hiérarchique des scores aux dimensions de l'identité sexuée sur les mesures du sex-typing chez les hommes (N = 255) et les femmes (N = 257)

		Hommes				**Femmes**			
		Traits masculins	Traits féminins	Activités masculines	Activités féminines	Traits masculins	Traits féminins	Activités masculines	Activités féminines
1.	Age	.12	-.08	.062*	.035	.047	-.03	.027	-.149*
	R^2 ajusté	.01 (p = .06)	.002	.02*	-.003	-.002	-.003	-.003	.018*
2.	Satisfaction	.156*	-.269***	.019	-.124 (p = .07)	-.053	-.022	-.092	-.081
	Typicalité	.138*	.045	.408***	.153*	-.070	.211***	-.216***	.282***
	Pression interne	.033	-.079	.142 (p=.07)	-.082	-.199**	-.029	.012	.150*
	Pression externe	-.028	.077	-.125 (p=.07)	-.051	.129 (p = .06)	.159*	.046	.100
	Biais intergroupe	.147*	-.026	.060	-.036	-.002	.038	-.050	.117*
	Centralité	-.042	-.016	-.173**	-.122 (p = .08)	-.127 (p=.06)	.014	-.100	-.094
	R^2 ajusté	.056**	.074***	.191***	.049**	.064**	.075***	.055**	.154***

Note. *$p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$.

Tableau 14

Synthèse des résultats significatifs de l'étude 1

Effet observé (analyse)	**Section**	**Résultats significatifs**			
Validation de l'échelle (ACP et Alpha de Cronbach) et **Création d'un indice d'identification à son groupe** (Alpha de Cronbach)	3.1	**Facteurs**		**Nbre items**	α **Cronbach**
		Traits	Masculins	9	.77
			Féminins	9	.83
		Activités	Masculines	9	.67
			Féminines	9	.71
		Compatibilité de genre	Typicalité de genre ressentie	6	.65
			Satisfaction de genre ressentie	4	0.72
		Pression pour se conformer aux rôles de sexe		16	.89
			Pression interne	11	.66
			Pression externe	4	.9
		Biais intergroupe		5	.63
		Centralité		4	.71
	3.4	**Identification**		18	.76
Corrélations entre les mesures chez les hommes et les femmes (Coefficient de corrélation de Pearson)	3.2	**Hommes**		**Femmes**	
		Entre dimensions cognitives et affectives de l'identité sexuée			
		Satisfaction corrélée positivement avec typicalité, pression (interne et externe) et centralité ; Centralité corrélée positivement avec typicalité et pression (interne et externe) ; Typicalité corrélée positivement avec pression (interne) ; Intercorrélations entre pression globale, interne et externe.		Satisfaction corrélée positivement avec pression interne et négativement avec pression (externe) ; Centralité corrélée positivement avec typicalité, pression interne et biais intergroupe ; Typicalité corrélée positivement avec pression interne ; Intercorrélations entre pression globale, interne et externe.	
		Entre les dimensions du sex-typing			
		Traits masculins corrélés positivement avec satisfaction, typicalité et biais intergroupe ; traits féminins corrélés négativement avec satisfaction et pression interne ; activités masculines corrélées positivement avec typicalité ; activités féminines corrélées négativement avec satisfaction, centralité, pression (interne)		Traits masculins corrélés négativement avec typicalité, pression interne et centralité ; traits féminins corrélés positivement avec typicalité ; activités masculines corrélées négativement avec typicalité et centralité ; activités féminines corrélées positivement avec typicalité, pression (interne) et biais intergroupe.	
		Entre les dimensions de l'identité sexuée et le sex-typing			
		Activités masculines corrélées positivement avec traits masculins et féminins et activités féminines ; activités féminines corrélées positivement avec traits féminins		Activités masculines corrélées positivement avec traits masculins et féminins et activités féminines ; activités féminines corrélées positivement avec traits féminins	
Identité sexuée, identification et sex-typing chez les	3.5	**Lien entre Identification et sex-typing**			
		L'identification renforce les traits masculins et les activités masculines et inhibe les traits féminins et les activités féminines		L'identification renforce les traits féminins et les activités féminines et inhibe les traits masculins et les activités masculines.	
		Lien entre les dimensions de l'identité sexuée et le sex-typing			

hommes et les femmes (régressions hiérarchiques)		- la satisfaction, la typicalité et le biais intergroupe renforcent les traits masculins - La typicalité renforce et la centralité inhibe les activités masculines. - La satisfaction inhibe les traits féminins - La typicalité renforce les activités féminines.	- La pression interne inhibe et la centralité tend à inhiber les traits masculins, et la pression externe à les renforcer. - La typicalité et la pression externe renforcent les traits féminins. - La typicalité inhibe les activités masculines - La typicalité, la pression interne et le biais intergroupe renforcent les activités féminines.
Effet du sexe et de l'âge sur les dimensions affectives et cognitives et le sex-typing (régressions hiérarchiques)	3.3	- L'avancée en âge renforce la pression externe et les activités masculines - Le fait d'être jeune renforce le biais intergroupe et la centralité. - Le fait d'être un homme renforce la satisfaction, la pression (pression interne), les traits masculins et les activités masculines. - Le fait d'être une femme renforce le biais intergroupe, la centralité, les traits féminins, les activités féminines.	

4. Discussion

L'ensemble des résultats significatifs de cette étude sont indiqués dans le Tableau 14.

Cette étude avait pour objectif de valider un outil de mesure de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité. Plus précisément, il s'agissait de valider une version française pour adulte d'une batterie d'échelles validée sur des enfants et des adolescents (Egan & Perry, 2001 ; Jodoin & Julien, 2011). L'outil est composé de sept échelles mesurant cinq dimensions affectives et cognitives de l'identité sexuée (typicalité de genre perçue, satisfaction quant à son genre, pression à se conformer aux rôles de sexe ressentie, biais intergroupe, centralité de l'identité sociale de sexe dans le concept de soi) et deux aspects du sex-typing (activités et traits masculins et féminins).

Les résultats mettent en évidence une similarité de structure avec les outils validés chez les enfants et les adolescents (Egan & Perry, 2001 ; Jodoin & Julien, 2011). De plus, ces différentes échelles montrent une bonne fiabilité bien que l'échelle de typicalité perçue, la sous-échelle de pression interne ressentie et l'échelle de biais intergroupe montrent une moins bonne homogénéité que les autres échelles. Toutefois, deux de ces échelles, l'échelle de typicalité perçue et de biais intergroupe, avaient également des alphas discutables voire très faibles dans l'outil destiné aux adolescents (Jodoin & Julien, 2011). Ainsi, bien que des améliorations puissent être apportées afin d'améliorer la fiabilité de ces échelles, cette étude a permis de valider un outil de mesure de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité chez des adultes.

Nous avons également observé l'effet du sexe sur les différentes dimensions. En ce qui concerne les dimensions affectives et cognitives, il apparaît que le fait d'être un homme renforce la satisfaction, la pression (pression interne), tandis que le fait d'être une femme renforce le biais intergroupe et la centralité. Plusieurs de ces effets ont également pu s'observer dans les études menées sur des enfants dans lesquelles était utilisée la batterie d'échelles d'Egan et Perry (2001). Egan et Perry (*op. cit.*) ou encore Carver *et al.* (2003) ont en effet également mis en évidence, chez des enfants et des préadolescents la tendance des garçons à montrer un niveau plus important de typicalité, de satisfaction et de pression ressentie et la tendance des filles à montrer davantage de biais intergroupe. Le même

pattern s'observe donc chez les jeunes adultes et chez les enfants. La tendance des hommes à montrer davantage de satisfaction quant à son genre, peut être mise en relation avec l'asymétrie sociale existant entre les groupes de sexe qui pose le groupe des hommes comme plus valorisé dans la société (Lorenzi-Cioldi, 1988). Cette valorisation de leur groupe peut ainsi les amener à ressentir davantage de satisfaction comparés aux femmes qui, elles, peuvent au contraire se montrer moins satisfaites de par leur position de dominées. D'un autre côté, les femmes montrent davantage de biais pro-endogroupe, ce qui peut également être lié à ce phénomène d'asymétrie qui peut les amener à survaloriser leur groupe. En effet, des études montrent la tendance des femmes et des groupes dominés à survaloriser l'endogroupe (Granié & Papafava, 2011 ; Granié & Zaouche Gaudron, 1999 ; Powlishta, 1995). Ainsi, bien qu'elles aient tendance à être moins satisfaites de leur groupe, elles ont tout de même tendance à vouloir le survaloriser, précisément, il semblerait, en raison de cette dévalorisation de leur groupe qui serait la cause de leur insatisfaction. Ce biais pro-endogroupe plus important de même que le niveau de centralité plus important des femmes peut également être lié au fait que le groupe des femmes, de par son statut de dominé montre une identité collective plus importante (De Bosscher & Durand-Delvigne, 2002 ; Lorenzi-Cioldi, 1988). La tendance des femmes à montrer davantage de centralité que les hommes a été mise en évidence chez les enfants comme chez les jeunes adultes (e.g., Cameron & Lalonde, 2001 ; Turner & Brown, 2007). En plus de l'asymétrie sociale entre les sexes déjà évoquée, amenant à une identité collective plus importante, on peut rapprocher cela de l'asymétrie cognitive entre les sexes. Le descripteur sexe est davantage utilisé pour décrire les femmes que pour les hommes, le fait d'être une femme apparaissant comme une variante de la norme (Carpenter & Trentham, 2001 ; De Booscher & Durand Delvigne, 2002 ; Hurtig & Pichevin, 1998 ; Lorenzo-Cioldi, 1991, 1993). La tendance des hommes à ressentir davantage de pression à se conformer aux rôles de sexe, mise en évidence renvoie aux nombreux travaux rendant compte de la plus grande pression sociale dont font l'expérience les garçons, comparés aux filles (Golombok & Fivush, 1994). Bien que certaines études tendent à montrer qu'à l'âge adulte, ils bénéficient d'une plus grande latitude vis-à-vis des rôles de sexe (Eagly & Diekman, 1997), d'autres insistent sur le fait que la transgression des rôles de sexe continuerait à être particulièrement mal vue pour les hommes, pouvant dans certains cas amener à une perte de leur statut social dominant (Anderson *et al.,* 2001). Enfin, les hommes se conforment davantage aux traits et activités masculins, tandis que les femmes se conforment davantage aux traits et activités féminines. Les hommes et les femmes ont ainsi tendance à se conformer aux rôles de leur groupe de sexe. Cette étude montre ainsi la persistance des rôles de sexe malgré les évolutions sociétales qui amènent à davantage de flexibilité dans les rôles (Twenge, 1997, 2001 ; Wood & Eagly, 2010).

Par ailleurs, un indice d'identification a été créé à partir des items de certaines dimensions de l'identité sexuée mesurées. Selon certains auteurs, les différentes dimensions de l'identité sexuée sont différentes manières d'appréhender le niveau d'identification des individus à leur groupe (e.g., Tobin *et al.,* 2010). L'identification à son groupe de sexe ou à d'autres groupes sociaux est toutefois souvent mesurée par le niveau d'importance ou de centralité de l'identité dans le concept de soi (e.g., Cameron & Londe, 2001 ; Schmader, 2002 ; Turner & Brown, 2007). On obtient ici un indice d'identification mesuré non seulement par le niveau de centralité mais également par la pression interne ressentie, la typicalité perçue et la satisfaction quant à son genre. D'autres études ont néanmoins également eu recours à la combinaison de variables de l'identité sociale pour appréhender l'identification à un groupe social donné et notamment l'identité sociale de sexe (Cameron & Lalonde 2001 ; Gurin & Townsend, 1986).

Des analyses exploratoires ont permis d'observer le lien entre les différentes dimensions de l'identité sexuée et le sex-typing, ainsi qu'entre l'indice d'identification et le sex-typing. Chez les hommes comme chez les femmes, l'indice d'identification renforce le sex-typing. Autrement dit, les

individus qui s'identifient fortement à leur groupe tendent à se conformer davantage aux stéréotypes de leur groupe de sexe, que cela soit en termes de traits ou d'activités. En ce qui concerne les différentes dimensions de l'identité sexuée, chez les hommes, la satisfaction, la typicalité et le biais proendogroupe renforcent les traits masculins, la typicalité renforce et la centralité inhibe les activités masculines, la satisfaction inhibe les traits féminins et la typicalité renforce les activités féminines. Chez les femmes, la pression interne inhibe et la centralité tend à inhiber les traits masculins, et la pression externe à les renforcer, la typicalité et la pression externe renforcent les traits féminins, la typicalité inhibe les activités masculines, la typicalité, la pression interne et le biais proendogroupe renforcent les activités féminines.

Ainsi, si des liens s'observent entre les différentes dimensions et le sex-typing, ce lien diffère d'une part selon le sexe et d'autre part selon la dimension et l'aspect du sex-typing observé. Par exemple, chez les hommes, l'engagement dans des activités masculines est renforcé par la typicalité et tend à l'être par la pression interne ressentie, alors qu'il est inhibé par la centralité et tend à l'être par la pression externe ressentie. Cela montre l'intérêt d'adopter une approche multidimensionnelle de l'identité sexuée et du sex-typing, les effets étant complexes.

Certains résultats concernant le lien entre les dimensions de l'identité sexué et le sex-typing méritent qu'on s'y arrête. Comme indiqué, chez les hommes, la centralité inhibe les activités masculines. Autrement dit, les hommes présentant un niveau faible de centralité vont avoir tendance à davantage s'engager dans des activités masculines, tandis que les hommes pour lesquels l'identité sociale de sexe est centrale vont avoir tendance à moins s'engager dans des activités masculines. Cet effet, a priori contre intuitif, peut traduire le fait que, chez les hommes, l'engagement dans des activités masculines peut constituer une manière de faire le genre pour ceux dont l'identité sociale de sexe n'est pas centrale, possiblement en raison de la pression sociale. Les hommes pour lesquels l'identité sociale de sexe est centrale en revanche, peuvent ne pas ressentir ce besoin d'avoir recours à des activités typiques de leur groupe pour montrer leur appartenance au groupe des hommes. Autrement dit, il semble que le fait, pour les hommes, d'avoir une identité sociale de sexe déjà centrale ne les contraint pas à avoir recours à des stratégies pour faire le genre. Le fait que la typicalité renforce les activités féminines des hommes peut traduire le même effet : les hommes qui se sentent déjà typiques de leur groupe (l'une des dimensions de l'identification dans notre étude) peuvent se permettre de transgresser les normes de sexes, autrement dit, ils n'ont pas besoin de faire le genre car ils se sentent déjà typiques de leur groupe. Cet effet peut s'expliquer par le fait que le sentiment de typicalité est associé à un meilleur ajustement psychosocial (Carver *et al.,* 2003 ; DiDonato, & Berenbaum, 2011 ; Egan & Perry, 2001 ; Saxvik & Joireman, 2005 ; Smith & Leaper, 2006). Les individus cherchent ainsi en général à avoir un sentiment de typicalité et peuvent user de différentes stratégies pour cela (Spence, 1985). Les hommes ressentiraient davantage ce besoin de confirmer régulièrement leur identité qui est plus facilement menacée et ceci davantage dans l'action que dans des trais stables (Weaver *et al.,* 2010), ce qui peut expliquer le lien entre la centralité et les activités masculines.

Il est intéressant de noter que chez les femmes, la centralité tend à inhiber les traits masculins. Ces résultats suggèrent que la centralité n'a pas les mêmes effets chez les hommes et les femmes : alors que chez les hommes, elle semble amener à moins s'engager dans des activités typiques de son groupe de sexe, chez les femmes, elle semble amener à moins se montrer conformer aux traits typiques de l'exogroupe.

L'observation du lien entre les dimensions de l'identité sexuée et le sex-typing montrent également que chez les hommes, la satisfaction inhibe les traits féminins, ce qui semble mettre en évidence le fait que les hommes peu satisfaits de leur groupe ont davantage tendance à montrer des traits contre stéréotypiques.

On observe par ailleurs que chez les femmes, la pression externe est reliée positivement aux traits masculins. Cela peut s'expliquer par le fait que les femmes qui disent ressentir de la pression externe ressentent justement cette pression à se conformer à des rôles ou à ne pas se conformer aux rôles masculins auxquels elles voudraient se conformer ou auxquels elles se conforment. Dans le même temps, les résultats montrent que chez les femmes, la pression externe ressentie est associée à une plus grande conformité aux traits féminins. Ces résultats mettent en lumière deux effets distincts du fait de ressentir de la pression externe à se conformer aux normes de sexe : l'éloignement des normes de sexe (pour les raisons évoquées) et la conformité aux rôles sexe de par la pression (externe et interne ressentie).

En ce qui concerne la pression à la conformité, plusieurs éléments pointent l'importance de distinguer ses deux aspects : la pression interne et la pression externe. Les résultats montrent en effet que les liens entre les deux aspects de la pression et les autres dimensions de l'identité sexuée varient selon le sexe. De plus, on observe des différences d'effets de la pression interne et externe sur le sex-typing (e.g., chez les femmes, la pression interne inhibe les traits masculins tandis que la pression externe les renforce) et ces effets varient selon le sexe.

On note également des différences entre les différents aspects du sex-typing en ce qui concerne l'effet des variables démographiques ainsi que des dimensions de l'identité sexuée sur ces aspects. Cela pointe l'importance de ne pas mesurer un seul aspect du sex-typing lorsqu'on s'intéresse au sex-typing et à plus forte raison, lorsqu'on s'intéresse à l'identité sexuée.

Pour résumer, cette étude présente l'intérêt de fournir un outil de mesure de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité chez l'adulte, ce qui semblait manquer dans la littérature. Si quelques outils de ce type existent, ils sont, comme nous l'avons vu, destinés aux enfants et aux adolescents et utilisés par les psychologues développementaux pour identifier notamment les effets de l'identité sexuée sur l'ajustement psychosocial. Les outils destinés aux adultes se contentent davantage de mesurer l'identité sexuée au travers de ses manifestations (le sex-typing). Cet outil peut ainsi se révéler utile pour observer par exemple les effets de l'identité sexuée sur différents comportements sex-typés ou encore sur l'ajustement psychosocial de l'adulte. Il va plus particulièrement nous être utile dans ce travail de thèse afin d'effectuer une mesure plus précise de l'identité sexuée des individus et ainsi comprendre plus finement le lien entre identité sexuée et comportements à risque. Par ailleurs, plusieurs éléments mettent en évidence l'importance de prendre en compte les différentes dimensions de l'identité sexuée dans les études sur le genre. Les résultats montrent en effet que, bien que l'on observe des intercorrélations entre les dimensions, celle-ci restent faibles. De plus, les effets différenciés du sexe et de l'âge sont observables sur les différentes dimensions. Enfin, les différentes dimensions n'ont pas les mêmes effets sur le sex-typing (e.g., pression interne et externe) et cet effet varie selon le sexe. Ces différentes observations mettent en évidence l'importance d'adopter une approche multidimensionnelle de l'identité sexuée. Enfin, il ressort de ces analyses que des différences entre les sexes apparaissent dans les différentes dimensions de l'identité sexuée ainsi que dans l'effet des dimensions cognitives et affectives de l'identité sexuée et plus largement du niveau d'identification sur le sex-typing. Ces différences de sexe pointent l'importance d'investiguer les effets de l'identité sexuée de manière séparée chez les hommes et les femmes. Ces différences semblent traduire des rapports différents des hommes et des femmes vis-à-vis de leur propre identité sociale de sexe, possiblement liés à l'asymétrie sociale entre les sexes (e.g., biais pro endogroupe des femmes et pression à se conformer des hommes). Cette première étape validée, la deuxième va consister en l'élaboration d'une méthode permettant l'activation de l'identité sexuée des individus.

CHAPITRE 6
Activation de l'identité sexuée (études 2 - 4)

1. Introduction

La série d'études qui suit (études 2-4) constitue la deuxième étape de la thèse, à savoir la construction d'une méthode permettant l'activation de l'identité sexuée et de ses composantes et la vérification de son efficacité (Chapitre 6). L'objectif, ici, est de mettre en place et de valider une procédure d'activation qui sera utilisée dans la suite de la thèse pour tester la relation causale entre l'identité sexuée et les comportements à risque.

Nous partons en effet du présupposé que l'identité sexuée, comme n'importe quelle identité sociale, peut être rendue saillante dans un contexte particulier (H0b). On trouve, dans la littérature, différentes méthodes permettant de rendre saillante l'identité sociale de sexe dans une situation donnée. La catégorie sociale de sexe et donc l'identité sociale de sexe d'un individu peut par exemple être rendue saillante lorsqu'il interagit avec un individu de l'exogroupe (Leszczynski & Strough, 2008), lorsque son groupe de sexe est minoritaire (Cota & Dion, 1986 ; McGuire *et al.,* 1979 ; McGuire & Padawer-Singer, 1976) ou encore lorsqu'il est l'unique représentant de son groupe de sexe, au milieu de l'exogroupe (e.g., Hogg & Turner, 1987 ; Sekaquaptewa & Thompson, 2002). Le sexe peut également être rendu saillant par le caractère sex-typé d'une situation ou d'une tâche à réaliser (e.g., Harrison & Lynch, 2005 ; Michinov & Monteil, 2003), ou encore par les actions spécifiques du partenaire avec lequel l'individu interagit dans une situation donnée (Deaux & LaFrance, 1998). Nous avons ainsi cherché, sur la base des différentes méthodes proposées dans la littérature, à mettre en place une méthode d'activation et à tester son efficacité pour valider notre protocole pour la suite de la thèse.

Toutefois, certains travaux considèrent que l'identité sexuée possèderait deux versants (un versant social et un versant personnel) (Granié & Zouche-Gaudron, 1999). Granié et Zaouche-Gaudron (1999) conçoivent en effet l'identité sexuée comme l'interaction de deux instances : l'identité sociale de sexe et l'image sexuée de soi qui renverraient respectivement aux deux versants de l'identité, à savoir, l'identité sociale et l'identité personnelle. L'identité sociale de sexe correspondrait à la conscience de son statut de sexe, autrement dit à l'inscription de l'individu dans le social par son appartenance à un groupe de sexe, tandis que l'image sexuée de soi concerne la part active du sujet dans « la construction de son individualité en tant qu'être sexué » et renvoie à la manière dont l'individu va faire avec son statut de sexe. A notre connaissance, aucune méthode, disponible dans la littérature, ne permet d'activer de manière indépendante ces deux aspects de l'identité sexuée. Nous avons donc cherché à mettre en place une méthode d'activation qui rendrait saillante ces deux dimensions. En effet, il est envisageable que ces deux aspects de l'identité sexuée n'aient pas les mêmes effets sur les comportements sexués d'un individu. De même, ces deux instances ne relevant pas des mêmes processus, elles peuvent éventuellement avoir des effets différenciés sur les comportements à risque des hommes et des femmes.

Ainsi, l'objectif des études qui suivent est de mettre en place une méthode d'activation de l'identité sexuée et de vérifier son efficacité afin de valider la procédure expérimentale qui sera utilisée pour tester l'effet de l'activation de l'identité sexuée sur les comportements à risque. L'objectif est

également de chercher à activer l'identité sexuée, non seulement dans son versant social (identité sociale de sexe) mais également dans sa version plus personnelle (image sexuée de soi). Pour cela, trois études ont été menées (études 2-4).

Tableau 15

Hypothèses générales et plan de la thèse

Hypothèses	Axe	Etude	*N*
0a. L'identité sexuée est un concept multidimensionnel incluant la conformité aux stéréotypes de sexe et des dimensions affectives et cognitives (e.g., centralité de son groupe de sexe, pression sociale à se conformer ressentie, la typicalité ressentie).	1	1	512
0b. On peut activer l'identité sexuée des individus en rendant saillante, expérimentalement, l'appartenance des individus observés à un groupe de sexe	1	2	140
		3	314
		4	351
1. La conformité aux stéréotypes de sexe masculins augmente les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance.	2	5	525
		6	879
	3	7	144
2. La conformité aux stéréotypes de sexe féminins baisse les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance, et inhibe le lien entre la conformité aux stéréotypes masculins et les comportements à risque.	2	5	525
		6	879
	3	7	144
3. Le niveau d'identification à son groupe modère le lien entre conformité aux stéréotypes de sexe et comportements à risque et perception du risque.	3	7	144
4. L'identité sexuée influence la perception du risque et des bénéfices et le lien entre identité sexuée et comportements à risque est partiellement médié par la perception du risque et des bénéfices	2	6	879
	3	7	144
5. Les effets de l'identité sexuée s'observent dans différents domaines du risque mais sont plus marqués dans le domaine du risque routier que dans les autres domaines du risque	3	7	144
6. Lorsque l'identité sexuée est rendue saillante par le contexte d'observation, les différences de sexe dans les comportements à risques et la perception des risques et des bénéfices augmente, notamment chez les individus fortement identifiés à leur groupe de sexe.	3	7	144

2. Etude 2

2.1 Introduction

L'étude 2 est la première des trois études qui ont été menées pour tester l'efficacité d'une méthode d'activation de l'identité sexuée. Plus précisément, l'étude 2 vise non seulement à tester l'efficacité d'une méthode d'activation de l'identité sexuée mais également de vérifier, de manière exploratoire, la possibilité d'activer de manière indépendante les deux instances de cette identité sexuée, envisagées par Granié et Zaouche-Gaudron (1999), à savoir l'identité sociale de sexe et l'image sexuée de soi. Pour rappel, Granié et Zaouche-Gaudron, s'inspirant des travaux de Jarymowicz (1991) sur le rapport Soi –Nous – Les Autres, considèrent que l'identité sociale de sexe correspond à la conscience

d'appartenir à un groupe de sexe, autrement dit aux caractéristiques communes existant entre les membres du groupe d'appartenance (l'endogroupe) et qui les différencient de l'exogroupe. Elle correspondrait au rapport « Nous-Les Autres » qui relèverait de ce qui permet au sujet de différencier son groupe d'appartenance (le Nous) de son groupe de non-appartenance (Les Autres). L'image sexuée de soi, quant à elle, correspond à l'auto-attribution et l'organisation chez l'individu des caractéristiques socialement définies comme appropriées à son groupe de sexe. L'image sexuée de soi correspondrait au rapport « Soi-Nous », qui relèverait de la relation entre le sujet et son groupe d'appartenance, le sujet tentant de trouver sa propre place, sa propre identité dans l'endogroupe.

La méthode envisagée consiste à utiliser une version française du Bem Sex Role Inventory (BSRI) (Bem, 1974 ; Gana, 1995). Habituellement utilisée comme outil de mesure de l'identité sexuée, l'échelle est cette fois utilisée pour l'activer. Afin de mobiliser l'identité sociale de sexe, à la tâche classique d'auto-description de la conformité aux stéréotypes de sexe, s'ajoute une tâche d'hétéro-description d'un individu typique de l'exogroupe de sexe. L'individu est ainsi amené à se positionner par rapport à l'autre groupe de sexe. Pour mobiliser l'image sexuée de soi, à la tâche d'auto-description s'ajoute cette fois une tâche d'hétéro-description d'un individu typique de l'endogroupe de sexe. L'individu est ainsi amené à se positionner par rapport à son propre groupe de sexe. Plus précisément :

- On suppose que le fait de demander à un individu de décrire sa conformité aux stéréotypes de sexe en remplissant une version française du BSRI devrait activer son identité sexuée et rendre saillante son appartenance sexuée.
- On suppose également qu'amener un sujet à décrire un individu typique de l'exogroupe de sexe puis à se décrire lui-même, à l'aide du BSRI, devrait activer son identité sociale de sexe en l'amenant à se positionner par rapport à l'autre groupe de sexe.
- On suppose enfin que demander à un sujet de décrire un individu typique de l'endogroupe de sexe, puis se décrire lui-même, à l'aide du BSRI, devrait activer son image sexuée de soi en l'amenant à se positionner par rapport à son propre groupe de sexe.

Cette méthode élaborée, il s'agit alors de mettre en place un protocole permettant d'évaluer l'efficacité de l'activation effectuée par la méthode envisagée, dans le but de vérifier que la procédure active effectivement l'instance de l'identité sexuée désirée, afin de valider notre méthode.

Pour ce faire, nous nous sommes basés sur les travaux de Jarymowicz (1991) sur l'identité (l'identité individuelle et sociale). Ces travaux portent plus précisément sur les processus de différenciation cognitive entre Soi, Nous et les Autres. Le paradigme utilisé par Jarymowicz, s'inspirant des travaux de Codol (1985), consiste à utiliser l'estimation des distances physiques interindividuelles (proximité) comme indicateur de l'affirmation de l'identité personnelle ou groupale. Ce paradigme a également été utilisé par Housiau (2004) pour mesurer les distances « inter-espèces » et a par ailleurs été appliqué dans le champ de la sécurité routière par Parrinello (2010) pour mesurer le sentiment de menace perçue par le conducteur de véhicule. En utilisant le paradigme de Codol (1985), Jarymowicz (1991) a notamment montré que la distinctivité cognitive des représentations Soi-Nous-Les Autres constitue une base de la prédominance de l'identité sociale ou de l'identité individuelle. Dans le cas de la prédominance de l'identité sociale, le concept de Nous joue le rôle de prototype, ce qui se manifeste par un effet d'asymétrie groupocentrique : les individus de l'exogroupe sont perçus plus proches des individus de l'endogroupe et les individus de l'endogroupe plus éloignés des individus de l'exogroupe. En cas de prédominance de l'identité personnelle, le concept de Soi joue le rôle de prototype, ce qui se manifeste par un effet d'asymétrie autocentrique : les individus de l'endogroupe sont perçus plus proches de soi, et l'individu lui-même se perçoit plus éloigné des membres de l'endogroupe.

Dans la présente étude, nous avons voulu tester nos méthodes d'activation de l'identité sexuée, de l'identité sociale de sexe et de l'image sexuée de soi en ayant recours à ce paradigme de l'estimation des distances utilisé par Jarymowicz (1991). D'une manière générale, si la méthode d'activation est efficace, l'activation, chez les sujets, de l'identité sociale de sexe devrait les amener à se différencier de l'autre groupe de sexe en terme de représentations cognitives : le Nous jouant le rôle de prototype, on devrait observer un effet d'asymétrie groupocentrique. L'activation de l'image sexuée de soi devrait, quant à elle, amener les sujets à se différencier des membres de leur propre groupe de sexe : le Soi jouant le rôle de prototype, on devrait observer un effet d'asymétrie autocentrique. Enfin, l'activation de l'identité sexuée globale devrait soit amener les sujets à se différencier de l'autre groupe de sexe en terme de représentations cognitives (le Nous jouant le rôle de prototype, on devrait observer un effet d'asymétrie groupocentrique), soit amener les sujets à se différencier des membres de leur propre groupe de sexe (le Soi jouant le rôle de prototype, on devrait observer un effet d'asymétrie autocentrique).

2.2 Hypothèses

Dans cette étude, nous faisons l'hypothèse qu'amener un sujet à décrire un individu typique de l'exogroupe de sexe puis à se décrire lui-même, à l'aide du BSRI (Bem, 1974 ; Gana, 1995), devrait activer son identité sociale de sexe en l'amenant à se positionner par rapport à l'autre groupe de sexe. Par conséquent, on devrait observer un effet d'asymétrie groupocentrique plus important dans cette situation.

Par ailleurs, demander à un sujet de décrire un individu typique de l'endogroupe (de son propre groupe de sexe), puis se décrire lui-même, à l'aide du BSRI, devrait activer son image sexuée de soi en l'amenant à se positionner par rapport à son propre groupe de sexe. Par conséquent, on devrait observer un effet d'asymétrie autocentrique plus important dans cette situation.

Enfin, le simple fait de demander à un individu de décrire sa conformité aux stéréotypes de sexe en remplissant une version française du BSRI devrait activer son identité sexuée. Cela devrait l'amener soit à se positionner par rapport à l'exogroupe de sexe, soit par rapport à l'endogroupe de sexe. Par conséquent, on s'attend à ce que l'effet d'asymétrie groupocentrique et/ou autocentrique soit différent d'une situation dans laquelle aucune activation n'aurait été effectuée.

2.3 Méthode

2.3.1 Participants

Cent quarante étudiants d'Aix Marseille Université ont participé volontairement à cette étude. L'échantillon était composé de 72 hommes et 68 femmes âgés de 18 à 30 ans (*M*âge = 22.55, *ET*âge = 2.97), avec un niveau d'étude moyen de 3 années après le bac et dont la grande majorité étudiait les langues et les sciences humaines et sociales.

2.3.2 Variables

2.3.2.1 Variables indépendantes

Cette étude compte deux variables indépendantes : le sexe (variable indépendante invoquée) (S2) et la variable « activation de l'identité sexuée » (variable indépendante intergroupe) qui compte 4 modalités (A4) : aucune activation ; activation de l'identité sexuée ; activation de l'identité sociale de sexe ; activation de l'image sexuée de soi. Les sujets ont été répartis aléatoirement dans l'une de ces 4 conditions expérimentales, équilibrées au niveau des sexes (cf. Tableau 16). Nous sommes dans un plan factoriel complexe de forme S $<S_2 * A_4>$.

Tableau 16

Répartition des sujets dans les 4 conditions expérimentales

Condition	**Aucune Activation**	**Activation identité sexuée**	**Activation identité sociale de sexe**	**Activation image sexuée de soi**	**Total**
Hommes	18	17	18	19	72
Femmes	18	16	18	16	68
Total	36	33	36	35	140

2.3.2.2 Variables dépendantes

Les variables dépendantes sont au nombre de deux : l'indice d'asymétrie groupocentrique (indice d'ASG) (VD1) et l'indice d'asymétrie autocentrique (indice d'ASA) (VD2). L'effet d'asymétrie est la conséquence d'un changement du point de référence dans la comparaison des objets. Ces deux indices étaient obtenus grâce à des estimations de distances effectuées sur deux plans séparés (le détail du matériel utilisé est décrit ci-dessous). Pour mesurer l'effet d'asymétrie groupocentrique, les sujets devaient évaluer, sur un premier plan, les distances séparant des individus de leur groupe de sexe, d'individus de l'autre groupe de sexe, le point de référence variant selon les questions (membre de l'endogroupe, membre de l'exogroupe). L'indice autocentrique était évalué en demandant aux sujets d'évaluer, sur un deuxième plan, la distance les séparant des individus de leur groupe de sexe. Là encore, le point de référence variait d'une question à l'autre (membre de l'endogroupe ou individu lui-même).

Pour chaque plan, nous avons calculé l'indice d'asymétrie, c'est-à-dire la différence moyenne des estimations effectuées par rapport au type de référent.

- Pour l'indice d'asymétrie groupocentrique (plan 1), il s'agit de soustraire la moyenne des distances perçues concernant « Nous » par rapport « aux Autres », à la moyenne des distances concernant « les Autres » par rapport à « Nous » : une valeur positive correspond à l'asymétrie groupocentrique (ASG).

  ⇨ ASG : Moyennes (Nous/Autres) – Moyennes (Autres/Nous)

- Pour l'indice d'asymétrie autocentrique (plan 2), il s'agit de soustraire la moyenne des distances perçues concernant « Moi » par rapport à « Nous » à la moyenne des distances concernant « Nous » par rapport à « Moi » : une valeur positive correspond à l'asymétrie autocentrique (ASA).

  ⇨ ASA : Moyennes (Moi/Nous) – Moyennes (Nous/Moi)

Les scores de de masculinité et de féminité (VD3 et VD4), mesurés par leur niveau de conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits, ont également été calculés et observés à titre exploratoire.

2.3.3 Matériel

Activation de l'identité sexuée

Pour activer l'identité sexuée du sujet et ses deux composantes, nous avons utilisé la version française du BSRI (Bem, 1974) proposée par Gana (1995). L'échelle comporte 27 items (9 items masculins/ 9 items féminins/ 9 items neutres). Le sujet doit, pour chaque proposition, se situer sur une échelle de Likert en 7 points (de 1 « jamais vrai » à 7 « toujours vrai »). Cette échelle a également été utilisée pour mesurer, dans le même temps ou non, la conformité aux stéréotypes masculins et féminins chez les individus.

Mesure de l'effet d'asymétrie autocentrique et groupocentrique

Pour la mesure de l'effet d'asymétrie autocentrique et groupocentrique, nous avons repris le protocole utilisé par Jarymowicz (1991). Deux dessins sur support papier ont été utilisés. Ces dessins représentaient le plan d'un espace réel, avec des formes désignant l'emplacement de personnes dans cet espace.

- Le premier plan représentait le sujet dans une salle d'attente de gare avec d'autres individus du même sexe ou de sexe opposé.
- Le second plan représentait le sujet chez un coiffeur pour hommes ou femmes[95], selon le sexe du sujet, avec des individus de même sexe.

Dans le premier plan, qui était utilisé pour obtenir des estimations des distances Nous/Autres, les membres de la catégorie « Nous » (les femmes/les hommes) étaient indiquées par des lettres et des carrés, alors que les membres de la catégorie « Autres » (les hommes/les femmes) étaient indiqués par des chiffres et des cercles. Afin de palier un éventuel effet perceptif lié à la forme, les formes utilisées pour désigner les membres de son propre groupe de sexe (l'endogroupe) ou de l'autre groupe de sexe (l'exogroupe), ont été contrebalancées pour la moitié des hommes et des femmes de chaque condition[96]. En revanche, la couleur de la forme utilisée pour chaque sexe restait la même (rose pour les femmes et bleue pour les hommes), afin d'accentuer la différenciation entre les groupes.

Comme dans le paradigme de Jarymowicz, il était demandé au sujet, dans la consigne située au-dessous du plan, de faire 10 estimations de distances entre deux individus, sans s'aider d'outils. Huit comparaisons étaient à effectuer entre un membre de l'endogroupe et un membre de l'exogroupe ainsi

[95] Le salon de coiffure a été choisi pour légitimer le rassemblement, dans un même espace, d'individus de même sexe.

[96] Nous avons vérifié si un effet de la forme (rond ou carré) apparaissait sur l'estimation des distances. Pour cela, des comparaisons des moyennes des deux types de questionnaire (situations) selon la forme utilisée (rond ou carré) ont été effectuées par test t pour échantillons indépendants pour chaque condition (cf. Annexe 4.2). Bien qu'un effet de la forme soit apparu, cet effet a été pallié par le contrebalancement la forme utilisée pour désigner le groupe de sexe du sujet (situation A= carré ; situation B= rond) et le groupe de l'autre sexe (situation A= rond ; situation B= carré).

que deux comparaisons de remplissage entre deux individus de l'exogroupe. Les huit comparaisons inter-groupes étaient composées de 4 paires (entre un membre de l'endo et de l'exogroupe), séparées par une même distance. Le point de référence que le participant devait utiliser variait cependant : dans un cas le point de référence était un individu de l'endogroupe, et dans l'autre il s'agissait d'un individu de l'exogroupe. Il était par exemple demandé à un sujet homme d'estimer la distance à laquelle se trouvait la femme K de l'homme 4 (3,5 cm sur le plan ; point de référence : membre de l'endogroupe) et ensuite, la distance à laquelle se trouvait l'homme 1 de la femme G (3,5 cm ; point de référence : membre de l'exogroupe). L'échelle était précisée, à savoir qu'un centimètre sur le plan équivalait à un mètre dans la réalité. Les sujets devaient alors estimer, le plus précisément possible, la distance en mètres séparant les individus dans la réalité.

Dans le deuxième plan, qui était utilisé pour estimer les distances Moi/Nous, les membres de l'endogroupe (les hommes ou les femmes) étaient indiqués par des lettres et des carrés (roses pour les femmes, bleus pour les hommes). Le sujet était également représenté par un carré dans lequel il était écrit « Moi ». De la même manière que pour le premier plan, il était demandé au sujet de faire 10 estimations de distances, dont huit entre des individus de l'endogroupe et l'individu lui-même. Deux autres estimations de remplissage étaient à effectuer entre deux membres de l'endogroupe. Là encore, les 8 estimations étaient formées de 4 paires équidistantes et les points de référence, nécessaires pour l'estimation des mêmes distances variaient systématiquement (individu de l'endogroupe ou sujet lui-même). Il était par exemple demandé à un sujet homme d'estimer la distance à laquelle se trouvait l'homme K de lui (2,5 cm sur le plan ; point de référence : l'individu lui-même) et ensuite la distance à laquelle il se trouvait de l'homme G (2,5 cm ; point de référence : membre de l'endogroupe). L'échelle était précisée, à savoir, qu'un centimètre sur le plan équivalait à un mètre dans la réalité. Les sujets devaient alors estimer, le plus précisément possible, la distance en mètres les séparant des autres individus dans la réalité.

2.3.4 Procédure

Les sujets étaient invités à participer à l'expérimentation présentée comme une expérience de psychologie cognitive portant sur la perception des distances, afin qu'ils restent totalement naïfs lors de l'expérimentation. La passation de questionnaire avait lieu à la bibliothèque universitaire. Chaque sujet recevait l'une des seize versions du questionnaire, chaque version correspondant à l'une des quatre conditions expérimentales adaptée au sexe du sujet et contrebalancée au niveau de la forme utilisée pour désigner les membres de l'endogroupe dans le premier plan (ronds/carrés).

L'étude comportait deux grandes phases :

1) La première partie du questionnaire consistait à activer ou non l'identité sexuée des individus ou l'une de ses composantes (l'identité sociale de sexe ou l'image sexuée de soi). La consigne variait selon la condition expérimentale :

- dans la condition contrôle (aucun activation de l'identité sexuée), il était demandé de décrire les gens en général, à l'aide de la version française du BSRI, en se situant sur une échelle de 1 «jamais vrai » à 7 « toujours vrai ». L'objectif était de ne pas activer l'identité sexuée de l'individu.
- dans la condition « activation de l'identité sexuée « (ou « identité sexuée »), il s'agissait de se décrire à l'aide de l'échelle de conformité aux stéréotypes de sexe de Gana (1995).

- dans la condition « activation de l'identité sociale de sexe » (ou « identité sociale de sexe »), le sujet devait décrire l'exogroupe en général en remplissant l'échelle de Gana en référence aux membres de l'autre groupe de sexe (les Autres). Il était ainsi demandé au sujet homme (ou femme), pour chaque item, d'indiquer dans quelle mesure celui-ci caractérisait les femmes (ou les hommes) en général, en se situant sur une échelle de Likert en 7 points (de 1 « jamais vrai » à 7 « toujours vrai »). Il lui était ensuite demandé, sur la page suivante, de se décrire lui-même cette fois, à l'aide du questionnaire de Gana (Likert en 7 points). Cette étape était censée amener les individus à se positionner par rapport à l'autre groupe de sexe et activer ainsi la composante « identité sociale de sexe » du sujet.
- Dans la condition « activation de l'image sexuée de soi » (ou « image sexuée de soi »), les sujets devaient décrire les membres de l'endogroupe en général, en remplissant le questionnaire de Gana (1995) en référence aux membres de leur propre groupe de sexe (Nous). Il était ainsi demandé au sujet homme (ou femme), pour chaque item, d'indiquer dans quelle mesure celui-ci caractérisait les hommes (ou les femmes) en général, en se situant sur une échelle de Likert en 7 points. Il lui était ensuite demandé, sur la page suivante, de remplir le même questionnaire, mais cette fois en référence à lui-même. Cette étape est censée amener les individus à se positionner par rapport aux individus de leur propre groupe de sexe et activer ainsi la composante « image sexuée de soi » du sujet.

2) La seconde partie du questionnaire consistait à évaluer l'effet d'asymétrie groupocentrique et autocentrique des sujets, sur deux plans. Il était ainsi demandé au sujet, dans un premier temps, d'estimer les distances entre deux points sur le plan représentant le sujet avec des individus de son groupe de sexe et de sexe opposé, dans un hall de gare (évaluation de l'effet d'asymétrie groupocentrique, VD1). Il leur était ensuite demandé d'estimer des distances entre deux points sur un deuxième plan le représentant lui et des individus de son propre groupe de sexe, dans un salon de coiffure pour hommes ou pour femmes (évaluation de l'effet d'asymétrie autocentrique, VD2).

3) La conformité des individus aux stéréotypes de sexe a pu être mesurée par le questionnaire censé activer la composante désirée pour les conditions « activation de l'identité sexuée », de « l'identité sociale de sexe » et de « l'image sexuée de soi ». En revanche, pour la condition contrôle, l'échelle de Gana (1995) a été ajoutée à la fin du questionnaire pour évaluer la conformité aux stéréotypes de sexe des sujets.

Enfin, le questionnaire se terminait pour tous les sujets, par le recueil des informations générales. Le questionnaire utilisé est disponible en annexe (cf. Annexe 4.1).

2.3.5 Hypothèses opérationnelles

- H1 : Au regard des travaux de Codol et ses collaborateurs (Codol, 1985 ; Codol, Jarymoviz, Kaminska-Feldman, & Szuster-Zbrojewicz, 1989) concernant les comparaisons interindividuelles, on s'attend à observer une tendance à l'asymétrie autocentrique et groupocentrique chez tous les sujets. Plus précisément, on s'attend à ce que les distances entre les membres de son groupe de sexe (Nous) et Soi, et entre les membres de l'autre groupe de sexe (Eux) et Nous soient estimées plus courtes que les distances entre Soi et Nous, et entre Nous et Eux. Les indices d'asymétrie groupocentrique et autocentrique doivent donc être positifs.

- H2 : Les sujets de la condition « identité sociale de sexe » devraient montrer un indice d'asymétrie groupocentrique plus important que dans la condition « image sexuée de soi » et que dans la condition contrôle.
- H3 : Les sujets de la condition « image sexuée de soi » devraient montrer un indice d'asymétrie autocentrique plus important que les sujets de la condition « identité sociale de sexe » et de la condition contrôle.
- H4 : On s'attend à ce que l'activation de l'identité sexuée dans son ensemble amène l'individu à se positionner soit par rapport à l'endogroupe, soit par rapport à l'exogroupe de sexe. Les sujets de la condition « identité sexuée » devraient montrer un indice d'asymétrie groupocentrique et autocentrique différent des sujets de la condition contrôle.
- A titre exploratoire, on peut observer l'effet de la condition sur la conformité aux stéréotypes de sexe masculins et féminins.

2.3.6 Analyses statistiques

Afin de valider l'échelle de conformité aux stéréotypes de sexe, le calcul de l'alpha de Cronbach a été effectué d'une part pour l'échelle utilisée pour l'auto-description et d'autre part pour les échelles utilisées pour l'hétéréodescription. Afin de valider le protocole, les moyennes des distances évaluées dans la situation 1 (Nous-les autres) selon le point de référence (Nous ou les autres) ainsi que les moyennes des distances évaluées dans la situation 2 (Moi-Nous) selon le point de référence (Moi ou nous) ont été comparées par des tests t pour échantillons appariés dans le groupe contrôle. De plus, afin de tester l'effet de la condition sur les indices autocentrique et groupocentrique, une analyse de variance (ANOVA) factorielle a été effectuée. Pour finir, afin d'observer l'effet de la condition sur le score de masculinité et de féminité, une analyse de variance multivariée (MANOVA) a été effectuée.

2.4 Résultats

2.4.1 Validité de l'échelle de mesure des stéréotypes de sexe

L'échelle de mesure des stéréotypes de sexe a été utilisée à la fois pour tenter d'activer l'identité sexuée et ses composantes ainsi que pour mesurer la conformité des individus aux stéréotypes de sexe. La mesure par alpha de Cronbach de l'homogénéité des sous échelles de masculinité et de féminité a donc été testée à la fois pour les échelles utilisées pour l'auto-description sur l'échantillon global et pour l'hétérodescription (des gens en général – condition contrôle – et des hommes et des femmes en général – condition « identité sociale de sexe » et « image sexuée de soi » -). Les échelles de masculinité et de féminité utilisées pour l'auto-description apparaissent homogènes (respectivement, α=.73 et α=.82) pour l'échantillon global. Les alphas sont également satisfaisants lorsque l'outil est utilisé pour l'hétérodescription[97]. Ces résultats nous autorisent donc à considérer les échelles de masculinité et de féminité utilisés en situation d'auto-description et d'hétérodescription comme homogènes.

[97] Les alphas calculés pour l'échelle de masculinité pour la description des gens en général (condition contrôle), des hommes en général (conditions « identité sociale de sexe » et « image sexuée de soi »), des femmes en général (conditions « identité sociale de sexe » et « image sexuée de soi ») apparaissent satisfaisants (respectivement, α=.81, α=.72, α=.69). Les alphas calculés pour l'échelle de féminité pour la description des gens en général, des

2.4.2 Validité du protocole

Pour s'assurer de la validité du protocole utilisé, il est nécessaire de vérifier que l'on observe bien un effet d'asymétrie groupocentrique (plan 1) et autocentrique (plan 2) sur l'échantillon global. Nous avons pour cela calculé et observé l'indice obtenu en situation 1 (effet d'asymétrie groupocentrique) et 2 (effet d'asymétrie autocentrique) sur l'échantillon global et pour chaque condition. Conformément à notre hypothèse (H1), nous obtenons des indices d'ASG et d'ASA positifs pour l'échantillon global (cf. Tableau 17). Autrement dit, dans la situation 1, les sujets perçoivent les membres de l'exogroupe plus proches des membres de l'endogroupe que les membres de l'endogroupe vis-à-vis des membres de l'exogroupe. Dans la situation 2, les sujets perçoivent les membres de l'endogroupe plus proches d'eux-mêmes, qu'ils ne se perçoivent proches des membres de l'endogroupe. Lorsque l'on observe chacune des conditions d'activation (cf. Tableau 17), la même tendance que dans l'échantillon global apparaît dans les conditions contrôle et « identité sexuée ». En revanche, les choses sont différentes dans les deux autres conditions : l'indice d'ASG des conditions « identité sociale de sexe » et « image sexuée de soi » est négatif. Autrement dit, les sujets de ces conditions perçoivent les membres de l'endogroupe plus proches des membres de l'exogroupe que les membres de l'exogroupe des membres de l'endogroupe. L'indice d'ASA est, quant à lui, positif dans la condition « identité sociale de sexe », mais négatif dans la condition « image sexuée de soi ».

De façon complémentaire, les moyennes des distances « Nous-Eux » et « Eux-Nous » pour la situation 1 (analyse de l'effet d'asymétrie groupocentrique) et les distances « Moi-Nous » et « Nous-Moi » pour la situation 2 (analyse de l'effet d'asymétrie autocentrique), ont été comparées à l'aide d'un test t pour échantillons appariés pour le groupe contrôle qui n'a subi aucune activation de l'identité sexuée étant donné qu'il semble que les indices varient en fonction de la condition. Il apparaît que la moyenne des distances « Nous-Eux » tend à être plus importante que la moyenne des distances « Eux-Nous » (t (35) = -1.74, p = .09) (cf. Tableau 17). Autrement dit, au regard de l'indice d'ASG positif, mais également au regard des estimations moyennes, dans le groupe contrôle, les sujets tendent à percevoir les individus de l'exogroupe plus proches des membres de l'endogroupe, que les membres de l'endogroupe ne sont proches des membres de l'exogroupe. Une tendance apparaît également dans la situation 2 (effet d'asymétrie autocentrique). La moyenne des distances « Moi-Nous » tend à être plus importante que la moyenne des distances « Nous-Moi » (t (35) = -1.74, p = .09) (cf. Tableau 17). Autrement dit, au regard de l'indice d'ASA positif, mais également au regard des estimations de moyennes dans le groupe contrôle, les sujets tendent à percevoir les individus de leur groupe de sexe plus proches d'eux-mêmes qu'eux-mêmes ne sont proches des autres membres de leur groupe de sexe.

Ainsi, les indices d'ASG et d'ASA positifs sur l'échantillon global permettent de mettre en évidence l'existence, dans notre échantillon, d'une asymétrie groupocentrique et autocentrique. Les indices ne sont pas systématiquement positifs dans les différentes conditions d'activation, mais le sont pour le groupe contrôle. De plus, les moyennes des distances en fonction du point de référence tendent à se distinguer pour le groupe contrôle. Le protocole semble ainsi validé.

---

hommes en général et des femmes en général apparaissent également satisfaisant (respectivement, α=.85, α=.79, α=.86).

Tableau 17

Indices d'asymétrie ASG et ASA moyens et estimations moyennes des distances entre les personnes (Eux et Nous: situation 1; Nous et Moi: situation 2) pour chaque condition et pour l'échantillon global (N = 140)

Condition	Situation	Point de référence de l'évaluation des distances	Estimations moyennes (ET)	Indice d'asymétrie moyen (ET)	*N*
Aucune activation	**1. asymétrie groupocentrique**	membres de l'endogroupe	641.16 (156.84)	29.32 (101.28)	36
		membres de l'exogroupe	670.48 (180.67)		
	2. asymétrie autocentrique	soi	510.81 (134.43)	20.21 (69.81)	
		membres de l'endogroupe	531.03 (172.07)		
Activation de l'identité sexuée	**1. asymétrie groupocentrique**	membres de l'endogroupe	595.62 (206.52)	8.06 (39.9)	33
		membres de l'exogroupe	603.68 (211.25)		
	2. asymétrie autocentrique	soi	444.10 (140.35)	5.59 (77.84)	
		membres de l'endogroupe	449.69 (141.8)		
Activation de l'identité sociale de sexe	**1. asymétrie groupocentrique**	membres de l'endogroupe	639.98 (170.73)	-10.11 (65.45)	36
		membres de l'exogroupe	629.87 (175.59)		
	2. asymétrie autocentrique	soi	493.75 (210.49)	6.28 (68.63)	
		membres de l'endogroupe	500.03 (232.07)		
Activation de l'image sexuée de soi	**1. asymétrie groupocentrique**	membres de l'endogroupe	589.49 (137.54)	-14.3 (78.94)	35
		membres de l'exogroupe	575.18 (121.3)		
	2. asymétrie autocentrique	soi	469.56 (118.72)	-5.9 (57.19)	
		membres de l'endogroupe	463.65 (123.36)		
Total	**1. asymétrie groupocentrique**	membres de l'endogroupe	617.20 (169.02)	3.26 (76.53) [a]	140
		membres de l'exogroupe	620.47 (176.38)		
	2. asymétrie autocentrique	soi	480.39 (155.94)	6.65 (68.53) [b]	
		membres de l'endogroupe	487.04 (174.30)		

Note. Un indice d'ASG positif indique un effet d'asymétrie groupocentrique et un indice positif d'ASA indique un effet d'asymétrie autocentrique.
[a] L'indice d'asymétrie groupocentrique (ASG) est calculé comme suit: Moyennes (Nous/Autres) – Moyennes (Autres/Nous)
[b] L'indice d'asymétrie autocentrique (ASA) est calculé comme suit : Moyennes (Moi/Nous) – Moyennes (Nous/Moi)

2.4.3 Effet de la condition d'activation sur l'effet d'asymétrie groupocentrique

Afin de tester l'hypothèse d'un effet de la condition sur l'indice groupocentrique (H2 & H4), les moyennes de l'indice d'asymétrie groupocentrique ont été comparées par analyse de variance en fonction de la condition et du sexe (ANOVA factorielle).

Aucun effet d'interaction n'apparaît entre la variable « activation de l'identité sexuée » et la variable « sexe » (F (3,132) < 1, ns). On n'observe pas non plus d'effet du sexe sur l'indice groupocentrique (F (1,132) < 1, ns). En revanche, en ce qui concerne l'effet principal de la condition (F (3,132) = 2.45, p = .07) sur l'indice groupocentrique (cf. Figure 1), un effet tendanciel apparaît. Le test post hoc de comparaison de moyennes (LSD de Ficher) indique que les sujets de la condition « identité sociale de sexe » et de la condition « image sexué de soi » présentent un indice d'ASG significativement inférieur aux sujets de la condition contrôle (respectivement, p < .03 et p < .02). Autrement dit, les sujets qui n'ont pas subi d'activation de l'identité sexuée perçoivent une plus grande proximité Eux-Nous que Nous-Eux comparés aux sujets que l'on a amené à se positionner par rapport au groupe de sexe opposé ou par rapport à leur propre groupe de sexe. Les sujets de ces dernières conditions présentent d'ailleurs un indice négatif, ce qui signifie qu'ils perçoivent une plus grande proximité Nous-Eux que Eux-Nous.

Ainsi, contrairement à nos attentes, nous n'observons pas, chez les sujets amenés à se positionner par rapport à l'autre groupe de sexe (condition « identité sociale de sexe »), d'effet d'asymétrie groupocentrique ASG plus important que dans les autres conditions. De même, aucune différence ne s'observe entre les sujets de la condition « identité sexuée » et les sujets de la condition contrôle.

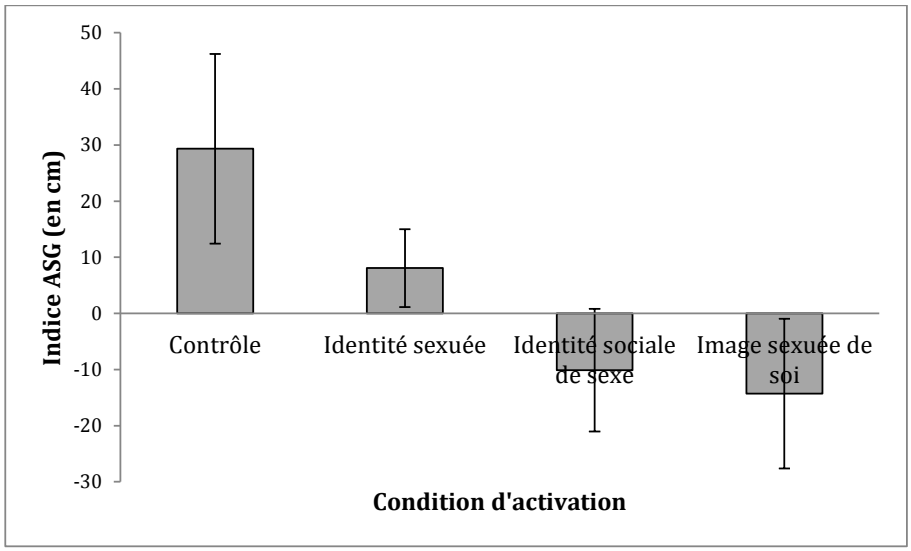


Figure 1. Indices d'asymétrie groupocentrique moyens selon la condition. Les barres d'erreur représentent l'erreur standard liée aux moyennes.

Les effets de la condition pouvant varier selon le sexe, il nous a semblé pertinent d'effectuer une ANOVA à un facteur (condition), séparée pour les hommes et les femmes, pour l'indice groupocentrique.

Sur l'échantillon des hommes, l'ANOVA met en évidence un effet tendanciel de la condition sur l'indice ($F(3,68) = 2.40$, $p = .08$) (cf. Figure 2). Le test post hoc LSD de Fisher montre que les hommes de la condition contrôle présentent un indice groupocentrique significativement supérieur à l'indice obtenu dans la condition « image sexuée de soi » ($p<.02$), et tendent à avoir un indice plus élevé que les sujets des conditions « identité sexuée » et « identité sociale de sexe » (respectivement, $p=.06$; $p=.06$). Autrement dit, les hommes chez qui l'on n'a fait aucune activation perçoivent davantage les individus de l'exogroupe plus proches des membres de l'endogroupe et les membres de l'endogroupe plus éloignés des membres de l'exogroupe que le contraire, comparés aux hommes que l'on a amenés à se positionner par rapport leur propre groupe de sexe, aux hommes que l'on a amenés à se positionner par rapport aux membres de l'exogroupe et pour finir, aux hommes chez qui l'on a cherché à activer l'identité sexuée dans sa globalité. Les hommes de ces dernières conditions présentent d'ailleurs un indice d'ASG négatif, ce qui signifie qu'ils perçoivent les membres de l'endogroupe plus proches des membres de l'exogroupe et les membres de l'exogroupe plus éloignés des membres de l'endogroupe que l'inverse. Ainsi, contrairement à nos attentes, comme sur l'échantillon global, nous n'observons pas d'effet d'asymétrie groupocentrique (ASG) plus important que dans les autres conditions chez les hommes amenés à se positionner par rapport à l'autre groupe de sexe (condition « identité sociale de sexe »). Toutefois, une différence tendancielle s'observe entre les hommes de la condition contrôle et les hommes de la condition « identité sexuée ». Cette différence reste tendancielle.

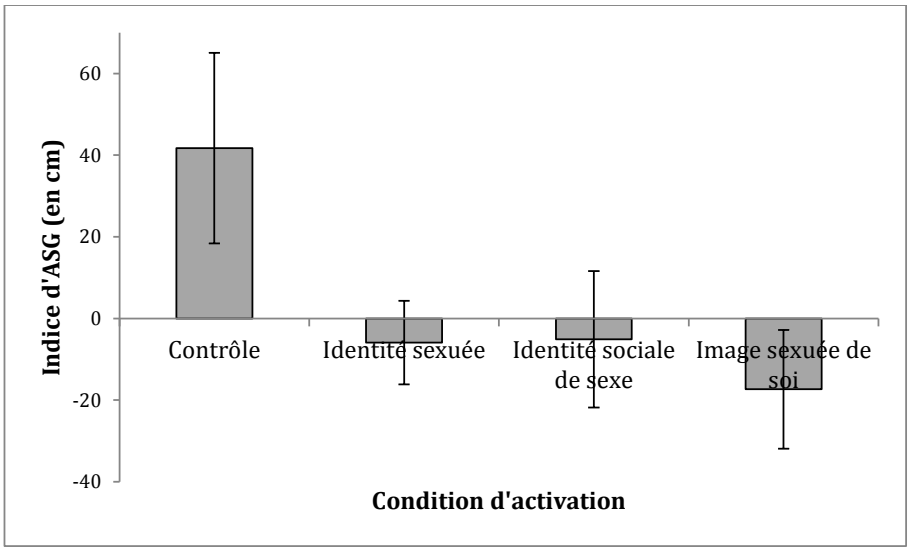


Figure 2. Indices d'asymétrie groupocentrique moyens selon la condition pour les hommes ($N = 72$). Les barres d'erreur représentent l'erreur standard liée aux moyennes.

Pour l'échantillon des femmes, on n'observe aucun effet de la condition d'activation de l'identité sexuée sur l'indice groupocentrique ($F(3,64) < 1$, ns). Il semble donc que la tendance observée sur l'échantillon global soit due à l'effet d'asymétrie observé chez les hommes uniquement. Il semble exister une différence entre les deux sexes concernant l'effet de l'activation de l'identité sexuée et de ses composantes sur l'indice groupocentrique.

2.4.4 Effet de la condition d'activation sur l'effet d'asymétrie autocentrique

Afin de tester l'hypothèse d'un effet de la condition sur l'indice autocentrique (H3 et H4), les moyennes de l'indice d'asymétrie autocentrique ont été comparées par analyse de variance en fonction de la condition et du sexe (ANOVA factorielle).

Aucun effet d'interaction n'apparaît entre la variable « activation de l'identité sexuée » et la variable « sexe » (F (3,132) < 1, ns). On n'observe pas non plus d'effet du sexe (F (1,132) < 1, ns), ni d'effet de la condition (F(3,132) < 1, ns) sur l'indice autocentrique. Ainsi, contrairement à nos attentes, les sujets de la condition « image sexuée de soi » n'obtiennent pas un indice ASA significativement supérieur aux sujets des autres conditions. Autrement dit, les individus amenés à se positionner par rapport à leur propre groupe de sexe ne perçoivent pas davantage les membres de leur groupe de sexe plus proches d'eux, et eux-mêmes plus éloignés de l'endogroupe, que les autres individus. Au contraire, lorsque l'on regarde les indices d'ASA moyens obtenus dans chaque condition, on remarque qu'alors que l'indice est positif dans toutes les autres conditions (contrôle, identité sexuée, identité sociale de sexe), il est négatif dans la condition « image sexuée de soi » (cf. Tableau 17). Cela signifie que lorsque les individus sont amenés à se positionner par rapport à leur propre groupe de sexe, ils perçoivent davantage les membres de l'endogroupe plus éloignés d'eux et eux-mêmes plus proches des membres du groupe, que l'inverse. De même, contrairement à nos attentes, aucune différence ne s'observe entre les sujets de la condition contrôle et les sujets de la condition « identité sexuée » pour l'indice autocentrique.

Une analyse de variance à un facteur (condition d'activation) a été effectuée de manière séparée chez les hommes et les femmes pour l'indice d'ASA. Nous n'observons d'effet de la condition ni sur l'échantillon des hommes (F(3,68) < 1, ns), ni sur l'échantillon des femmes (F(3,64) < 1, ns).

2.4.5 Effet de la condition sur les scores de masculinité et de féminité

A titre exploratoire, nous avons observé l'effet de la condition d'activation sur la conformité aux stéréotypes de sexe. Nous avons donc soumis les données à une MANOVA 4 (condition d'activation) X 2 (sexe) sur la variable « conformité aux stéréotypes de sexe » (masculinité et féminité).

On observe un effet principal de la variable sexe (F(2,131) = 3.85, p < .03). Les femmes présentent un score de féminité (M = 45.88) significativement plus important que les hommes (M = 42.79, LSD de Fisher : p < .02). Les hommes, quant à eux, tendent à posséder un score de masculinité (M = 39.05) plus important que les femmes (M = 36.97, LSD de Fisher : p=.1).

Un effet d'interaction entre les variables « condition d'activation » et « sexe » apparaît (F (6,262) = 2.60, p < .02). Pour davantage de clarté, ne sont présentées que les comparaisons, issues du test post hoc LSD de Fisher, entre individus de même sexe. Concernant le score de masculinité, les femmes de la condition « image sexuée de soi » (M = 40.13) montrent un score plus important que les femmes de la condition « identité sociale de sexe » (M = 34.22, p < .02) et tendent à présenter un score plus important que les femmes de la condition contrôle (M = 35.44, p = .07). Les femmes de la condition « identité sociale de sexe » (M = 34.22) tendent à présenter un score de masculinité moins important que les femmes de la condition « identité sexuée » (M = 38.63, p = .09). Les hommes de la condition « identité sociale de sexe » présentent un score de masculinité (M =42) plus important que les hommes de la condition « identité sexuée » (M = 36.24, p < .02) et tendent à montrer un score plus important que les hommes de la condition « image sexuée de soi » (M = 37.74, p = .08). Concernant le score de féminité, les hommes de la condition « identité sociale de sexe » (M = 39.72, p = .06) tendent

à présenter un score moins important de féminité que les hommes de la condition « identité sexuée » (M = 44.7). Il n'y a pas de différence significative dans le score de féminité des femmes en fonction des conditions.

Tableau 18

Synthèse des résultats significatifs de l'étude 2

Effet observé (analyses) [a]	**Section**	**Résultats significatifs**		
Validité du protocole : analyse des effets d'asymétrie groupocentrique et autocentrique (mesures des indices et t de Student)	2.4.2	**Mesures des indices**		
		Groupe	**Indice ASG**	**Indice ASA**
		Global	positif	positif
		Contrôle	positif	positif
		Identité Sexuée	positif	positif
		Identité sociale de sexe	négatif	positif
		Image sexuée de soi	négatif	négatif
		Comparaison de moyennes des distances selon le point de référence (groupe contrôle) (t de Student)		
			Nous-Eux > Eux-Nous	*Moi-Nous > Nous-Moi (p = .09)*
Effet de la condition d'activation sur l'effet d'asymétrie groupocentrique (ANOVA's factorielles & LSD de Fisher)	2.4.3	- *Effet tendanciel de la condition sur l'indice d'ASG (p = .07) :* condition «identité sociale de sexe » et condition « image sexué de soi » < condition contrôle		
Effet de la condition d'activation sur l'effet d'asymétrie groupocentrique chez les hommes et les femmes (ANOVA's à un facteur & LSD de Fisher)		**Hommes**		**Femmes**
		-Effet tendanciel de la condition sur l'indice d'ASG *(p = .08)* : condition contrôle > condition « image sexuée de soi », *conditions « identité sexuée » et « identité sociale de sexe*		Aucun effet
Effet de la condition d'activation sur l'effet d'asymétrie autocentrique (ANOVA's factorielles)	2.4.4	Aucun effet		
Effet de la condition d'activation sur l'effet d'asymétrie autocentrique chez les hommes et les femmes (ANOVA's à un facteur)		**Hommes**		**Femmes**
		Aucun effet		Aucun effet
Effet de la condition sur les scores de masculinité et de féminité (MANOVA & LSD de Fisher)	2.4.5	- Effet du sexe : les femmes sont plus féminines et *les hommes tendent à être plus masculins que les femmes (p=.1)* - Effet d'interaction condition*sexe : score de masculinité : hommes « identité sociale de sexe » > hommes « identité sexuée » *et hommes « image sexuée de soi » (=.08)* ; femmes « image sexuée de soi » > femmes « identité sociale de sexe et *femmes contrôle (p=.07)* » ; *femmes « identité sociale de sexe » < femmes « identité sexuée » (p=.09)* ; score de féminité : *hommes « identité sociale de sexe < hommes « identité sexuée » (p=.06)*		

Note. Les résultats en italique ne sont que tendanciels.

[a] L'analyse de fiabilité de l'échelle du Gana n'est pas présentée ici (voir 2.4.1).

2.5 Discussion

L'ensemble des résultats significatifs de l'étude 2 sont indiqués dans le Tableau 18.

Dans cette étude, nous cherchions à tester une méthode d'activation de l'identité sexuée et de ses deux composantes (l'identité sociale de sexe et l'image sexuée de soi). Il s'agissait d'observer l'effet de l'activation de ces instances sur les effets d'asymétrie groupocentrique et autocentrique habituellement observés chez les individus. Nous faisions l'hypothèse que, selon l'instance activée, les effets d'asymétrie groupocentrique et autocentrique devraient être plus ou moins importants. Nous nous attendions donc à observer un effet d'asymétrie groupocentrique et autocentrique sur l'échantillon global (H1). Toutefois, nous nous attentions à ce que l'asymétrie groupocentrique ASG soit plus importante en condition « identité sociale de sexe » que dans la condition « image sexuée de soi » et la condition contrôle (H2). Nous nous attendions également à ce que l'asymétrie autocentrique soit plus importante en condition « image sexuée de soi » que dans la condition « identité sociale de sexe » et la condition contrôle H3). Enfin, nous nous attendions à ce que les effets d'asymétrie groupocentrique et autocentrique observés dans la condition « identité sexuée » soient différents de ce que l'on peut observer en condition contrôle. D'une manière générale, nos hypothèses ne se sont pas vues vérifiées par nos résultats.

Conformément à nos attentes, dans l'échantillon global, la positivité des indices d'ASG et d'ASA, confirme la présence d'effets d'asymétrie groupocentrique et autocentrique. De plus, on remarque que les distances « Nous-Eux » et « Moi-Nous » ont tendances à être supérieures aux moyennes « Eux-Nous » et « Nous-Moi » dans le groupe contrôle. Les effets d'asymétrie groupocentrique et autocentrique qui s'observent sur l'échantillon global apparaissent donc en grande partie dus aux écarts des distances dans le groupe contrôle. Ainsi, dans ce groupe, les individus perçoivent davantage les membres de l'exogroupe (Eux) comme plus proches des individus de l'endogroupe (Nous) et les membres de l'endogroupe (Nous) comme plus éloignés de l'exogroupe (Eux), qu'ils ne perçoivent l'inverse (effet d'asymétrie groupocentrique). Ils perçoivent également les membres de leur groupe (Nous) plus proches d'eux (Moi) et eux-mêmes (Moi) plus loin de l'endogroupe (Nous), qu'ils ne perçoivent l'inverse (effet d'asymétrie autocentrique). Notre première hypothèse est donc vérifiée.

Néanmoins, contrairement à nos attentes, les individus que l'on a amené à se positionner par rapport à l'autre groupe de sexe, dans le but d'activer leur identité sociale de sexe, n'ont pas montré un indice groupocentrique plus important que les individus chez qui l'on a tenté d'activer l'image sexuée de soi, et ceux chez qui aucune activation n'a été effectuée. Notre hypothèse 2 est infirmée. Au contraire, il apparaît que les sujets chez qui l'on a tenté d'activer l'identité sociale de sexe et l'image sexuée de soi, montrent un indice groupocentrique significativement inférieur à celui des individus pour lesquels aucune activation de l'identité sexuée n'a été effectuée. L'indice groupocentrique des sujets de ces conditions est d'ailleurs négatif. Autrement dit, les individus que l'on a amené à se positionner par rapport à l'autre groupe de sexe (identité sociale de sexe) et par rapport à leur propre groupe de sexe (image sexuée de soi) perçoivent une plus grande proximité entre Nous et Eux qu'entre Eux et Nous, ce qui va à l'inverse de ce que l'on pourrait attendre au regard de la littérature (Codol, 1985).

Lorsque l'on s'intéresse aux hommes exclusivement, notre hypothèse est également infirmée. On remarque que l'indice groupocentrique des hommes chez qui aucune activation de l'identité sexuée n'a été effectuée est supérieur à l'indice des hommes chez qui l'on a tenté d'activer l'image sexuée de soi, et a tendance à être supérieur à l'indice des hommes chez qui l'on a tenté d'activer l'identité sexuée

ou l'identité sociale de sexe. Les indices de ces trois dernières conditions sont d'ailleurs négatifs, ce qui signifie que les individus de ces conditions perçoivent une plus grande proximité entre Nous et Eux qu'entre Eux et Nous. Ceci va une nouvelle fois à l'encontre de ce qu'on pourrait attendre, aux vue de la littérature. En revanche, aucun effet de la condition d'activation n'apparaît chez les femmes. Cela met donc en lumière une différence entre les hommes et les femmes en ce qui concerne l'effet de l'activation de l'identité sexuée et de ses composantes sur l'indice groupocentrique.

Contrairement à nos attentes, les individus que l'on a amenés à se positionner par rapport à leur propre groupe de sexe, dans le but d'activer leur image sexuée de soi, n'ont pas montré un indice autocentrique plus important que les individus chez qui l'on a tenté d'activer l'identité sociale de sexe, et ceux chez qui aucune activation n'a été effectuée. Les sujets chez qui l'on a tenté d'activer l'image sexuée de soi montrent un indice autocentrique négatif. Autrement dit, ils perçoivent une plus grande proximité entre Soi et Nous qu'entre Nous et Soi, ce qui va à l'encontre de ce que l'on pourrait attendre aux vues de la littérature (Codol, 1985). Notre hypothèse 3 est donc infirmée. Aucune différence n'apparaît ici, entre les hommes et les femmes.

De même, alors que nous nous attendions à ce que l'activation de l'identité sexuée, dans sa globalité, module l'effet d'asymétrie groupocentrique et autocentrique dans un sens ou dans l'autre, aucune différence au niveau de l'asymétrie groupocentrique et autocentrique n'apparaît entre les individus chez qui l'on a tenté d'activé l'identité sexuée et les individus chez qui aucune activation n'a été effectuée. Seul apparaît une différence très tendancielle entre les deux groupes chez les hommes, pour l'indice groupocentrique, les hommes de la condition identité sexuée ayant tendance à montrer un effet d'asymétrie groupocentrique moins important que les hommes chez qui aucune activation n'a été effectuée. Cet effet n'est toutefois que tendanciel et n'apparaît pas chez les femmes. L'hypothèse 4 est donc également infirmée.

Enfin, il apparaît que les femmes se conforment davantage aux stéréotypes féminins que les hommes. Ces derniers tendent à davantage se conformer aux stéréotypes masculins que les femmes. Les femmes que l'on a amené à se positionner par rapport à leur propre groupe de sexe (image sexuée de soi), ont tendance à plus se conformer aux stéréotypes masculins que les femmes chez qui l'on n'a fait aucune activation de l'identité sexuée ou que l'on a amenées à se positionner par rapport aux hommes (identité sociale de sexe). Les femmes amenées à se positionner par rapport aux hommes (identité sociale de sexe) ont tendance à moins se conformer aux stéréotypes masculins que les femmes amenées à se positionner par rapport à leur appartenance sexuée (identité sexuée). Les hommes amenés à se positionner par rapport aux femmes (identité sociale de sexe), quant à eux, se conforment plus aux stéréotypes masculins et moins aux stéréotypes féminins, que les hommes du groupe « identité sexuée ». Ils se conforment également plus aux stéréotypes masculins que les hommes amenés à se positionner par rapport aux hommes (image sexuée de soi). Il n'y a pas de différence entre les femmes des différentes conditions pour ce qui est de la conformité aux stéréotypes féminins.

Ces résultats ne nous permettent pas d'affirmer que la méthode d'activation de l'identité sexuée et de ses composantes, envisagée, soit efficace. Nous ne pouvons donc pas valider cette méthode. Néanmoins, nous pouvons discuter ce point de vue et tenter d'apporter quelques explications à ces différents résultats.

Le protocole de validation mis en place semble fonctionner comme le montre la tendance à l'asymétrie groupocentrique et autocentrique observée chez les individus. Dans ses nombreux travaux concernant les comparaisons interpersonnelles (Soi-Autrui et Nous-les Autres), Codol a mis en évidence l'effet du schème d'autocentration dans des processus de comparaison de soi et autrui (Codol, 1984), mais également dans l'espace physique (Codol, 1985). L'asymétrie concernant la

ressemblance/différence perçue entre soi et autrui a généralement été interprétée comme signe d'affirmation et de défense de l'identité personnelle et d'une plus grande saillance du Soi. L'effet du schème d'autocentration sur l'estimation des distances dans un espace physique est, quant à lui, interprété en terme d'appropriation de l'espace et plus précisément de défense de l'espace personnel (Codol, 1985). Les asymétries observées dans l'estimation des distances interpersonnelles seraient le résultat de processus d'identification et d'affirmation de l'identité personnelle et groupale (Codol *et al.,* 1989). Les résultats vont donc dans le sens du modèle asymétrique de Codol : les autres sont plus proches de nous que nous ne sommes proches d'eux et les autres membres de mon groupe sont plus proches de moi que je ne suis proche d'eux. En revanche, contrairement à ce que nous attendions au regard des travaux de Jarymowicz (1991), les effets d'asymétrie groupocentrique et autocentrique ne se voient pas modulés, dans le sens attendu, en fonction de la composante de l'identité sexuée activée.

Une première explication concerne la possibilité même d'activer l'une ou l'autre des composantes de l'identité sexué. En effet, il est possible que l'absence des résultats escomptés soit due au fait que ces deux instances de l'identité sexuée ne soient pas activables l'une indépendamment de l'autre. C'est ce qu'avance Deschamps (1982) lorsqu'il fait l'hypothèse d'une covariation entre l'identité sociale et personnelle. Pour lui, dans certaines conditions, plus l'identification à un groupe est forte, plus la différenciation interindividuelle à l'intérieur même du groupe est importante. En se référant au phénomène de Conformité Supérieure de Soi de Codol (1975), Deschamps (1982) estime en effet qu'il y a chez les individus, à la fois recherche de similitude et de différence. Ainsi, le renforcement de la différenciation entre groupes accroit la différenciation entre Soi et Autrui, mais l'inverse est également vrai : si l'on renforce la différenciation entre Soi et Autrui, la différenciation entre groupes augmente de façon concomitante.

Une autre explication à cette absence d'effet peut être avancée en se référant à l'étude de Jarymowicz (1991). Celle-ci montre en effet que la distinctivité des représentations Soi-Nous-Autres constitue une base de la prédominance chez les individus de l'identité sociale ou de l'identité individuelle. Celles-ci se manifesteraient en l'occurrence par un biais autocentrique ou groupocentrique plus ou moins important. Or, on peut penser que dans notre étude, les sujets chez qui l'on a tenté d'activer l'identité sociale de sexe (identité sociale) ou l'image de sexuée de soi (identité personnelle), aient, néanmoins, une prédominance de l'identité sociale ou personnelle. Ainsi, indépendamment de l'activation effectuée, pour certains sujets le concept de Soi jouerait le rôle du prototype tandis que pour d'autres, c'est le concept de Nous qui constituerait le prototype. Cela expliquerait que l'activation effectuée, même efficace, ne permette pas d'observer des différences au niveau des indices d'ASG et d'ASA dans ces deux conditions.

Néanmoins, ces explications n'expliquent pas pourquoi les scores d'indices ASG sont négatifs chez les sujets amenés à se positionner par rapport à leur propre groupe de sexe et par rapport à l'autre groupe de sexe, et pourquoi le score d'ASA est négatif chez les sujets amenés à se positionner par rapport à leur propre groupe de sexe.

Il est possible que la méthode d'activation soit finalement la cause même de l'absence des effets attendus. En effet, la méthode d'activation de l'identité sociale de sexe, tout d'abord, consiste à amener les individus à décrire les individus de l'autre groupe de sexe, puis à se décrire soi. L'autre groupe de sexe, par rapport auquel les sujets sont amenés à se positionner, pourrait alors constituer alors, dans la suite de l'étude, le prototype auquel les individus se réfèrent. Cela pourrait alors expliquer l'inversion du modèle asymétrique de Codol dans la situation « identité sociale de sexe » pour la mesure de l'effet d'asymétrie groupocentrique (indice d'ASG négatif). Cela expliquerait également le fait que l'indice d'ASA soit positif dans cette condition : les Autres constitueraient le prototype dans la situation 1, mais

dans la situation où l'individu est seul avec son groupe (situation 2), le Soi constituerait alors le référent, conformément au modèle asymétrique et du schème d'autocentration de Codol (1985). De la même façon, dans la condition « image sexuée de soi », les individus sont amenés à se positionner par rapport à leur propre groupe de sexe. Pour cela, ils sont amenés à décrire cet endogroupe, puis à se décrire eux-mêmes. Là encore, la méthode d'activation a pu faire que « le Nous » devienne le prototype dans la suite de l'étude. Si cela peut expliquer l'inversion du modèle asymétrique dans l'évaluation de l'effet d'asymétrie autocentrique (indice d'ASA négatif), cela n'explique pas l'inversion du modèle asymétrique observé en situation 1 (évaluation de l'effet d'asymétrie groupocentrique). L'indice d'ASG est en effet négatif, ce qui va à l'encontre de l'effet que l'on devrait observer si le Nous constituait effectivement le prototype.

On peut également penser que l'absence des résultats attendus est imputable au paradigme utilisé pour vérifier l'efficacité de la méthode d'activation de l'identité sexuée et de ses composantes. En effet, on peut penser qu'il s'agit d'un artefact lié à un biais de désirabilité. Dans la situation 1 (évaluation de l'asymétrie groupocentrique), lorsqu'il est demandé au sujet de stéréotyper – par le questionnaire de Gana (1995) – les membres de l'autre groupe de sexe (condition « identité sociale de sexe »), puis d'estimer des distances entre les membres de son groupe de sexe et les membres de l'autre groupe, tout se passe comme s'il refusait d'effectuer cette comparaison. Il est possible que le sujet, trop conscient de la différenciation que l'on tente d'établir entre son groupe et l'autre groupe de sexe, et par souci de désirabilité sociale, refuserait de se différencier en termes de distance physique. Il irait même jusqu'à estimer les membres de son groupe plus proches des autres que l'inverse. Il pourrait s'agir là d'une manière de montrer une image androgyne de soi en refusant d'établir de différenciation entre les deux sexes. Il s'agit ici d'un échantillon composé d'étudiants en sciences humaines pour la plupart, pour qui on peut faire l'hypothèse qu'il est désirable de ne pas montrer de différenciation entre les sexes. Il est cependant probable que l'on n'obtienne pas cet effet sur une autre population. La négativité des indices d'ASG et d'ASA observés en condition « image sexuée de soi » peut également s'expliquer par un phénomène du même type : devant le caractère trop explicite de la manipulation, l'individu conscient du fait qu'on attend de lui un positionnement par rapport à son groupe de sexe, refusera en quelques sortes la comparaison en inversant les effets attendus. L'inversion du modèle asymétrique de Codol s'est déjà observée, notamment dans l'étude d'Housiau (2004) sur l'évaluation des distances entre un être humain et un animal. Pour lui, le modèle asymétrique de Codol s'observerait lorsque l'on est en situation de « communauté de l'espèce », alors qu'en situation d'imperméabilité de l'espèce (i.e., comparaison homme/animal), le modèle serait inversé : privilégiant la différence inter-espèce, l'individu considèrerait l'animal plus différent de lui que lui n'est différent de l'animal. L'homme refuserait en effet de se différencier de l'animal car cela reviendrait à accepter la comparaison. Il s'agirait donc là d'une stratégie de protection du Soi mais également d'une identité spécifique. Si cette étude porte sur les comparaisons inter espèces, on peut toutefois retenir face à nos résultats, dans une comparaison intra-espèce, l'idée d'un refus de la comparaison.

Les différentes raisons évoquées peuvent expliquer l'absence des résultats escomptés. Néanmoins, les différences observées au niveau de l'indice d'ASG entre les individus chez qui aucune activation de l'identité sexuée n'a été effectuée et les individus que l'on a amené à se positionner par rapport à leur propre groupe de sexe ou à l'autre groupe de sexe, montrent que quelque-chose a bel et bien été activé. Les indices groupocentriques négatifs de ces deux dernières conditions, ainsi que l'indice autocentrique négatif observé chez les individus amenés à se positionner par rapport à leur propre groupe de sexe, vont aussi dans ce sens. Il semble donc que l'activation de l'identité sexuée et de ses composantes perturbe les effets d'asymétrie groupocentrique et autocentrique.

D'autres résultats semblent aller dans ce sens. La conformité aux stéréotypes de sexe des individus, selon la condition d'activation dans laquelle ils se trouvent, laisse penser que quelque-chose a bel a bien été activé. En effet, il semble que, par une plus grande conformité aux stéréotypes masculins, les femmes amenées à se positionner par rapport à l'endogroupe tentent de se différencier des autres femmes. Cela peut être rapproché de l'asymétrie sociale existant entre les groupes des hommes et des femmes (Lorenzi-Cioldi, 1997). Des recherches ont également pu montrer que les femmes avaient recours à des comportements à risque masculins pour se différencier des autres femmes (Rubi, 2005). En revanche, lorsqu'elles sont amenées à se positionner par rapport à l'autre groupe de sexe, le score de masculinité est moins important. On sait qu'en grandissant, l'enfant se conforme davantage aux stéréotypes de sexe de son groupe d'appartenance. Ainsi, la fille ne devient pas plus féminine, mais moins masculine (Granié, 2010 ; Ruble & Martin, 1998). De la même manière ici, les femmes semblent se différencier de l'autre groupe de sexe en devenant moins masculines. Les choses semblent différentes chez les hommes. Ce sont les hommes amenés à se positionner par rapport à l'autre groupe de sexe qui montrent le plus de conformité par rapport aux stéréotypes masculins. Ils se conforment parallèlement moins aux stéréotypes féminins. Ainsi, alors que la féminité a peu d'effets, il semble que les individus utilisent les stéréotypes masculins, plus valorisants, pour se différencier. Mais, alors que les femmes ont recours aux stéréotypes du groupe dominant pour se valoriser et se différencier de leur propre groupe de sexe, les hommes, eux, se conforment davantage aux stéréotypes de masculinité pour se différencier du groupe des femmes en mettant ainsi en avant leur appartenance au groupe dominant. Il apparaît donc que l'on ait bien activé quelque-chose relevant de l'identité personnelle et de l'identité sociale.

Il est important de prendre en considération, pour la suite du travail de recherche, la différence hommes/femmes observée dans cette étude. Il semble que les hommes et les femmes n'aient pas réagi de la même manière à l'activation effectuée. En effet, l'effet, bien que tendanciel, de la condition d'activation sur l'indice groupocentrique ne s'est observé que chez les hommes.

Pour conclure, cette étude ne nous permet pas de vérifier nos hypothèses et donc de valider la méthode d'activation proposée, mais les résultats semblent indiquer que quelque-chose a bel et bien été activé même si cela ne va pas dans le sens de nos hypothèses. Compte tenu du fait que la non vérification de nos hypothèses puisse être due à la méthode de vérification de l'efficacité de l'activation plutôt qu'à l'inefficacité de la méthode d'activation, nous souhaitons mener une nouvelle étude afin de tester l'efficacité de la méthode d'activation avec une autre méthode de vérification de l'efficacité de l'activation.

3. Étude 3

3.1 Introduction

Si les résultats de l'étude 2 ne confirment pas l'efficacité de la méthode d'activation de l'identité sexuée et de ses composantes, les différentes observations que nous venons de faire ne nous permettent pas de la remettre totalement en question. Avant de songer à utiliser une autre méthode d'activation, nous estimons qu'il serait bon de tester à nouveau l'efficacité de celle-ci, qui semble tout de même

activer des éléments allant dans le sens d'une activation de l'identité sexuée et plus particulièrement, du versant personnel *vs* social de l'identité sexuée. Une nouvelle étude a donc été mise en place afin de tester l'efficacité de la méthode d'activation proposée dans l'étude 2. Comme dans la première étude, nous avons tenté de distinguer les deux instances de l'identité sexuée (identité sociale de sexe et image sexuée de soi). La méthode envisagée pour activer l'identité sexuée et ses deux instances est donc la même que dans l'étude 2 (cf. point 2.3). En revanche, le protocole mis en place pour évaluer son efficacité est différent.

Pour mettre en place ce nouveau protocole d'évaluation de l'efficacité de la méthode d'activation envisagée, nous nous sommes basés sur les travaux de Wood et Eagly (2009) qui recensent différentes méthodes de mesure (directes et indirectes) de l'identité sexuée. L'objectif est en effet de mesurer l'identité sexuée, ou certains de ses aspects, après l'activation, afin d'observer dans quelle manière l'identité sexuée est modulée par l'activation effectuée. Wood et Eagly (*op. cit.*) proposent ainsi plusieurs manières de mesurer l'identité sexuée en tant qu'identité collective. Ces méthodes visent à appréhender le niveau d'identification de l'individu à son groupe de sexe, autrement dit, le fait de se catégoriser comme homme ou femme et l'importance de cette catégorisation dans la définition de soi (Wood & Eagly, *op. cit.*). Parmi ces mesures on retrouve par exemple le sentiment de typicalité par rapport à son genre (e.g., Egan & Perry, 2001). Wood *et al.* (1997) ont quant eux mesuré l'adhésion des individus aux normes de leur groupe de sexe et le rejet des normes de l'exogroupe (normes injonctives) en évaluant l'importance pour l'individu de ressembler à l'homme (ou la femme) idéal(e) et l'importance pour l'individu de se distinguer du membre typique de l'autre groupe de sexe. Parmi les mesures indirectes proposées par Wood et Eagly (2009), on trouve entre autres la mesure graphique de l'identité sexuée spontanée des individus. Plus précisément, il s'agit d'évaluer dans quelle mesure l'individu inclut les autres dans le soi (Aron, Aron, & Smollan, 1992). L'échelle ISO (Inclusion of Other in the Self) est une mesure imagée de la proximité, dont la confiance et la validité ont été démontrées (Aron *et al.,* 1992) et qui a pu être utilisée dans différentes études tentant d'évaluer la proximité dans la relation qu'entretient un individu avec un ou plusieurs individus (Goodboy & Booth-Butterfield, 2009 ; Li, Zhang, Bhatt, & Yum, 2006). C'est en s'inspirant des travaux de Lewin (1948, cité par Aron *et al,* 1992) et de Levinger et Snoek (1972, cités par Aron *et al.,* 1992) qu'Aron et ses collègues (1992) ont élaboré l'échelle ISO et partant de l'idée que dans une relation de proximité, certains, voire tous les aspects du partenaire, sont en partie considérés comme appartenant à l'individu (union du soi et de l'autre). La notion de proximité est donc entendue en tant qu'inclusion de l'autre dans le soi. Plus précisément, selon Aron et Aron (1986), trois aspects du soi sont impliqués dans ce processus : les ressources, les buts et les caractéristiques. Il s'agit là des trois catégories des implications cognitives de la proximité. Ainsi, dans la mesure où le partenaire est perçu comme étant une partie de soi, l'allocation des ressources devient commune (les bénéfices de l'autre sont des bénéfices pour soi), les différences entre les expériences vécues en tant qu'observateur ou acteur sont moindres, et les caractéristiques de l'autre deviennent les siennes (Aron, Aron, Tudor, & Nelson, 1991). Cette technique, à un item, que constitue l'échelle ISO, consiste, pour le sujet, à choisir, parmi 7 diagrammes de Venn, celui qui correspond le plus à la relation qu'il entretient avec un ou d'autre(s) individu(s). Ces diagrammes se composent de deux cercles représentant soi et les autres. Dans le premier diagramme, les deux cercles sont adjacents l'un à l'autre. Dans les suivants, le degré de chevauchement augmente linéairement. Enfin, une autre mesure indirecte proposée par Wood et Eagly (2009) consiste à évaluer si l'individu mentionne sa catégorie de sexe dans une question ouverte où il lui est demandé de se décrire (McCrae & Costa, 1988 ; McGuire & Padawer-Singer, 1976). Le fait de mentionner spontanément sa catégorie de sexe, dans les premiers rangs, peut refléter la saillance chronique du genre, ou la saillance situationnelle, induite.

Dans la présente étude, nous avons donc utilisé les méthodes évoquées en y apportant quelques modifications. Nous nous sommes notamment inspirés de la mesure d'adhésion aux normes de l'endogroupe et de rejet des normes de l'exogroupe (Wood *et al.,* 1997 ; Wood et Eagly, 2009), mais nous lui avons apporté quelques modifications. Nous voulons, dans notre cas, évaluer la manière dont l'individu se positionne par rapport au standard de chaque sexe. Nous préférerons donc le terme "standard" au terme "idéal" (qui renvoie davantage à la dimension injonctive des normes de sexe). Il ne s'agit donc plus d'évaluer l'importance de ressembler à la femme (ou l'homme) idéal(e), mais l'importance de ressembler à la femme (ou l'homme) standard et d'être différent de l'homme (ou la femme) standard. De plus, nous avons décidé d'évaluer le sentiment de ressemblance avec la femme (ou l'homme) standard en référence notamment aux travaux d'Egan et Perry (2001) sur la typicalité, ainsi que le sentiment de différence avec l'homme (ou la femme) standard. L'évaluation du sentiment de ressemblance avec le membre standard de l'endogroupe ainsi que de l'importance de ressembler au membre standard de l'endogroupe pourrait ainsi permettre de mesurer un indice d'adhésion aux normes de l'endogroupe. L'évaluation du sentiment différence avec le membre standard de l'exogroupe ainsi que de l'importance d'être différent du membre standard de l'exogroupe pourrait permettre de mesurer un indice de rejet des normes de l'exogroupe.

A cette mesure directe, nous avons ajouté deux mesures indirectes, à savoir la mesure de la proximité entre l'individu et son groupe de sexe et la mesure de la proximité entre l'individu et l'autre groupe de sexe, à l'aide de l'échelle ISO (Aron *et al.,* 1992) et de la mesure de la saillance situationnelle du genre dans l'auto-description des individus (McCrae & Costa, 1988 ; McGuire & Padawer-Singer, 1976). Là encore, nous avons adapté les outils à notre étude, plus particulièrement pour l'échelle ISO pour laquelle nous avons quelque peu modifié la consigne. Dans notre étude, il ne s'agit pas d'évaluer la proximité entre des individus identifiés, mais entre l'individu et un groupe de personne standard, non identifiées. C'est pourquoi, nous avons choisi de nous intéresser uniquement à l'un des trois aspects de la proximité, à savoir, le partage de caractéristiques avec le groupe en question. Enfin, comme dans l'étude 2, nous avons également mesuré la conformité des individus aux stéréotypes de sexe en termes de traits.

Ainsi, à travers ces différentes manières de mesurer l'identité sexuée, nous cherchons à observer la manière dont son activation ou l'activation de l'une ou l'autre de ses instances peut venir moduler cette identité sexuée et le rapport que l'individu entretient vis-à-vis de son identité sociale de sexe. Plusieurs éléments pouvant prédire le sens de cette modulation peuvent être évoqués. Pour rappel, tel que décrit dans les travaux de Granié et Zaouche-Gaudron (1999), l'identité sociale de sexe et l'image sexuée de soi[98], les deux instances de l'identité sexuée, renvoient respectivement au versant social et personnel de l'identité sexuée. La première renvoie à la différenciation Nous-les Autres tandis que la seconde renvoie au rapport Moi-Nous. Par ailleurs, les tenants de la Théorie de l'Identité Sociale (TIS ; Tajfel & Turner, 1979) ou de la Théorie de l'Auto-catégorisation TAC ; Turner *et al.,* 1987), posent que la catégorisation sociale amène à une accentuation des différences avec les membres de l'exogroupe

[98] L'identité sociale de sexe correspondrait à la conscience d'appartenir à un groupe de sexe, autrement dit aux caractéristiques communes existant entre les membres du groupe d'appartenance (l'endogroupe) et qui les différencient de l'exogroupe. Elle correspondrait au rapport « Nous-Les Autres » qui relèverait de ce qui permet au sujet de différencier son groupe d'appartenance (le Nous) de son groupe de non-appartenance (Les Autres). L'image sexuée de soi, quant à elle, correspondrait à l'auto-attribution et l'organisation chez l'individu des caractéristiques socialement définies comme appropriées à son groupe de sexe. L'image sexuée de soi correspondrait au rapport « Soi-Nous », qui relèverait de la relation entre le sujet et son groupe d'appartenance, le sujet tentant de trouver sa propre place, sa propre identité dans l'endogroupe (Granié et Zaouche-Gaudron, 1999).

et une accentuation des ressemblances avec les membres de l'endogroupe. Les travaux Turner (1975) ont par exemple pu montrer que la réalisation préalable d'une tâche rendant saillante la distinction intergroupe augmente la différenciation entre soi et l'exogroupe et réduit la différenciation entre soi et l'endogroupe. Pour les tenants de la TAC, l'auto-stéréotypie serait l'une des conséquences de l'auto-catégorisation. Enfin, d'un point de vue plus méthodologique, on peut également évoquer les travaux d'Hardoin et Codol (1984) sur l'influence de l'ordre de description sur la description de soi et d'autrui qui montrent qu'une tâche d'auto-description, puis une tâche de description d'autrui amène à se considérer comme modèle, alors qu'une tâche de description d'autrui suivie d'une tâche d'auto-description amène l'individu à se différencier d'autrui. Ainsi, sur la base de ces différents travaux, on peut s'attendre à ce que, l'activation effectuée par la méthode d'activation envisagée (renvoyant à l'hétérodescription et l'auto-description (cf. Eude 2), module la manière de se positionner par rapport à son groupe et donc les différentes mesures de l'identité sexuée effectuées, à savoir l'adhésion aux normes de son groupe et le rejet des normes de l'exogroupe, la proximité par rapport à son groupe et par rapport à l'exogroupe et enfin, la saillance/tendance à se décrire en référence à son appartenance sexuée. D'une manière générale, si la méthode d'activation est efficace, l'activation de l'identité sociale de sexe devrait amener les individus à se distancier de l'exogroupe de sexe et à se rapprocher de l'endogroupe de sexe. L'activation de l'image sexuée de soi devrait quant à elle amener les individus à se distancier de l'endogroupe et éventuellement à montrer davantage de flexibilité dans les rôles de sexe. Ces individus peuvent potentiellement se rapprocher de l'exogroupe pour se distancier de l'endogroupe. L'activation de l'identité sexuée peut quant à elle produire des effets dans un sens ou dans l'autre selon la manière dont l'individu se positionne par rapport à son identité sexuée et aux rôles de sexe.

3.2 Hypothèses et objectifs

Comme dans l'étude 2, l'objectif est ici de vérifier que la procédure d'activation de l'identité sexuée et de ses deux instances active effectivement l'instance de l'identité sexuée désirée.

Nous faisons l'hypothèse que l'activation effectuée devrait moduler les différentes mesures de l'identification à son groupe de sexe. Plus particulièrement, l'activation de l'identité sociale de sexe, versant social de l'identité sexuée renvoyant au rapport Nous/ les Autres (Granié & Zaouche-Gaudron, 1999), devrait amener l'individu à se rapprocher des membres de l'endogroupe de sexe et de se distancier des membres de l'exogroupe de sexe. Du point de vue des travaux issus de la TIS (Tajfel & Turner, 1979) ou de la TAC (Turner *et al.,* 1987), l'activation de l'identité sociale de sexe devrait en effet amener l'individu à s'auto-catégoriser comme un membre de son groupe et ainsi à chercher à accentuer les ressemblances avec les membres de son endogroupe de sexe et à accentuer les différences avec l'exogroupe de sexe. Enfin, au regard des travaux de Turner (1975), montrant une augmentation de la différenciation entre soi et l'exogroupe lorsque la distinction intergroupe est rendue saillante ainsi que des travaux de Hardoin et Codol (1984) sur l'influence de l'ordre de description sur la description de soi et d'autrui, la méthode d'activation de l'identité sociale de sexe consistant à décrire les membres de l'exogroupe, puis à s'auto-décrire, devrait amener les individus à se différencier de l'exogroupe. Cette tendance à se rapprocher l'endogroupe de sexe et à se distancier de l'exogroupe devrait se traduire par une plus forte adhésion aux normes de son groupe de sexe et par un plus grand rejet des normes de l'exogroupe ; une plus grande proximité (en termes de partage de caractéristiques) avec l'endogroupe et une plus faible proximité avec l'exogroupe ; une plus grande conformité aux stéréotypes de son groupe de sexe et une conformité plus faible vis-à-vis des stéréotypes de sexe de l'exogroupe. Enfin, la catégorie sociale de sexe devrait être plus saillante.

L'activation de l'image sexuée de soi, versant personnel de l'identité sexuée renvoyant au rapport Moi/ Nous (Granié & Zaouche-Gaudron, 1999), devrait amener l'individu à se distancier des membres de l'endogroupe de sexe et éventuellement à se rapprocher des membres de l'exogroupe de sexe de par une certaine flexibilité vis-à-vis des rôles de sexe et de par la volonté de se distancier de l'endogroupe. Au vu des travaux issus de la TIS (Tajfel & Turner, 1979) ou de la TAC (Turner *et al.,* 1987), l'activation de l'image sexuée de soi devrait plutôt amener l'individu à se définir en tant qu'individu qu'en référence à son groupe de sexe. Enfin, au regard des travaux de Hardoin et Codol (1984) sur l'influence de l'ordre de description sur la description de soi et d'autrui, la méthode d'activation de l'image sexuée de soi qui consiste à décrire les membres de l'endogroupe, puis à s'auto-décrire, devrait amener les individus à se différencier de l'endogroupe. La tendance à se distancier de l'endogroupe de sexe et de, possiblement se rapprocher de l'exogroupe, devrait se traduire par une plus faible adhésion aux normes de son groupe de sexe et un moins grand rejet des normes de l'exogroupe ; une moins grande proximité (en termes de partage de caractéristiques) avec l'endogroupe et une plus forte proximité perçue avec l'exogroupe ; une plus faible conformité aux stéréotypes de son groupe de sexe et une conformité plus forte vis-à-vis des stéréotypes de sexe de l'exogroupe. Enfin, on peut s'attendre à ce que l'individu se définisse moins par son appartenance de sexe que par des caractéristiques individuelles, aussi, on s'attend à ce que la catégorie sociale de sexe soit moins saillante ou du moins, qu'elle apparaisse moins pertinente pour se décrire.

Enfin, l'activation de l'identité sexuée dans sa globalité, par la description de soi en termes de stéréotypes de sexe, devrait activer chez l'individu la manière dont il se positionne par rapport à son identité sexuée et à ces rôles de sexe. Le sens des effets attendus peut toutefois varier selon la manière dont l'individu se positionne par rapport à ces rôles ainsi qu'à l'endo et l'exogroupe de sexe. Par conséquent, si on s'attend à ce que l'activation module le niveau d'identification à son groupe de sexe, le sens des effets n'est pas défini. Ainsi, l'activation devrait moduler l'adhésion aux normes de son groupe de sexe, le rejet des normes de l'exogroupe et la proximité (en termes de partage de caractéristiques) avec l'endogroupe et avec l'exogroupe. Les effets de l'activation sur ces différentes variables devraient être différents comparés à une situation dans laquelle aucune activation n'est faite. Enfin, on peut s'attendre à ce que la catégorie sociale de sexe soit plus saillante que lorsqu'aucune activation n'est effectuée.

Etant donné l'asymétrie sociale entre les sexes, les effets attendus sont susceptibles d'être modérés par le sexe. Les effets différenciés selon le sexe seront donc observés.

3.3 Méthode

3.3.1 Participants

Trois cent quatorze sujets (220 sujets de Sciences Sociales, 35 hommes de l'IUT de Salon de Provence - département Génie Electrique et Informatique Industrielle et 59 femmes de Sciences Humaines) ont participé à cette étude. Un effet de la filière est cependant apparu sur certaines mesures, rendant les résultats difficilement interprétables. Seul l'échantillon de sciences sociales a ainsi été conservé. Cet échantillon est composé de 220 participants (109 hommes et 111 femmes) entre 18 et 35 ans (*M*âge= 21,94 ; *ET*âge = 2,66) dont le niveau d'étude moyen est de 3 ans après le bac. Les hommes étaient légèrement plus âgés que les femmes (*M*h = 22,31, *ET*h=2,82 ; *M*f = 21,59, *ET*f=2,47, $t(210)=1.99, p<.05$). L'effet de l'âge sur les différentes mesures a donc été vérifié.

3.3.2 Matériel

3.3.2.1 Activation de l'identité sexuée

Pour activer l'identité sexuée du sujet et ses deux composantes, nous avons utilisé la version française du « Bem Sex Role Inventory » (BSRI ; Bem, 1974) proposé par Gana (1995). L'échelle comporte 27 items (9 items masculins/ 9 items féminins/ 9 items neutres). Le sujet doit, pour chaque proposition, se situer sur une échelle de Likert en 7 points (de 1 « jamais vrai » à 7 « toujours vrai »). Cette échelle a également été utilisée pour mesurer (dans le même temps ou pas) le score de conformité aux stéréotypes masculins et féminins des individus (VD 7 et 8).

3.3.2.2 Mesure de l'activation de l'identité sexuée

L'adhésion aux normes de l'endogroupe et rejet des normes de l'exogroupe

L'adhésion de l'individu aux normes de son groupe de sexe, était mesurée par deux items. Le premier mesurait l'importance pour l'individu de ressembler à l'individu standard de son groupe de sexe. L'individu devait se situer sur une échelle de Likert en 9 points, de « pas du tout important » à « très important » (VD 1a). Le deuxième item mesurait dans quelle mesure l'individu ressemble à l'individu standard de son groupe de sexe. L'individu devait se situer sur une échelle de Likert en 9 points, de « pas du tout » à « beaucoup ») (VD 1b). La moyenne des scores obtenus à chacun des items était effectuée pour obtenir un score d'adhésion aux normes de l'endogroupe de sexe (VD 1).

Le rejet des normes du groupe de sexe opposé était mesuré par un item évaluant l'importance pour l'individu de ne pas ressembler à l'individu standard de l'autre groupe de sexe (sur une échelle de Likert en 9 points : de « pas du tout important » à « très important » (VD 2a), et un item mesurant dans quelle mesure l'individu est différent de l'individu standard de l'autre groupe de sexe (sur une échelle de Likert en 9 points : de « pas du tout » à « beaucoup ») (VD 2b). La moyenne des scores obtenus à chacun des items était effectuée pour obtenir un score de rejet des normes de l'exogroupe de sexe (VD 2).

Les mêmes items étaient utilisés pour mesurer l'adhésion aux normes de l'endogroupe des jeunes et le rejet des normes de l'exogroupe des personnes âgées. Ces items de remplissage avaient pour fonction de rendre la procédure moins explicite.

La proximité entre l'individu et l'endogroupe et l'exogroupe de sexe

Pour la mesure de la proximité entre l'individu et son groupe de sexe ou l'autre groupe de sexe (en termes de partage de caractéristiques), nous avons utilisé des diagrammes de Venn utilisés par Li *et al.,* (2006) qui correspondent à ceux utilisés par Aron *et al.,* (1992) à la différence qu'ils sont tous de même taille. Il s'agit de deux cercles se chevauchant à un degré plus ou moins élevé. L'un représente le soi, l'autre représente l'endogroupe ou l'exogroupe. Ces différents diagrammes correspondent à une échelle de Likert en 7 points allant de "très indépendants" à "très interdépendants". Plus précisément, il était demandé à l'individu d'indiquer dans quelle mesure lui et l'endogroupe (ou l'exogroupe) partagent des caractéristiques communes en entourant l'un des sept diagrammes proposés. Le score de partage de caractéristiques (de 1 à 7) était mesuré à partir des diagrammes choisis, un score important indiquant un niveau important de partage avec le groupe en question (VD 3 et 4).

La même échelle était utilisée pour mesurer la proximité avec l'endogroupe des jeunes et l'exogroupe des personnes âgées afin de rendre la procédure moins explicite.

La saillance situationnelle du sexe

Pour la mesure de la saillance de la catégorie de sexe dans son auto-description, nous avons utilisé un questionnaire inspiré du questionnaire du « Qui-suis-je » (Twenty Statements Test, [TST], Kuhn & McPartland, 1954) et du « Tell us about yourself » (McGuire & Padawer-Singer, 1976, McGuire *et al.,* 1978, 1979). Il s'agit de demander au sujet de s'autodécrire sur une dizaine de ligne. Plus précisément, il était indiqué de répondre à cette question et listant tous les mots ou phrases qui lui passaient par la tête dans l'ordre dans lesquelles ceux-ci survenaient. De manière similaire mais adaptée à notre protocole (papier crayon) à la procédure de McGuire *et al.* (1978) nous avons d'abord souhaité établir un score sur une échelle en 4 points, l'individu se voyant attribuer un score de 0 si aucune mention du sexe n'a été faite dans le questionnaire, 1 si le sexe était mentionné dans la seconde partie du questionnaire, 2 si le sexe était mentionné dans les premiers items mais pas en premier et enfin 3 si le sexe était mentionné en premier. Cependant, comme McGuire *et al.* (1979), il s'est avéré que seulement 20,90% de l'échantillon total mentionnait son sexe dans la tâche d'auto-description, parmi lesquels 14,09% le mentionnait en premier et 4,09% en deuxième. Par conséquent, comme les auteurs, nous avons opté pour un score dichotomique : 0 si le sexe n'était pas mentionné et 1 si le sexe était mentionné (VD 5). Nous avons également calculé le rang d'apparition moyen de sa catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description (de 1 à 10 en fonction du rang auquel le sexe était cité, l'absence de mention du sexe était alors codé 11) (VD 6).

3.3.3 Procédure

Les passations des questionnaires avaient lieu sur le campus universitaire et à la bibliothèque universitaire. Après consentement des participants, ceux-ci se voyaient distribuer un questionnaire renvoyant à l'une des quatre conditions. L'étude comportait deux grandes phases :

1) La première partie du questionnaire consistait à activer ou non l'identité sexuée des individus ou l'une de ses composantes (l'identité sociale de sexe ou l'image sexuée de soi). La méthode d'activation de l'identité sexuée, identique à celle de l'étude 2, est présentée plus haut (cf. point 2.3).

2) La seconde partie du questionnaire consistait à répondre à différentes questions permettant de mesurer l'identité sexuée des individus afin d'évaluer l'activation de celle-ci et de ses composantes. Il s'agissait tout d'abord de répondre aux 4 items mesurant l'adhésion aux normes de l'endogroupe de sexe et le rejet des normes de l'exogroupe de sexe. Afin de garder les sujets naïfs par rapport à cette mesure, nous avons ajouté 4 items de remplissage gardant le même format que les 4 autres items. Il s'agissait d'évaluer la différence et la ressemblance avec d'autres catégories d'appartenance et de non appartenance, à savoir les jeunes et les personnes âgées. Pour la moitié des sujets de chaque condition, ces items intervenaient avant les items concernant l'endogroupe et l'exogroupe de sexe, tandis que pour l'autre moitié, ces items intervenaient après. Notons que, dans un souci de cohérence, nous demandions systématiquement à l'individu d'évaluer sa ressemblance avec l'individu standard de l'endogroupe avant d'évaluer sa différence avec l'individu standard de l'exogroupe. La suite du questionnaire consistait à mesurer la proximité (au sens de partage de caractéristiques) avec différents groupes (les jeunes, les personnes âgées, les hommes et les femmes). Plus précisément, il était demandé au sujet d'indiquer, pour chacun de ces groupes, dans quelle mesure il partageait des caractéristiques avec le groupe en question. Pour cela, il devait sélectionner parmi un jeu de 7 diagrammes de Venn représentant chacun

différents degrés de chevauchement de deux cercles, l'image qui correspondait le mieux à son choix. Il était précisé, dans la consigne, que ces cercles représentaient plusieurs individus, à savoir l'individu (premier cercle) et un groupe de personne (les jeunes, les personnes âgées, les hommes[99] et les femmes) (second cercle). Les items concernant la proximité entre l'individu et les jeunes et les personnes âgées (cas 1 et 2) intervenaient systématiquement avant les deux autres cas (endogroupe et exogroupe). Dans chaque condition, pour une partie des sujets, il s'agissait de décrire tout d'abord la proximité (i.e., partage de caractéristiques) entre soi et l'endogroupe et pour l'autre moitié, il s'agissait de décrire en premier la proximité entre soi et l'exogroupe. Enfin, sur la page suivante, il est demandé au sujet de s'autodécrire. Pour la moitié des sujets, la première mesure indirecte, à savoir l'évaluation de la proximité, intervenait après l'autre mesure indirecte, à savoir l'auto-description, afin de contrebalancer les conditions[100].

3) Comme dans l'étude 2, la conformité des individus aux stéréotypes de sexe a pu être mesurée par le questionnaire censé activer la composante désirée pour les conditions « identité sexuée », « identité sociale de sexe » et « image sexuée de soi ». En revanche, pour la condition contrôle, un questionnaire de Gana (1995) était ajouté à la fin du questionnaire pour évaluer la conformité aux stéréotypes de sexe.

Enfin, le questionnaire se terminait, pour tous les sujets, par le recueil des informations générales. Le questionnaire utilisé est disponible en annexe (Annexe 5.1).

3.3.4 Variables

3.3.4.1 Variables indépendantes et plan d'expérience

Comme pour l'étude 2, cette étude compte deux variables indépendantes : le sexe (variable indépendante invoquée) (S2) et la variable « activation de l'identité sexuée » (variable indépendante intergroupe) qui compte 4 modalités (A4) : aucune activation (condition contrôle), activation de l'identité sexuée ou condition « identité sexuée » (les sujets sont amenés à se positionner par rapport à leur appartenance sexuée), activation de l'identité sociale de sexe ou condition « identité sociale de sexe » (les sujets sont amenés à se positionner par rapport aux membres du groupe de sexe opposé), activation de l'image sexuée de soi ou condition « image sexuée de soi » (les sujets sont amenés à se positionner par rapport aux membres de leur propre groupe de sexe).

Les sujets ont été répartis aléatoirement dans l'une de ces 4 conditions expérimentales, équilibrées au niveau des sexes (cf. Tableau 19).

Nous sommes dans un plan factoriel complexe de forme S <S2 * A4>.

---

[99] Notons que dans l'ensemble de ce questionnaire, nous précisons à chaque fois que les hommes correspondent aux êtres humains mâles (et les femmes, aux êtres humains femelles) afin qu'il n'y ait pas de confusion entre l'homme (individu de sexe masculin) et l'Homme (être humain).

[100] Aux vues des travaux de Turner (1975) qui a montré que la réalisation préalable d'une tâche rendant saillante la distinction intergroupe augmente la différenciation entre soi et l'exogroupe et réduit la différenciation entre soi et l'endogroupe, on peut s'attendre à ce que la tâche préalable d'évaluation de la proximité entre soi et l'exogroupe rende saillante la différenciation entre soi et l'exogroupe, dans le cas de l'identité sociale de sexe, et réduise ainsi la distance entre soi et l'endogroupe dans la tâche suivante. Il est ainsi nécessaire de contrebalancer l'ordre des tâches pour ne pas observer l'effet de la tâche en elle-même.

Tableau 19

Répartition des sujets dans les 4 conditions expérimentales

Condition	**Aucune Activation**	**Activation identité sexuée**	**Activation identité sociale de sexe**	**Activation image sexuée de soi**	**Total**
Hommes	26	27	29	27	109
Femmes	31	26	28	26	111
Total	57	53	57	53	220

3.3.4.2 Variables dépendantes

Les variables dépendantes sont au nombre de 7 :

- VD1 : « adhésion aux normes de son groupe de sexe » (importance de ressembler à l'individu standard de l'endogroupe de sexe (VD1a) et sentiment de ressemblance avec l'individu standard de l'endogroupe de sexe (VD1b))
- VD2 : « rejet des normes du groupe de sexe opposé » (importance d'être différent de l'individu standard de l'exogroupe de sexe (VD2a) et sentiment de différence avec l'individu standard de l'endogroupe de sexe (VD2b))
- VD 3 : « partage de caractéristiques avec l'endogroupe de sexe » ou « proximité avec l'endogroupe »
- VD 4 : « partage de caractéristiques avec l'exogroupe de sexe » ou « proximité avec l'exoogroupe »
- VD5 : « saillance de la catégorie de sexe »
- VD6 : « rang d'apparition moyen de la catégorie de sexe »
- VD7 : score de masculinité
- VD8 : score de féminité

Le détail des modalités des variables est indiqué dans le point 3.3.2.

3.3.5 Hypothèses opérationnelles

- H1 : les sujets de la condition « identité sociale de sexe » devraient montrer un score de rejet des normes de l'exogroupe de sexe (score d'importance d'être différent de la femme ou l'homme standard et description de soi comme différent de la femme ou l'homme standard) et un score d'adhésion aux normes de leur groupe de sexe (importance d'être semblable à l'homme ou la femme standard et description de soi comme semblable à l'homme ou la femme standard) plus important que les sujets des conditions contrôle et « image sexuée de soi ».
- H2 : les sujets de la condition « image sexuée de soi » devraient montrer un score de rejet des normes de l'exogroupe de sexe (importance d'être différent de l'homme ou la femme standard et description de soi comme différent de l'homme ou la femme standard) et un score d'adhésion aux normes de l'endogroupe de sexe (importance d'être semblable à la femme ou l'homme standard et description de soi comme semblable à la femme ou l'homme standard) plus faible que les sujets des conditions contrôle et « identité sociale de sexe ».

- H3 : les sujets de la condition « identité sexuée » devraient montrer des scores de rejet des normes de l'exogroupe de sexe et d'adhésion aux normes de l'endogroupe de sexe différents des sujets de la condition contrôle.
- H4 : les sujets de la condition « identité sociale de sexe » devraient montrer un score de proximité avec l'endogroupe de sexe (partage de caractéristiques) plus important que les sujets des conditions contrôle et « image sexuée de soi » (H4a) et un score de proximité avec l'exogroupe de sexe moins important (H4b).
- H5 : les sujets de la condition « image sexuée de soi » devraient montrer un score de proximité avec l'endogroupe de sexe moins important que les sujets des conditions contrôle et « identité sociale de sexe » (H5a) et un score de proximité avec l'exogroupe de sexe plus important (H5b).
- H6 : les sujets de la condition « identité sexuée » devraient montrer des scores de proximité avec l'endogroupe de sexe et de proximité avec l'exogroupe de sexe différents des sujets de la condition contrôle.
- H7 : les sujets de la condition « identité sociale de sexe » devraient montrer un niveau de saillance de la catégorie de sexe plus important que les individus des conditions contrôle et « image sexuée de soi ». Ils devraient être plus nombreux à citer leur sexe dans la tâche d'auto-description (H7a) et le rang d'apparition de la catégorie de sexe devrait être moins important (H7b).
- H8 : Les mêmes effets sont attendus chez les sujets de la condition identité sexuée. On s'attend à ce que les sujets de la condition « identité sexuée » montrent un niveau de saillance de la catégorie de sexe plus important que les individus de la condition contrôle : ils devraient être plus nombreux à citer leur sexe dans la tâche d'auto-description (H8a) et le rang d'apparition de la catégorie de sexe devrait être moins important (H8b).
- H9 : les sujets de la condition « image sexuée de soi » devraient montrer un niveau de saillance de la catégorie de sexe moins important que les individus des conditions contrôle et « identité sociale de sexe ». Ils devraient être moins nombreux à citer leur sexe dans la tâche d'auto-description (H9a) et le rang d'apparition de la catégorie de sexe devrait être plus important (H9b).
- Bien que l'échelle de mesure de la conformité aux stéréotypes de sexe serve à l'activation des instances, on peut penser que les scores de masculinité et de féminité vont se voir modifier par l'activation effectuée.
    - On s'attend à ce que les hommes de la condition « identité sociale de sexe » se décrivent plus masculins et moins féminins que les hommes des conditions contrôle et « image sexuée de soi », et que les femmes de la condition « identité sociale de sexe » se décrivent plus féminines et moins masculines que les femmes des conditions contrôle et « image sexuée de soi » (H10).
    - On s'attend à ce que les hommes de la condition « image sexuée de soi » se décrivent moins masculins et plus féminins que les hommes des conditions contrôle et « identité sociale de sexe », et que les femmes de la condition « image sexuée de soi » se décrivent moins féminines et plus masculines que les femmes des conditions contrôle et « identité sociale de sexe » (H11).
- A titre exploratoire, on peut observer les effets différenciés de l'activation en fonction du sexe. On peut en effet s'attendre à ce que les résultats soient modulés par le sexe de l'individu.

3.3.6 Analyses statistiques

Afin de valider l'échelle de mesure des stéréotypes de sexe utilisée pour l'activation de l'identité sexuée, le test d'homogénéité par le calcul de l'alpha de Cronbach a été effectué. Pour valider nos

hypothèses, nous avons réalisé des ANOVA's factorielles ainsi que des tests non paramétriques (tests du Chi² et de Kruskal-Wallis).

3.4 Résultats

3.4.1 Validité de l'échelle de mesure des stéréotypes de sexe

Comme indiqué, la version française du BSRI proposée par Gana (1995) a été utilisée pour tenter d'activer l'identité sexuée et ses composantes (identité sociale de sexe et image sexuée de soi) ainsi que pour mesurer la conformité des individus aux stéréotypes de sexe. La mesure par alpha de Cronbach de l'homogénéité des sous-échelles de masculinité et de féminité a été effectuée à la fois pour les échelles utilisées pour l'auto-description sur l'échantillon global (N = 220) et pour l'hétérodescription (de l'endogroupe ou de l'exogroupe) chez les participants des conditions image sexuée de soi et identité sociale de sexe (N = 110). Dans le cas où l'outil est utilisé pour l'auto-description, l'item masculin « énergique », faiblement corrélé au score total de l'échelle et dont la suppression améliore sensiblement l'alpha, a été supprimé. Après suppression de cet item, l'alpha mesuré pour l'échantillon global apparaît bon pour l'échelle de féminité (α =.86) et l'échelle de masculinité (α =.80). Lorsque l'outil est utilisé pour l'hétérodescription (condition « identité sociale de sexe », « image sexuée de soi » et contrôle), les alphas apparaissent satisfaisant pour l'échelle de masculinité (α =.77) et bon pour l'échelle de féminité (α =.85). Ces résultats nous autorisent donc à considérer les échelles de masculinité et de féminité utilisées en situation d'auto-description (respectivement, 8 et 9 items) et d'hétérodescription (9 items chacune) comme homogènes.

3.4.2 Effet de la condition et du sexe sur les différentes mesures

Pour tester l'effet de la condition sur les différentes VD (adhésion des normes de l'endogroupe, rejet des normes de l'exogroupe, proximité avec l'endogroupe, proximité avec l'exogroupe), des ANOVA's factorielles ont été effectuées avec la condition, le sexe et l'interaction sexe*condition en variable indépendante et chacune des mesures citées en variable dépendante. Le fait de rentrer le sexe dans les analyses permet d'observer l'effet différencié potentiel de la condition selon le sexe[101]. Les analyses ont également été effectuées pour les sous-scores des variables « d'adhésion aux normes de l'endogroupe » et de « rejet des normes de l'exogroupe »[102].

En ce qui concerne les ANOVA's factorielles effectuées, pour le score d'adhésion aux normes de l'endogroupe (VD1), aucun effet de la condition d'activation (F(3,211) = 1.78, ns), aucun effet du sexe (F(1, 211) = 1.25, ns) et aucun effet d'interaction entre la condition d'activation et la variable sexe n'apparaît (F(3,211)=1.14, ns). Il en va de même pour le score de rejet des normes de l'exogroupe

[101] L'effet de l'âge et du sexe sur les différentes mesures a par ailleurs été effectué. Les résultats sont disponibles en Annexe 5.2.

[102] i.e., les variables « sentiment de ressemblance à l'individu standard de l'endogroupe », « importance de ressemblance avec l'individu standard de l'endogroupe », « sentiment de différence avec l'individu standard de l'exogroupe » et « importance de différences avec l'individu standard de l'exogroupe »

(VD2), pour lequel on ne note aucun effet de la condition d'activation ($F(3,196) = 1.02$, ns), du sexe ($F(1,196) = 2.91$, ns) ou d'effet d'interaction entre la condition d'activation et la variable sexe ($F(3,196) < 1$, ns), de même que pour le score de proximité avec l'endogroupe (VD3) (respectivement, $F(3, 212) = 1.39$; ns ; $F(1, 212) < 1$; ns ; $F(3, 212) = 1.16$; ns) ainsi que pour le score de proximité avec l'exogroupe (VD4) ($F(3, 209) < 1$; ns ; $F(1, 209) = 1.75$, ns ; $F(3, 209) < 1$; ns).

Pour le score de sentiment de ressemblance à l'individu standard de l'endogroupe (VD1b), aucun effet de la condition d'activation ($F(3,211) = 1.87$, ns), aucun effet du sexe ($F(1,211) < 1$, ns) ni aucun effet d'interaction entre la condition d'activation et la variable sexe ($F(3,211) = 1.04$, ns) n'apparaît. Il en va de même pour le score d'importance de ressembler à l'individu standard de l'endogroupe (VD1a), pour lequel on ne note aucun effet de la condition d'activation ($F(3,211) = 1.23$, ns), du sexe ($F(1,211) = 1.06$, ns) ou d'effet d'interaction entre la condition d'activation et la variable sexe ($F(3,211) <1$, ns). Pour le score de sentiment de différence avec l'individu standard de l'exogroupe (VD2b), on ne note aucun effet de la condition d'activation ($F(3,196) = 1.31$, ns) ou d'effet d'interaction de la condition et du sexe ($F(3,196) < 1$, ns). En revanche, on note un effet du sexe ($F(1,196) = 4.63$, $p = .03$), les hommes montrant un score de sentiment de différence par rapport à l'exogroupe plus important (M = 6.62) que les femmes (M = 5.93). Enfin, pour le score d'importance de différence avec l'individu standard de l'exogroupe (VD2a), aucun effet de la condition d'activation ($F(3,195) = 1.28$, ns), du sexe ($F(1,195) < 1$, ns) ou d'interaction ($F(3, 195) = 1.11$, ns) n'apparaît.

Le test d'indépendance des variables, Chi² de Pearson, a été effectué pour observer l'effet de la condition sur le fait de mentionner sa catégorie de sexe lors d'une tâche d'autodesciption (VD5). Aucun effet de la condition ($\chi^2(3)=3.61$, ns) ou du sexe ($\chi^2(1)=.00$, ns) n'apparaît.

Enfin, pour tester l'effet de la condition sur le rang d'apparition moyen de la catégorie sexe (VD6), nous avons choisi un test non paramétrique de Kruskal-Wallis de comparaison de rangs pour comparer nos quatre groupes. Le test de Kruskal-Wallis ne montre pas de différence significative pour le rang moyen de mention du sexe dans la tâche d'auto-description entre les quatre conditions ($\chi2(3) = 2.767$, $p = .429$).

Les résultats pouvant être modulés par le sexe, nous avons souhaité reconduire ces analyses sur les hommes ($N = 109$) et les femmes ($N = 111$) de manière séparée.

En ce qui concerne les hommes, aucun effet de la condition d'activation ne s'observe, que ce soit pour le score d'adhésion aux normes de l'endogroupe ($F(3,104) < 1$, ns), pour le score de rejet des normes de l'exogroupe ($F(3,93) = 1.69$, ns), pour le score de proximité avec l'endogroupe ($F(3, 105) < 1$, ns) ou encore pour le score de proximité avec l'exogroupe ($F(3,103) < 1$, ns). Pour le score de sentiment de ressemblance à l'individu standard de l'endogroupe, aucun effet de la condition d'activation ($F(3,104) = 1.53$, ns) n'apparaît. Il en va de même pour le score mesurant l'importance de ressembler à l'individu standard de l'endogroupe ($F(3,104) < 1$, ns), pour le score de sentiment de différence avec l'individu standard de l'exogroupe ($F(3,93) = 1.55$, ns) ou encore pour le score d'importance d'être différent de l'individu standard de l'exogroupe ($F(3,93) = 1.57$, ns). Le test d'indépendance des variables, Chi² de Pearson, effectué pour tester l'effet de la condition sur la saillance du sexe dans la tâche d'auto-description, ne met en évidence aucune interdépendance entre les variables ($\chi^2(3) = 5.24$, ns). Enfin, le test de Kruskal-Wallis ne montre pas de différence significative pour le rang moyen de mention du sexe dans la tâche d'auto-description entre les quatre conditions ($\chi2(3) = 4.93$; $p=.177$).

En ce qui concerne les femmes, aucun effet de la condition d'activation ne s'observe, que ce soit pour le score de rejet des normes de l'exogroupe ($F(3,103) < 1$, ns), pour le score de proximité

avec l'endogroupe ($F(3,107) < 1$, ns), pour le score de proximité avec l'exogroupe ($F(3,106) < 1$, ns), pour le score d'adhésion aux normes de l'endogroupe ($F(3,107) = 2.15$, p=.1, $\eta^2 p = .057$)[103], ou encore pour le score de sentiment de ressemblance à l'individu standard de l'endogroupe (F(3,107) = 1.31, ns). Il en va de même pour le score mesurant l'importance de ressembler à l'individu standard de l'endogroupe ($F(3,107) = 2.02$, ns), pour le score de sentiment de différence avec l'individu standard de l'exogroupe ($F(3,103) < 1$, ns) ou encore pour le score d'importance d'être différent de l'individu standard de l'exogroupe ($F(3,102) < 1$, ns). Le test d'indépendance des variables, Chi² de Pearson, effectué pour tester l'effet de la condition sur la saillance du sexe dans la tâche d'auto-description, ne met en évidence aucune interdépendance entre les variables ($\chi^2(3)= 6.33$, $p = .10$)[104]. Enfin, le test de Kruskal-Wallis ne montre pas de différence significative pour le rang moyen de mention du sexe dans la tâche d'auto-description entre les quatre conditions ($\chi2(3)=5.32$; $p = .15$).

3.4.3 Effet de la condition et du sexe sur le score de masculinité et de féminité

L'une de nos hypothèses pose que l'activation, si elle a bien eu lieu, a pu modifier la manière dont les individus se décrivent sur l'échelle de Gana. Une ANOVA factorielle (Sexe X condition) a donc été effectuée pour analyser l'effet principal du sexe et l'effet d'interaction du sexe et de la condition sur le score de masculinité et de féminité des individus.

Concernant le score de masculinité des individus de l'échantillon global (VD7), tout d'abord, on ne note aucun effet de la condition ($F(3,212) < 1$, ns) ou d'interaction des variables condition et sexe ($F(3,212) = 2.09$, $p = .10$, $\eta^2 p = .029$)[105]. En revanche, on note un effet principal du sexe (F(1,212) = 9.35, $p = .003$, $\eta^2 p = .042$, les hommes se décrivant comme plus masculins ($M = 36.72$) que les femmes ($M = 33.18$).

Concernant le score de féminité (VD8), aucun effet de la condition ($F(3,210) =2.44$, $p = .07$, $\eta^2 p = .034$)[106] ou d'interaction de la condition et du sexe n'apparaît ($F(3,210) < 1$, ns). De plus, on observe un effet principal du sexe ($F(1,210) = 5.79$, $p=.02$, $\eta^2 p = .027$), les femmes se décrivant comme plus féminines ($M = 45.16$) que les hommes ($M = 42.30$).

Des ANOVA's à un facteur pour tester l'effet de la condition sur les scores de masculinité et de féminité ont été reconduites chez les hommes et les femmes séparément. Chez les hommes, comme pour l'échantillon global, aucun effet de la condition ne s'observe sur le score de masculinité (F(3,105)

---

[103] L'effet étant tendanciel, le test post hoc (LSD de Fisher) a été effectué : les femmes de la condition « image sexuée de soi » ($M = 9.31$) tendent à montrer un score d'adhésion aux normes de l'endogroupe moins important que les femmes des conditions « contrôle » ($M =11.39$) ($p < .04$) et « identité sociale de sexe » (M = 11.54) ($p < .03$).

[104] Le Chi² est tout de même tendanciel. L'examen des effectifs théoriques indique que les femmes ne mentionnant pas leur sexe dans la tâche d'auto-description sont moins nombreuses que l'effectif théorique pour la condition « identité sexuée ». Elles sont en revanche plus nombreuses que l'effectif théorique pour la condition contrôle, la condition « identité sociale de sexe » et la condition « image sexuée de soi ».

[105] L'effet d'interaction des variables condition et sexe étant tout de même tendanciel, le test post hoc (LSD de Fisher) a été effectué : les femmes de la condition « identité sexuée » ($M = 30.88$; $ET = 7.47$) tendent à montrer un score de masculinité moins important que les hommes des conditions « identité sexuée » (M = 38.15 ; $ET =7.22$), « identité sociale de sexe » ($M = 36.86$; $ET = 7.38$) et « image sexuée de soi » ($M = 37.78$: $ET = 8.99$) ($p <.05$ pour toutes les comparaisons).

[106] L'effet étant tendanciel, le test post hoc (LSD de Fisher) a été effectué : les sujets de la condition « identité sociale de sexe » ($M = 46.14$) montrent un score de féminité plus important que les sujets des conditions « image sexuée de soi » ($M = 41.81$) ($p < .02$) et contrôle ($M = 42.73$) ($p < .05$).

= 1.35, ns), pas plus que sur le score de féminité ($F(3,104) = 1.1$, ns). De même, chez les femmes, aucun effet de la condition ne s'observe sur le score de masculinité ($F(3,106) < 1$, ns) ou sur le score de féminité ($F(3,106) = 1.93$, ns).

Tableau 20

Synthèse des résultats significatifs de l'étude 3

Effet observé (analyse)[a]	**Section**	**Résultats significatifs**	
Effet de la condition et du sexe sur les différentes mesures (ANOVA's factorielles, Chi2, Kruskal-Wallis)	3.4.2	- Effet du sexe sur le score de sentiment de différence avec l'individu standard de l'exogroupe : hommes > femmes.	
Effets de la condition sur les différentes mesures pour les hommes et les femmes (ANOVA's à un facteur & LSD de Fisher, Chi2, Kruskal-Wallis)	3.4.2	**Hommes**	**Femmes**
		Aucun effet	- *Effet de la condition pour le score d'adhésion aux normes de l'endogroupe (p=.1) : femmes « image sexuée de soi » < femmes « contrôle » et « identité sociale de sexe ».* - *Saillance du sexe dans la tâche d'autodescrition : nombre de femmes ne mentionnant pas leur sexe < effectif théorique pour la condition « identité sexuée » ; nombre de femmes ne mentionnant pas leur sexe >effectif théorique pour la condition contrôle, la condition « identité sociale de sexe » et la condition « image sexuée de soi » (Chi2)*
Effet de la condition et du sexe sur le score de masculinité et de féminité (ANOVA's factorielles & LSD de Fisher)	3.4.3	Score de masculinité : - Effet du sexe : hommes > femmes - *Effet d'interaction condition*sexe (p = .10) : femmes « identité sexuée » < hommes « identité sexuée », hommes « identité sociale de sexe » et hommes « image sexuée de soi ».* Score de féminité : - Effet du sexe : femmes > hommes. - *Effet de la condition (p= .07) : condition « identité sociale de sexe » > conditions « image sexuée de soi » et contrôle.*	
Effet de la condition sur les scores de masculinité et de féminité chez les hommes et les femmes (ANOVA's)	3.4.3	**Hommes**	**Femmes**
		Aucun effet	Aucun effet

Note. Les résultats en italique ne sont que tendanciels.
[a] L'analyse de fiabilité de l'échelle du Gana n'est pas présentée ici (cf. point 3.4.1).

3.5 Discussion

L'ensemble des résultats significatifs de l'étude 3 sont indiqués dans le Tableau 20.

Cette expérimentation avait pour objectif de tester l'efficacité de la méthode envisagée pour activer l'identité sexuée et ses deux composantes. Elle faisait suite à une première étude (étude 2), qui n'avait pas montré de résultats satisfaisants. Bien que la méthode d'activation soit restée la même (utilisation de la version française du BSRI, Gana, 1995), le paradigme utilisé pour mesurer l'efficacité de la méthode d'activation était différent. Il s'agissait de mesurer l'adhésion de l'individu aux normes

de son groupe de sexe et le rejet des normes du groupe de sexe opposé (Wood *et al.,* 1997), la proximité évaluée entre lui et l'endogroupe ou l'exogroupe grâce à un diagramme de Venn (Aron *et al.,* 1992 ; Wood & Eagly, 2009), la saillance de son groupe de sexe dans une tâche d'auto-description (McCrae & Costa, 1988 ; McGuire & Padawer-Singer, 1976 ; McGuire *et al.,* 1979), ainsi que la conformité aux stéréotypes de sexe. L'objectif était ainsi d'observer la manière dont l'activation modulait ces différents aspects de l'identité sexuée. D'une manière générale, sur la base de la conception de l'identité sexuée et de ses composantes de Granié et Zouche-Gaudron (1999) et au regard des travaux sur l'identité sociale et l'auto-catégorisation (e.g., Turner, 1975) ainsi que des travaux sur l'influence de l'ordre de description sur la description de soi et d'autrui (Hardoin & Codol, 1984), on s'attendait à ce que l'activation de l'identité sociale de sexe par la méthode envisagée amène l'individu à se distinguer de l'exogroupe de sexe et à se rapprocher de l'endogroupe de sexe. De même, on s'attendait à ce que l'activation de l'image sexuée de soi par la méthode envisagée amène l'individu à se distinguer de son groupe de sexe et éventuellement, à cette fin, à se rapprocher de l'exogroupe de sexe. Enfin, on s'attendait à ce que l'activation de l'identité sexuée dans sa globalité rende saillante l'appartenance à son groupe de sexe et à ce que l'activation produise des effets sur les différents aspects de l'identité sexuée. Néanmoins, le sens des effets n'était pas clairement défini étant donné qu'ils peuvent dépendre de la manière dont l'individu se positionne par rapport à son appartenance à un groupe de sexe et en fonction de sa conformité aux rôles de sexe. Nous souhaitions également, à titre exploratoire, observer les effets différenciés de l'activation en fonction du sexe, les résultats pouvant être modulés par le sexe de l'individu.

Les résultats de cette deuxième expérience ne montrent aucun effet de la condition sur les variables observées. Plus précisément, nous faisions l'hypothèse que les sujets de la condition « identité sociale de sexe » montreraient un score de rejet des normes de l'exogroupe de sexe et un score d'adhésion aux normes de leur groupe de sexe plus importants que les sujets des conditions contrôle et « image sexuée de soi » (H1) tandis que les sujets de la condition « image sexuée de soi » montreraient un score de rejet des normes de l'exogroupe de sexe et un score d'adhésion aux normes de l'endogroupe de sexe plus faibles que les sujets des conditions contrôle et « identité sociale de sexe » (H2). Nous nous attendions également à ce que les sujets de la condition « identité sexuée » montrent des scores de rejet des normes de l'exogroupe de sexe et d'adhésion aux normes de l'endogroupe de sexe différents des sujets de la condition contrôle (H3). Nous nous attentions en effet à ce que, selon l'activation de l'identité sexuée et notamment selon l'instance activée, l'individu cherche plus ou moins à se rapprocher ou au contraire à s'éloigner de son groupe de sexe. Or, aucun effet significatif de la condition ou d'interaction de la condition et du sexe ne s'observe pour ces scores. De même lorsqu'on observe l'effet de la condition dans chacun des groupes de sexe, là encore, aucun effet ne s'observe. Par conséquent, nos hypothèses sont invalidées. On note toutefois un effet très tendanciel de la condition sur le score d'adhésion aux normes de sexe, les femmes de la condition « image sexuée de soi » ayant tendance à moins adhérer aux normes de l'endogroupe que les femmes des conditions contrôle et « identité sociale de sexe ». Cela suggère que les femmes amenées à se positionner par rapport à leur groupe de sexe chercheraient potentiellement à se détacher des normes de leur groupe. Cet effet n'est cependant que tendanciel.

Nous faisions également l'hypothèse que les sujets de la condition « identité sociale de sexe » montreraient un score de proximité avec l'endogroupe de sexe plus important que les sujets des conditions contrôle et « image sexuée de soi » et un score de proximité avec l'exogroupe de sexe moins important (H4), tandis que les sujets de la condition « image sexuée de soi » montreraient un score de proximité avec l'endogroupe de sexe moins important que les sujets des conditions contrôle et « identité sociale de sexe » et un score de proximité avec l'exogroupe de sexe plus important (H5). Nous

nous attendions également à ce que les sujets de la condition « identité sexuée » montrent des scores de proximité avec l'endogroupe de sexe et de proximité avec l'exogroupe de sexe différents des sujets de la condition contrôle (H6). Nous nous attendions en effet à ce que l'activation module le sentiment de proximité (partage de caractéristiques) avec l'endogroupe ou l'exogroupe de sexe, l'individu cherchant plus ou moins à se rapprocher ou au contraire à s'éloigner de son groupe de sexe. Or, là encore, aucun effet de la condition ou d'interaction de la condition et du sexe ne s'observe pour ces scores. De même lorsqu'on observe l'effet de la condition dans chacun des groupes de sexe, là encore, aucun effet ne s'observe. Par conséquent, nos hypothèses sont invalidées.

Par ailleurs, nous faisions l'hypothèse que de par l'activation effectuée, les individus des conditions « identité sociale de sexe » montreraient un niveau de saillance de la catégorie de sexe plus important que les individus des conditions contrôle et « image sexuée de soi » et que les individus de la condition « identité sexuée » montreraient un niveau de saillance de la catégorie de sexe plus important que les individus des conditions contrôle. Nous nous attendions donc à ce que comparés aux autres, les individus des groupes montrant une plus grande saillance du sexe soient plus nombreux à citer leur sexe dans la tâche d'auto-description (H7a et H8a) et montrent un rang moyen d'apparition de la catégorie de sexe moins important (H7b et H8b). Nous nous attendions par ailleurs à ce que les individus de la condition « image sexuée de soi » amenés à se positionner par rapport à leur groupe de sexe et cherchant potentiellement à s'en distinguer se décriraient par d'autres aspects que leur identité sociale de sexe et seraient ainsi moins nombreux à citer leur appartenance de sexe dans la tâche d'auto-description (H9a) et monteraient également un rang d'apparition moyen de la catégorie de sexe plus important (H9b). Or, là encore, aucune différence entre les conditions ne s'observe pour ces différentes mesures, dans l'échantillon global comme chez les hommes et les femmes séparément. Par conséquent, nos hypothèses sont invalidées. On note seulement un lien très tendanciel entre la condition et la saillance de sexe chez les femmes. Plus précisément, les résultats montrent que les femmes chez qui on a activé l'identité sexuée dans sa globalité sont moins nombreuses qu'attendu à ne pas mentionner leur sexe dans la tâche d'auto-description alors qu'elles sont plus nombreuses qu'attendu dans les autres conditions. Tout se passe comme si la catégorie de sexe était plus saillante pour les femmes chez qui l'identité sexuée a été activée. Cet effet n'est toutefois que tendanciel.

Enfin, nous nous attentions à ce que la conformité des individus aux stéréotypes de sexe soit modulée par l'activation de l'identité sexuée et de ses instances. Plus précisément, nous faisions l'hypothèse que les individus de la condition « identité sociale de sexe », amenés à se positionner par rapport à l'exogroupe de sexe, se décriraient plus conformes aux normes de leur sexe (les hommes se décrivant plus masculins et moins féminins et les femmes se décrivant plus féminines et moins masculines) que les individus des conditions contrôle et « image sexuée de soi » (H10). Nous faisions également l'hypothèse que les individus de la condition « image sexuée de soi », amenés à se positionner par rapport à leur propre groupe de sexe, se conformeraient moins aux normes de leur groupe de sexe (les hommes se décrivant moins masculins et plus féminins et les femmes se décrivant moins féminines et plus masculines) que les individus des conditions contrôle et « identité sociale de sexe » (H11), les individus de ce groupe pouvant chercher à se distinguer de leur groupe de sexe. Or, aucun effet d'interaction de la condition et du sexe ne s'observe pour ces scores. De même lorsqu'on observe l'effet de la condition dans chacun des groupes de sexe, là encore, aucun effet ne s'observe. Par conséquent, nos hypothèses sont invalidées.

Nos hypothèses ne se sont ainsi pas vues vérifiées. Les quelques effets tendanciels laissent penser que quelque-chose a pu tout de même être activé. L'un des effets suggère que les femmes amenées à se positionner par rapport à l'endogroupe (image sexuée de soi) vont davantage chercher à se distancier de l'endogroupe en adhérant moins aux normes de leur groupe que les femmes chez qui

aucune activation n'a été effectuée et que les femmes amenées à se positionner par rapport à leur groupe et qui vont, elles, davantage se rapprocher de l'endogroupe. L'autre effet suggère que la catégorie sociale de sexe est plus saillante chez les femmes chez qui l'identité sexuée dans sa globalité a été activée alors qu'elle le serait moins chez les autres femmes, y compris chez les femmes dont l'identité sociale de sexe a été active, ce qui va à l'encontre de nos attentes. Toutefois, ces quelques effets, outre le fait qu'ils sont tendanciels, manquent de consistance et ne s'observent que chez les femmes. Par conséquent, ces résultats ne nous permettent pas de valider la méthode d'activation. On peut donc penser que la méthode d'activation n'est pas efficace, ou bien qu'il est difficile d'activer les deux instances indépendamment l'une de l'autre.

Une des explications possibles au fait qu'aucun effet de la condition ne s'observe ici, peut être que les adjectifs de l'échelle de Gana (1995), utilisés pour l'auto-description ou pour l'hétérodescription (des hommes, des femmes, mais également des gens en général) ont pu activer chez tous les individus, y compris en condition contrôle, quelque chose de leur identité sexuée, par l'amorçage des termes connotés (masculins/ féminins). Ainsi, tous les sujets, y compris ceux de la condition « sans activation » ont pu se voir activer leur identité sexuée, de manière implicite, rendant impossible l'observation de l'effet des différentes activations (identité sociale de sexe, image sexuée de soi, identité sexuée) sur les mesures des aspects de l'identité sexuée. Une autre explication possible, déjà évoquée dans l'étude 2, est que certains individus peuvent montrer un niveau chronique d'identification à leur groupe de sexe plus ou moins important, ce qui peut biaiser les résultats. L'activation peut en effet n'avoir aucun effet par exemple sur la saillance de la catégorie sociale de sexe chez les individus montrant un niveau de centralité de l'identité important.

Par ailleurs, bien qu'il ne s'agisse pas vraiment d'une explication à l'absence de résultats, on peut tout de même évoquer l'une des limites concernant les attentes relatives à l'activation de l'image sexuée de soi. D'une manière générale, nous nous attendions à ce que l'activation de cette image sexuée de soi amène les individus à se distancier de leur endogroupe de sexe et que cette volonté de se distancier les amène à se rapprocher de l'exogroupe de sexe. Toutefois, cette hypothèse est discutable à plusieurs niveaux. En effet, l'image sexuée de soi renvoie à la manière dont l'individu va faire avec son appartenance à son groupe de sexe (Granié & Zaouche-Gaudron, 1999). Elle ne renvoie pas nécessairement à une distanciation d'avec son groupe de sexe. Aussi, l'individu, amené à se positionner par rapport à son groupe de sexe ne va pas nécessairement chercher à s'en distancier. En effet, l'effet de cette activation devrait être modéré par l'identification de l'individu à son groupe de sexe et sa conformité aux rôles de sexe. De plus, le fait de se rapprocher de l'exogroupe de sexe pour se distancier de son groupe ne devrait constituer qu'un cas particulier. Il existerait en effet d'autres manières de se distancier de son groupe de sexe. Dans de futures études sur l'image sexuée de soi, il serait donc nécessaire d'évaluer plus finement la manière dont l'individu se positionne par rapport à son appartenance à son groupe de sexe, autrement dit, le contenu de cette image sexuée de soi, les effets étant susceptibles de varier en fonction.

Enfin, l'absence de différence entre la condition contrôle et les conditions d'activation nous amène à penser que l'identité sexuée serait une variable latente chez les individus, qu'il serait difficile de ne pas voir activée dans le groupe contrôle. On sait en effet que la catégorie sociale de sexe est une catégorie « top of the head » (Taylor & Fiske, 1978). De plus, si l'individu peut avoir différentes identités sociales, l'identité sociale de sexe est transversale à toutes les autres. Autrement dit, un individu peut appartenir à différents groupes mais il est toujours, également, membre du groupe des hommes ou des femmes. Par conséquent, il est envisageable que l'identité sexuée soit toujours activée de manière latente chez les individus. Cette idée nous amène à envisager l'idée de trouver une autre méthode qui rende l'identité sexuée plus saillante dans les groupes expérimentaux que dans groupe le contrôle dans

lequel il faudrait, au contraire, rendre saillante une autre identité sociale. De plus, la difficulté méthodologique pour activer l'une des composantes de l'identité sexuée (identité sociale de sexe ou image sexuée de soi), indépendamment de l'autre, nous a amené à envisager d'élaborer une méthode d'activation de l'identité sexuée dans son ensemble, sans chercher à distinguer ces instances.

4. Étude 4

4.1 Introduction

Une troisième expérimentation a été mise en place afin de tester une méthode d'activation de l'identité sexuée. Les deux premières expérimentations qui ont testé de deux manières différentes l'efficacité de la méthode d'activation de l'identité sexuée et ses deux instances par l'utilisation du BSRI (étude 2 et 3) n'ont pas montré les résultats escomptés. Devant l'échec de ces deux premières expérimentations, possiblement dû à la difficulté méthodologique d'activer les deux instances de l'identité sexuée indépendamment l'une de l'autre, nous avons abandonné l'idée de les différencier et préférons-nous en tenir à l'activation de l'identité sexuée en tant qu'appartenance à un groupe de sexe (identité sociale de sexe). De plus, devant l'éventualité d'une activation ou saillance latente de l'identité sociale de sexe, nous avons cherché à désactiver l'identité sociale de sexe en activant une autre identité sociale. Une nouvelle méthode d'activation de l'identité sexuée, ou identité sociale de sexe a donc été élaborée, et son efficacité testée, dans cette nouvelle expérimentation. Un nouveau protocole pour évaluer l'efficacité de la méthode d'activation a également été mis en place.

Nous avons choisi de manipuler le contexte sexué par la consigne préalable à la tâche (e.g., Reid, Keerie, & Palomares, 2003 ; Yeung & Von Hippel, 2008), ainsi que par un amorçage de l'appartenance à un groupe de sexe (e.g., Forehand & Deshpandé, 2001 ; Hong, Morris, Chiu, & Benet-Martinez, 2000 ; Palomares, 2004 ; Sibley & Harré, 2009 ; Shih *et al.,* 1999). Comme il a été précisé plus haut, le fait que l'identité sexuée semble être une variable latente nous a conduit à activer, par ce même procédé, une autre identité chez une partie des individus, à savoir l'identité étudiante, de façon à tenter de rendre l'appartenance sexuée moins saillante. Plus précisément, nous avons testé l'efficacité de deux versions de cette méthode (une version longue et une version courte). Dans la première, la consigne préalable à la tâche rendait saillante l'identité sociale de sexe en indiquant notamment que les résultats des hommes seraient comparés aux résultats des femmes (et vice versa). De plus, une tâche de reconstruction de phrases renvoyant à différentes dimensions de l'identité sexuée était proposée. Dans la seconde méthode, seule était utilisée la consigne préalable à la tâche. La même méthode (version longue et version courte) a été utilisée pour activer l'identité sociale étudiante. La consigne (et la tâche de reconstruction de phrases, pour la version longue) étaient censées activer l'identité sociale de sexe des hommes et des femmes (ou l'identité sociale étudiante). Nous faisons l'hypothèse que ces deux méthodes devraient rendre saillante l'identité sociale de sexe.

Nous avons également mis en place un nouveau protocole permettant de mesurer l'efficacité de cette nouvelle méthode d'activation. Nous avons utilisé à nouveau l'évaluation de la proximité entre soi et l'endogroupe et l'exogroupe (Aron *et al.,* 1992 ; Wood & Eagly, 2009), la saillance situationnelle du genre dans le concept de soi (McCrae & Costa, 1988 ; McGuire & Padawer-Singer, 1976 ; McGuire *et al.,* 1979) et la conformité aux stéréotypes de sexe (Gana, 1995), mais également l'accessibilité de la catégorie sociale des hommes et des femmes et le sentiment d'être un homme (ou une femme) pendant l'expérience (Reid *et al.*, 2003).

Comme dans l'étude précédente, nous faisons l'hypothèse que les l'activation de l'identité sexuée, en l'occurrence, l'activation de l'identité sociale de sexe, devrait moduler les différentes mesures de l'identité sexuée. De nombreux travaux mettent en évidence l'influence du contexte sur la saillance de l'identité sociale de sexe (e.g., McGuire & Padawer-Singer, 1976 ; McGuire *et al.,* 1979 ; Leszczynski & Stroughet, 2008 ; Sekaquaptewa, & Thompson, 2002) et montrent l'influence de cette saillance sur l'identité sexuée et les comportements sexués (e.g., Hogg & Turner, 1987 ; Shih *et al.,* 1999). Les travaux issus de la Théorie de l'Identité Sociale (Tajfel & Turner, 1979) ou de la Théorie de l'Auto-catégorisation (Turner *et al.,* 1987) posent que la catégorisation sociale amène à une accentuation des différences avec les membres de l'exogroupe et une accentuation des ressemblances avec les membres de l'endogroupe (e.g., Turner, 1975). Aussi, l'activation de l'identité sociale de sexe, si elle est efficace devrait rendre saillante son appartenance à un groupe de sexe et devrait amener les individus à se rapprocher des membres de l'exogroupe et se différencier des membres de l'exogroupe.

4.2. Hypothèses

Comme dans les études 2 et 3, l'objectif est ici de vérifier que la procédure d'activation de l'identité sexuée, en l'occurrence, l'identité sociale de sexe, est efficace.

L'identité sexuée semblant être une variable latente chez les individus, on s'attend à ce qu'elle soit toujours activée chez les individus, y compris dans la condition contrôle, mais qu'elle soit moins saillante lorsqu'une autre appartenance est activée, en l'occurrence l'appartenance aux groupe « étudiant ». Par conséquent, on n'attend aucune différence entre la condition contrôle et la condition identité sexuée, mais des différences entre ces deux conditions et la condition « étudiant », dans laquelle une autre identité est activée pour inhiber l'activation latente de l'identité sexuée.

En référence aux travaux ayant montré un effet du contexte sur la saillance de l'identité sociale de sexe, nous faisons l'hypothèse que lorsque l'identité sexuée est activée, ou en l'absence d'activation d'une autre identité sociale, l'identité sexuée est saillante chez les individus et les amène à se décrire davantage en fonction de leur catégorie de sexe que des individus chez qui le contexte rend saillant une autre identité sociale (en l'occurrence, l'identité sociale étudiante). De la même façon, on peut s'attendre à ce que la catégorie sociale de sexe (le groupe des hommes ou le groupe des femmes) de ces individus, soit fortement accessible et à ce qu'ils aient davantage conscience de leur appartenance à leur groupe de sexe pendant l'expérience que des individus pour lesquels une autre identité est activée (e.g., Reid *et al.,* 2003). De même, en lien avec les travaux issus des Théories de l'Identité sociale et de l'Auto-catégorisation, on peut s'attendre à ce que, lorsque l'identité sociale de sexe est activée ou en l'absence d'activation d'une autre identité sociale, les individus cherchent davantage à se rapprocher des membres de l'endogroupe et à se distancier des membres de l'exogroupe, en se sentant plus proches des membres de leur groupe et moins proches des membres de l'exogroupe (en termes de partage de caractéristiques), et en se conformant davantage aux rôles de sexe de l'endogroupe de sexe et moins aux rôles de l'exogroupe de sexe.

De manière exploratoire, nous allons également vérifier l'efficacité de la méthode d'activation de l'identité sociale étudiante, afin de juger de l'efficacité de la méthode d'activation d'une identité sociale donnée. Cela permet également d'observer si le type d'identité sociale activée vient moduler les effets.

Etant donné l'asymétrie sociale entre les sexes, les effets attendus sont susceptibles d'être modérés par le sexe. Les effets différenciés selon le sexe seront donc observés.

4.3 Méthode

4.3.1 Participants

Trois cent cinquante-six sujets ont participé à l'expérience (174 hommes et 182 femmes) âgés de 17 à 25 ans (*M*âge = 19.93, *ET*âge = 1.68). Aucune différence d'âge entre hommes et femmes n'apparaît, t(341) = 1.84, p = .07). Parmi ces 356 sujets, 188 étaient issus d'une filière scientifique (S) et 168 étaient étudiants en langues et sciences humaines (SHS). Aucune différence dans la répartition du sexe selon la filière ne s'observe (χ^2(1, N=356) = 1.08, ns).

4.3.2 Matériel

4.3.2.1 Activation de l'identité sexuée

L'activation de l'identité sexuée a été effectuée par la consigne préalable à la tâche en début de questionnaire. Deux types de questionnaires ont été utilisés. Dans le questionnaire de type 1, sur la deuxième page du questionnaire, une consigne ayant pour objectif d'activer l'appartenance groupale (de sexe ou étudiante) indiquait aux sujets des conditions « identité sexuée » et « identité étudiante » que les résultats de l'endogroupe (de sexe ou étudiant) seraient comparés à ceux de l'exogroupe (respectivement, l'autre groupe de sexe ou les jeunes travailleurs). Cette consigne était précédée d'un encadré précisant que le questionnaire était destiné au sujet car il était une femme, un homme ou un étudiant. Le sujet devait également effectuer une tâche de reconstruction de phrases. Parmi les 12 phrases à reconstruire, 8 phrases étaient tirées d'une batterie d'échelles portant sur l'identité de genre (Jodoin & Julien, 2011). Ces phrases étaient entrecoupées de 4 phrases neutres. Pour l'activation de l'identité étudiante, les phrases étaient adaptées pour renvoyer au groupe des étudiants.

Dans le questionnaire de type 2, la tâche de reconstruction de phrase n'est pas présente. Seule la consigne était utilisée pour activer l'appartenance groupale.

4.3.2.2. Mesures de l'activation de l'identité sexuée

Saillance situationnelle de la catégorie de sexe

Comme dans l'étude 3, pour la mesure de la saillance de la catégorie de sexe ou étudiant, nous avons demandé au sujet de s'autodécrire à l'aide du questionnaire inspiré du « Qui suis-je » (Kuhn & McPartland, 1954) et du « Tell us abour yourself » (McGuire & Padawer-Singer, 1976 ; McGuire *et al.,* 1979) (cf. Etude 3 – point 3.3.2). Les réponses étaient alors codées pour obtenir une variable dichotomique renvoyant à la saillance du sexe : 0 si le sexe n'était pas mentionné et 1 si le sexe était mentionné (VD 1). Nous avons également calculé le rang d'apparition moyen de sa catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description (de 1 à 10 en fonction du rang auquel le sexe était cité). L'absence de mention du sexe était alors codée 11 (VD 2). Suivant la même procédure pour la catégorie étudiante, nous obtenions une variable de la saillance de la catégorie étudiante (0 « non mentionné » vs 1 « mentionné ») (VD 9) et le rang moyen d'apparition de la catégorie étudiante (1-11) (VD 10).

Accessibilité de la catégorie de sexe et étudiante

Une tâche de mots mêlés contenant 28 mots dont 7 de chaque catégorie (hommes, femmes, étudiants, travailleurs) a été utilisée pour mesurer l'accessibilité de la catégorie de sexe chez les individus. Les mots avaient été préalablement pré testés[107]. Le score d'accessibilité de sa catégorie (de sexe ou étudiant) était mesuré par le calcul du nombre de mots trouvés renvoyant à l'endogroupe (de sexe ou étudiant) (score de 0 à 7) (VD 3 et 11).

Proximité soi/endogroupe et soi/exogroupe

Pour la mesure de la proximité (en termes de partage des caractéristiques) entre l'individu et son groupe de sexe ou l'autre groupe de sexe, nous avons utilisé les diagrammes de Venn (Aron *et al.,* 1992 ; Li *et al.,* 2006). L'outil est décrit dans l'étude 3 (cf. point 3.3.2). Il était demandé à l'individu d'indiquer dans quelle mesure lui et l'endogroupe de sexe (ou l'exogroupe de sexe) partagent des caractéristiques communes en entourant l'un des sept diagrammes proposés. La même échelle était utilisée pour mesurer la proximité avec l'endogroupe des étudiants et l'exogroupe des jeunes travailleurs afin de rendre la procédure moins explicite et afin de vérifier l'efficacité de l'activation d'une autre identité sociale. Le score de partage de caractéristique avec l'endogroupe de sexe, l'exogroupe de sexe, l'endogrope étudiant et l'exogroupe des jeunes travailleurs (de 1 à 7) était mesuré à partir des diagrammes choisis, un score important indiquant un niveau important de partage avec le groupe en question (VD 4, 5, 12 et 13).

Conformité aux stéréotypes de sexe

Pour mesurer la conformité aux stéréotypes masculins et féminins des individus, nous avons utilisé la version française du « Bem Sex Role Inventory » (BSRI) proposé par Gana (1995). L'échelle comporte 27 items (9 items masculins/ 9 items féminins/ 9 items neutres). Le sujet doit, pour chaque proposition, se situer sur une échelle de Likert en 7 points (de 1 « jamais vrai » à 7 « toujours vrai ») (cf. Etude 1). Nous obtenions ainsi un score de masculinité et un score de féminité (VD 6 et 7).

Conscience situationnelle de l'appartenance à l'endogroupe de sexe

Enfin, était mesurée la conscience situationnelle d'appartenance à l'endogroupe de sexe à l'aide d'une échelle de Likert en 7 points (de 0 « pas du tout » à 7 « beaucoup ») (VD 8).

---

[107] Dans une première phase de prétest, il était demandé aux sujets (*N*=15) de lister, cinq mots qui selon eux, renvoyaient au groupe des hommes, des femmes, des étudiants et des travailleurs. Dans une deuxième phase, d'autres sujets (*N*=17) devaient, pour chaque mot des catégories hommes et femmes dire si le mot renvoyait plutôt au groupe des hommes ou plutôt au groupe des femmes en se situant sur une échelle de Likert en 7 points (de 1 « plutôt au groupe des hommes » à 7 « plutôt au groupe des femmes »). Ils devaient faire de même pour les catégories « étudiants » et « travailleurs ». Pour chacun des mots, un test de Student de comparaison de moyenne par rapport à une moyenne a été effectué : le score obtenu était comparé à la moyenne de l'échelle (4). Les mots de chaque catégorie ayant la valeur p la moins importante ont été retenus. Ils ont ensuite été choisi en termes de nombre de lettres afin que les mots de chaque catégorie aient un nombre de lettres équivalent (e.g., même nombre de mots de 6 lettres, de 4 lettres, etc.). Les mots à retrouver étaient écrits horizontalement ou verticalement et ne se croisaient pas.

4.3.3 Procédure

Les passations de questionnaires avaient lieu sur le campus de l'université de sciences humaines Aix-Marseille I et sur le campus de sciences de Luminy, à Marseille. L'étude était présentée comme une étude sur la flexibilité cognitive. Après consentement des participants, ceux-ci se voyaient distribuer un questionnaire renvoyant à l'une des trois conditions. L'étude comportait deux grandes phases :

1) La première partie du questionnaire consistait à activer ou non l'identité sexuée des individus ou une autre identité, à savoir l'identité étudiante.

La consigne variait selon le type de questionnaire et la condition expérimentale :

- dans la condition contrôle (aucune activation), il était seulement précisé que l'étude portait sur la flexibilité cognitive et que plusieurs tâches demandant chacune un travail cognitif différent (questionnaire de type 2) devraient être effectuées. Pour le questionnaire de type 1, le sujet devait ensuite effectuer une tâche de reconstruction de phrases, toutes neutres.

- dans la condition « identité sexuée », il était précisé dans un encadré sur la première page que le questionnaire était destiné au sujet car il était un homme ou une femme, et une consigne indiquait que les résultats du groupe de son groupe de sexe seraient comparés aux résultats de l'autre groupe de sexe (questionnaire de type 2). Dans le questionnaire de type 1, les sujets devaient en plus effectuer la tâche de reconstruction de phrases.

- dans la condition « identité étudiante » (ou « étudiante »), il était précisé, sur la première page, que le questionnaire est destiné au sujet car il était étudiant, et une consigne indiquait que les résultats du groupe des étudiants seront comparés aux résultats du groupe des jeunes travailleurs (questionnaire de type 2). Dans le questionnaire de type 1, les sujets devaient en plus effectuer la tâche de reconstruction de phrases. Il s'agissait des mêmes phrases que dans la condition identité sexuée, sauf que les termes d'hommes et de femmes étaient remplacés par ceux d'étudiants (endogroupe) et de jeunes travailleurs (exogroupe).

2) La seconde partie du questionnaire consistait à répondre à différentes questions et réaliser plusieurs tâches visant à évaluer l'activation de l'identité sexuée. La première tâche (tâche d'auto-description) consistait à se décrire en répondant à la question « qui suis-je ? ». Dans la tâche suivante (tâche d'accessibilité de l'endogroupe), il s'agissait pour le sujet de retrouver 5 mots dans une grille de mots mêlés contenant 28 mots écrits horizontalement et verticalement. Venait ensuite la tâche de mesure de la proximité entre soi et les différents groupes. Il était demandé au sujet d'indiquer grâce à un jeu de diagrammes de Venn à quel point il estimait partager des caractéristiques communes avec le groupe cible. L'ordre des questions était contrebalancé : dans chaque condition, pour une partie des sujets, il s'agissait de décrire tout d'abord la proximité entre soi et l'endogroupe et pour l'autre moitié, la proximité entre soi et l'exogroupe. Il était précisé, dans la consigne, que ces cercles représentent plusieurs individus, à savoir l'individu (premier cercle) et un groupe de personne (les étudiants, les jeunes travailleurs, les hommes et les femmes)[108] (second cercle). Les items concernant la proximité entre l'individu et les étudiants et les jeunes travailleurs (cas 1 et 2) intervenaient systématiquement avant les deux autres groupes. Il était ensuite demandé au sujet de remplir le questionnaire de

[108] Notons que dans l'ensemble de ce questionnaire, nous précisons à chaque fois que les hommes correspondent aux êtres humains mâles (et les femmes, aux êtres humains femelles) afin qu'il n'y ait pas de confusion entre l'homme (individu de sexe masculin) et l'Homme (être humain).

conformité aux stéréotypes de sexe (Gana, 1995). Enfin, le questionnaire se terminait par le recueil des informations générales et par un item portant sur la conscience qu'ils avaient eu d'être un homme ou une femme pendant qu'ils répondaient au questionnaire.

Le questionnaire utilisé est disponible en annexe (cf. Annexe 6.1).

4.3.4. Variables

4.3.4.1 Variables indépendantes et plan d'expérience

Cette étude compte deux variables indépendantes : le sexe (variable indépendante invoquée) (S2) et la variable « activation de l'identité sexuée » (variable indépendante intergroupe) qui compte 3 modalités (A3) : aucune activation (condition contrôle), activation de l'identité étudiante (condition « identité étudiante ») et activation de l'identité sexuée (i.e., appartenance à un groupe de sexe) (condition « identité sexuée »).

Compte tenu du fait que nous testons deux versions de la méthode (version courte et version longue), une autre variable a été ajoutée, à savoir, la variable « type de questionnaire », qui comporte 2 modalités (Q2) : « questionnaire 1 » (ou situation 1) (version plus longue : activation par consigne + reconstruction de phrases) et « questionnaire 2 » (ou situation 2) (version plus courte : activation par consigne seule).

Les sujets ont été répartis dans 6 conditions expérimentales correspondant, chacune, à un type d'activation particulier (aucune, identité étudiante, identité sexuée) et à un type de questionnaire particulier (type 1 ou 2) équilibrées au niveau des sexes (cf. Tableau 21).

Nous sommes dans un plan factoriel complexe de forme S <S2 * Q2 *A3>.

Tableau 21

Répartition des sujets dans les 3 conditions expérimentales par type de questionnaire et par sexe

Type de questionnaire	Sexe	Aucune Activation	Activation identité étudiante	Activation identité sexuée	Total
1	**Hommes**	27	28	28	83
	Femmes	35	29	28	92
	Total	62	57	56	175
2	**Hommes**	25	31	30	86
	Femmes	33	30	27	90
	Total	58	61	57	176
Total		120	118	113	351

4.3.4.2 Variables dépendantes

Les variables dépendantes sont au nombre de 13 :

- VD 1 : « saillance du sexe dans l'auto-description »

- VD 2 : « rang d'apparition moyen de la catégorie de sexe »
- VD 3 : « accessibilité de l'endogroupe de sexe »
- VD 4 : « partage de caractéristiques avec l'endogroupe de sexe » ou « proximité avec l'endogroupe de sexe »
- VD 5 : « partage de caractéristiques avec l'exogroupe de sexe »
- VD 6 : « conformité aux stéréotypes masculins »
- VD 7 : « conformité aux stéréotypes féminins » (score de féminité)
- VD 8 : « conscience situationnelle d'appartenance à l'endogroupe » (score de masculinité)

D'autres VD ont été mesurées à titre exploratoire, afin notamment de vérifier l'efficacité de la méthode d'activation d'une identité sociale :

- VD 9 : « saillance de la catégorie étudiant dans l'auto-description »
- VD 10 : « rang d'apparition moyen de la catégorie étudiante »
- VD 11 : « accessibilité de l'endogroupe étudiant »
- VD 12 : « partage de caractéristiques avec l'endogroupe étudiant » ou « proximité avec l'endogroupe étudiant »
- VD 13 : « partage de caractéristiques avec l'exogroupe des jeunes travailleurs »

Le détail des modalités des variables est indiqué dans le point 4.3.2.

4.3.5 Hypothèses opérationnelles

- H0 : *on s'attend à ce que l'identité sexuée soit toujours activée chez les individus, y compris dans la condition contrôle. Par conséquent, aucune différence n'est attendue entre la condition contrôle et la condition « identité sexuée ». En revanche, des différences sur ces mesures sont attendues entre les conditions contrôle et « identité sexuée » et la condition « étudiante » dans laquelle une autre identité est activée pour inhiber l'activation latente de l'identité sexuée chez les sujets.*
- H1 : le niveau de saillance situationnelle du sexe devrait être plus important chez les individus des conditions « identité sexuée » et « contrôle » comparés aux sujets de la condition « étudiante » : ils devraient être plus nombreux à mentionner leur sexe dans la tâche d'auto-description.
- H2 : le rang d'apparition moyen de la catégorie sexe des individus des conditions « identité sexuée » et « contrôle » devrait être moins élevé comparés aux sujets de la condition « étudiante ». Autrement dit, ils devraient se décrire plus vite par leur catégorie de sexe.
- H3 : le score d'accessibilité de la catégorie de sexe devrait être plus important, autrement dit, le score de mots trouvés en rapport avec l'endogroupe de sexe devrait être plus important, dans les conditions « identité sexuée » et « contrôle » comparées à la condition « étudiante ».
- H4 : les sujets de la condition « identité sexuée » et contrôle devraient montrer un score plus important de proximité (partage des caractéristiques) avec l'endogroupe de sexe (H4a) et un score moins important de proximité avec l'exogroupe de sexe (H4b) que les sujets de la condition « étudiante ».
- H5 : Les individus des conditions contrôle et « identité sexuée » devraient se conformer davantage aux stéréotypes de leur groupe de sexe comparés aux sujets de la condition « étudiante ». Autrement dit, les hommes des conditions « identité sexuée » et « contrôle » devraient montrer un score de masculinité (H5a) plus important et un score de féminité (H5b) moins important que les hommes de la condition « étudiante », tandis que les femmes de ces mêmes conditions devraient montrer

un score de féminité plus important (H5c) et un score de masculinité moins important (H5d) que les femmes de la condition « étudiante ».

- H6 : comparés aux sujets de la condition « étudiante », les individus des conditions contrôle et « identité sexuée » devraient montrer un score plus important à l'item mesurant la conscience d'être un homme ou une femme pendant le remplissage du questionnaire.
- H7 : le niveau de saillance situationnelle de la catégorie étudiante devrait être plus important chez les individus de la condition « étudiante » comparés aux sujets des conditions contrôle et « identité sexuée » : ils devraient être plus nombreux à mentionner leur catégorie étudiante dans la tâche d'auto-description.
- H8 : le rang d'apparition moyen de la catégorie étudiante des individus de la condition « étudiante » devrait être moins élevé comparés aux sujets des conditions « identité sexuée » et « contrôle ». Autrement dit, ils devraient se décrire plus vite par leur catégorie d'étudiant.
- H9 : le score d'accessibilité de la catégorie étudiante est plus important, autrement dit, le score de mots trouvés en rapport avec l'endogroupe des étudiants est plus important, dans la condition « étudiante » comparées aux conditions « identité sexuée » et contrôle.
- H10 : Les sujets de la condition « étudiante » devraient montrer un score plus important de proximité (partage des caractéristiques) avec l'endogroupe des étudiants (H10a) et un score moins important d'interdépendance avec l'exogroupe des jeunes travailleurs (H10b) que les sujets des conditions « identité sexuée » et contrôle.

Les hypothèses 7-10 sont testées afin de juger de l'efficacité de la méthode d'activation.

- A titre exploratoire, on peut observer les effets différenciés de l'activation en fonction du sexe. On peut en effet s'attendre à ce que les résultats soient modulés par le sexe de l'individu.

4.3.6 Analyses statistiques

Afin de valider l'échelle de mesure des stéréotypes de sexe, le test d'homogénéité par calcul de l'alpha de Cronbach a été effectué. Pour valider nos hypothèses, nous avons réalisé des ANOVA's factorielles ainsi que des tests non paramétriques (tests du Chi2, de Kruskal-Wallis et de Mann–Whitney).

4.4 Résultats

Dans cette étude, nous cherchons à tester une méthode d'activation de l'identité sexuée. Nous en testons deux versions (questionnaire de type 1 et questionnaire de type 2). Il s'agit d'observer l'effet de cette activation, par ces deux versions de la méthode envisagée, sur le rang d'apparition de leur catégorie de sexe dans une tâche d'auto-description, l'accessibilité de leur catégorie de sexe dans une tâche de mots mêlés, le partage de caractéristiques avec l'endogroupe et l'exogroupe, la conformité aux stéréotypes masculins et féminins et enfin, la conscience situationnelle d'appartenance à un groupe de sexe lors du questionnaire.

4.4.1 Validité de l'échelle de mesure des stéréotypes de sexe

La mesure par alpha de Cronbach de l'homogénéité des échelles été effectuée. L'item masculin « résolu dans ses prises de position » ainsi que l'item féminin « va vers les autres » ont été supprimés, leur suppression améliorant respectivement l'alpha des échelles de masculinité et féminité. Après suppression de ces deux items, les échelles de masculinité et de féminité (8 items chacune) apparaissent homogènes (respectivement, $\alpha = .76$ et $\alpha = .84$).

4.4.2 Effet du type de questionnaire sur les différentes mesures

Les différentes analyses ont été effectuées sur l'échantillon global de chaque condition.

Les tests de Student ne mettent en évidence aucune différence significative entre les deux types de questionnaires (avec ou sans la tâche de mots mêlés), pour aucune des trois conditions pour les scores aux mesures de l'identité sexuée (conscience de son appartenance de sexe, accessibilité de l'endogroupe de sexe, proximité soi/endogroupe de sexe, proximité soi/exogroupe sexe, score de masculinité, score féminité) comme pour les scores aux mesures relatives à l'identité étudiante (accessibilité endogroupe étudiant, proximité soi/endogroupe étudiants, proximité soi/exogroupe travailleurs). L'ensemble des résultats des tests de Student effectués ainsi que les moyennes des différents scores par condition et par type de questionnaire sont présentées dans le Tableau 22.

Par ailleurs, le test du Chi2 de Pearson réalisé dans chaque condition pour tester l'indépendance des variables « type de questionnaire » et saillance de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description » n'indique aucun lien entre les deux variables pour la condition contrôlé ($\chi^2(1, N = 118) = .83$, ns), la condition étudiante ($\chi^2(1, N = 118) = 2.15$, ns) ou la condition identité sexuée ($\chi^2(1, N = 111) = .25$, ns). De même, aucune différence dans la répartition du niveau de saillance de la catégorie étudiant selon le type de questionnaire ne s'observe pour la condition contrôle ($\chi^2(1, N = 118) = .84$, ns), pour la condition étudiante ($\chi^2(1, N = 118)= .00$, ns) ou pour la condition identité sexuée ($\chi^2(1, N = 111) = .075$, ns).

Par ailleurs, le test de Mann-Whitney ne révèle aucune différence significative entre la distribution du questionnaire 1 et celle du questionnaire 2 pour le rang d'apparition de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description pour la condition contrôle (Mann–Whitney U = 1593, n1 = 60, n2 = 58, ns), la condition étudiante (Mann–Whitney U = 1499, n1 = 58, n2 = 60, ns) ou la condition identité sexuée (Mann–Whitney U = 1431.5, n1 = 56, n2 = 55, ns). De même, aucune différence significative n'apparaît entre les deux distributions pour le rang d'apparition de la catégorie d'étudiant dans la tâche d'auto-description pour la condition contrôle (Mann–Whitney U = 1630.5, n1 = 60, n2 = 58, ns), pour la condition étudiante (Mann–Whitney U = 1729, n1 = 58, n2 = 60, ns) ou la condition identité sexuée (Mann–Whitney U = 1453.5, n1 = 56, n2 = 55, ns).

Tableau 22

Tableau récapitulatif des résultats des tests de Student effectués pour les mesures continues

Variable	Condition	Type Quest.	moyenne	*ET*	t	ddl	*p* =	*N*
Conscience appartenance de sexe	Contrôle	1	6.53	1.91	-1.49	118	.139	62
		2	7.05	1.91				58
	Identité étudiante	1	6.06	2.02	-1.757	109	0.082	51
		2	6.77	2.19				60
	Identité sexuée	1	5.84	2.18	-1.828	109	0.07	56
		2	6.55	1.87				55
Accessibilité endogroupe sexe	Contrôle	1	0.83	0.83	-.92	120	.358	63
		2	0.97	0.85				59
	Identité étudiante	1	0.98	0.83	-0.002	113	0.999	57
		2	0.98	0.91				58
	Identité sexuée	1	1.21	0.95	0.655	111	0.514	56
		2	1.11	0.82				57
Proximité soi/endogroupe sexe	Contrôle	1	4.79	1.82	-0.157	120	0.876	63
		2	4.85	1.97				59
	Identité étudiante	1	5.09	1.76	-0.028	115	0.978	56
		2	5.1	1.75				61
	Identité sexuée	1	4.52	1.70	-0.135	111	0.893	56
		2	4.56	1.73				57
Proximité soi/exogroupe sexe	Contrôle	1	3.79	1.60	0.378	120	0.706	63
		2	3.68	1.79				59
	Identité étudiante	1	3.63	1.67	0.631	115	0.529	56
		2	3.44	1.46				61
	Identité sexuée	1	3.86	1.73	0.744	111	0.458	56
		2	3.63	1.48				57
Score masculinité	Contrôle	1	3.24	9.87	0.286	121	0.775	64
		2	3.19	8.34				59
	Identité étudiante	1	3.12	10.04	-1.389	117	0.167	58
		2	3.36	8.79				61
	Identité sexuée	1	3.28	9.46	-1.591	112	0.114	56
		2	3.54	7.62				58
Score féminité	Contrôle	1	4.08	11.07	-0.202	121	0.841	64
		2	4.12	9.66				59
	Identité étudiante	1	3.92	11.39	-1.043	117	0.299	58
		2	4.11	7.73				61
	Identité sexuée	1	4.11	8.01	0.457	112	0.649	56
		2	4.04	7.79				58
Accessibilité endogroupe étudiant	Contrôle	1	1.4	0.95	0.242	120	0.809	63
		2	1.36	0.90				59
	Identité étudiante	1	1.4	0.88	-0.761	113	0.448	57
		2	1.53	0.95			58	58
	Identité sexuée	1	1.25	0.76	0.158	111	0.875	56
		2	1.23	0.70				57
	Contrôle	1	4.24	1.77	-1.126	120	0.262	63

		2	4.59	1.70				59
Proximité soi/endogroupe étudiants	Identité étudiante	1	4.8	1.49	0.605	114	0.546	56
		2	4.62	1.80				60
	Identité sexuée	1	4.16	1.87	-0.034	112	0.973	56
		2	4.17	1.81				58
Proximité soi/exogroupe travailleurs	Contrôle	1	2.83	1.67	-0.588	119	0.558	63
		2	3	1.58				58
	Identité étudiante	1	3.02	1.51	-0.818	114	0.415	56
		2	3.25	1.53				60
	Identité sexuée	1	2.96	1.67	-0.721	112	0.473	56
		2	3.17	1.40				58

4.4.3 Effet de la condition sur les différentes mesures relatives à l'identité sexuée

Les moyennes des différents scores par sexe[109] et par condition pour chaque type de questionnaires (1 et 2), sont indiquées dans le Tableau 25.

4.4.3.1 Effet de la condition sur les différentes mesures de l'identité sexuée pour le questionnaire 1 (avec tâche de mots mêlés)

Échantillon global :

Un résumé de l'ensemble des résultats des ANOVA's effectués ainsi que les moyennes par condition, par sexe et par condition selon le sexe pour les scores aux différentes mesures est proposé dans le Tableau 23.

Concernant l'effet principal de la condition sur les différentes mesures de l'identité sexuée, aucun effet ne s'observe, que ce soit pour la conscience situationnelle de son appartenance de sexe ($F(2,160) = 1.67$, ns), l'accessibilité de l'endogroupe de sexe ($F(2,167) = 2.15$, ns), l'accessibilité de l'exogroupe de sexe, ($F(2, 167) = 1.13$, ns), la proximité entre soi et l'endogroupe de sexe ($F(2,166) = 1.55$, ns), la proximité entre soi et l'exogroupe de sexe ($F(2,166) < 1$, ns), la masculinité ($F(2,169) < 1$, ns) ou la féminité ($F(2,169) < 1$, ns).

Un effet principal du sexe s'observe toutefois pour quelques variables. Un effet du sexe apparaît pour le score d'accessibilité de l'endogroupe de sexe, $F(1,167) = 8.33$, $p < .004$, $\eta^2p = .047$, les hommes montrant un score plus important que les femmes (cf. Tableau 23). Un effet du sexe apparaît également pour le score de proximité entre soi et l'endogroupe de sexe, $F(1,166) = 5.52$, $p < .02$, $\eta^2p = .032$, les femmes montrant un score plus important que les hommes (cf. Tableau 23). Autrement dit, les femmes se sentent plus proches de leur sexe que leur groupe de sexe que les hommes.

Par ailleurs, un effet d'interaction de la condition et du sexe apparaît pour le score d'accessibilité de l'endogroupe de sexe, $F(2,167) = 3.08$, $p < .05$, $\eta^2p = .036$. Le test post hoc de comparaison de moyenne LSD de Fisher indique que les femmes de la condition contrôle montrent un score moins important que toutes les autres conditions, à savoir, que les hommes de la condition

[109] L'effet du sexe sur les différentes mesures, hors activation (groupe contrôle) a été vérifié (cf. Annexe 6.2).

contrôle (p < .001), que les hommes et les femmes de la condition « identité étudiante » (respectivement, p < .02 et p < .03) et que les hommes et les femmes de la condition « identité sexuée » (respectivement, p < .0001 et p < .009). De même, un effet d'interaction de la condition et du sexe apparaît pour le score de masculinité (F(2,169) = 3.14, p < .05, η^2p = .036). Le test du LSD de Fisher montre que les femmes de la condition contrôle montrent un score de masculinité moins important que les femmes de la condition « identité sexuée » et que les hommes contrôle (p < .05 pour les deux comparaisons) (cf. Tableau 23).

Le test du Chi² de Pearson n'indique aucun lien entre la variable condition et la saillance de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description, χ^2(2, N = 171) = .216, ns. De même, le test de Kruskal-Wallis ne montre aucune différence entre les conditions contrôle, « identité sexuée » et « identité étudiante » sur le rang moyen d'apparition de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description χ^2(2) = .399, ns.

Échantillon hommes :

En ce qui concerne les hommes exclusivement, les ANOVA's à un facteur (condition) sur les mesures de l'identité sexuée ne révèlent aucun effet de la condition, que ce soit pour la conscience situationnelle de son appartenance de sexe (F(2,73) < 1, ns), l'accessibilité de l'endogroupe de sexe (F(2,79) = 1.23, ns), la proximité entre soi et l'endogroupe de sexe (F(2, 78) < 1, ns), la proximité entre soi et l'exogroupe de sexe (F(2,78) < 1, ns), la masculinité (F(2,80) = 1.27, ns) ou la féminité (F(2,80) = 2.26, ns). Un résumé de l'ensemble des résultats des ANOVA's effectuées ainsi que les moyennes par condition pour les scores aux différentes mesures est disponible dans le Tableau 25.

Le test du Chi² de Pearson n'indique aucun lien entre la variable condition et la saillance de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description, χ^2(2, N = 79) = .14, ns. De même, le test de Kruskal-Wallis ne montre aucune différence entre les conditions contrôle (N = 23), « identité sexuée » (N = 28) et « identité étudiante » (N = 28) sur le rang moyen d'apparition de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description, χ^2(2) = .149, ns.

Échantillon femmes :

En ce qui concerne les femmes exclusivement, les ANOVA's à un facteur (condition) ne révèlent aucun effet pour la conscience situationnelle de son appartenance de sexe (F(2,87) = 1.04, ns), la proximité entre soi et l'exogroupe de sexe (F(2,88) = 1.23, ns) et la féminité (F(2, 89) <1, ns). En revanche, un effet de la condition apparaît pour le score d'accessibilité de l'endogroupe de sexe, F(2,88) = 4.66, p < .02, η^2p = .096. Les tests post hoc (LSD de Fisher) montrent que les femmes de la condition contrôle montrent un score significativement moins important que les femmes de la condition étudiante (p < .03) et de la condition identité sexuée (p < .006). Un effet de la condition apparaît également pour le score de proximité entre soi et l'endogroupe de sexe, F(2,88) = 3.68, p < .03, η^2p = .077. Les femmes de la condition identité sexuée montrent un score significativement moins important que les femmes de la condition étudiante (LSD de Fisher : p < .01). Autrement dit, les femmes dont l'identité sexuée est activée se sentent moins proches de l'endogroupe de sexe que les femmes de la condition étudiante. De plus, un effet tendanciel de la condition apparaît pour la masculinité (F(2,89) = 2.44, p = .1, η^2p = .052) : les femmes de la condition identité sexuée tendent à montrer un score plus important de masculinité que les femmes de la condition contrôle (LSD de Fisher : p < .04). Un résumé de l'ensemble des résultats des ANOVA's effectuées ainsi que les moyennes par condition pour les scores aux différentes mesures est disponible dans le Tableau 25.

Le test du Chi² de Pearson n'indique aucun lien entre la variable condition et la saillance de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description, χ^2(2, N = 92) = .296, ns. De même, le test de

Kruskal-Wallis ne montre aucune différence entre les conditions contrôle (N = 35), « identité sexuée » (N = 28) et « identité étudiante » (N = 29) sur le rang moyen d'apparition de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description, $\chi^2(2) = .6$, ns.

4.4.3.2 Effet de la condition sur les différentes mesures pour la situation 2

Échantillon global :

Nous allons à présent nous intéresser aux résultats de la situation 2 (questionnaire 2) pour l'échantillon global. Un résumé de l'ensemble des résultats des ANOVA's effectuées ainsi que les moyennes par condition, par sexe et par condition et par sexe pour les scores aux différentes mesures est disponible dans le Tableau 24.

Concernant l'effet principal de la condition sur les différentes mesures de l'identité sexuée, aucun effet ne s'observe, que ce soit pour la conscience situationnelle de son appartenance de sexe ($F(2,166) < 1$, ns), l'accessibilité de l'endogroupe de sexe ($F(2,166) < 1$, ns), la proximité entre soi et l'endogroupe de sexe ($F(2,169) = 1.09$, ns), la proximité entre soi et l'exogroupe de sexe ($F(2,169) < 1$, ns), la masculinité ($F(2,170) = 2.11$, ns) ou la féminité ($F(2,170) < 1$, ns).

Un effet principal du sexe s'observe toutefois pour quelques variables. Les moyennes des scores par sexe sont indiquées dans le Tableau 24. Un effet du sexe apparaît pour le score d'accessibilité de l'endogroupe de sexe, $F(1,166) = 6.11$, $p < .01$, $\eta^2p = .035$, les hommes montrant un score plus important que les femmes. Un effet du sexe apparaît également pour le score de masculinité, $F(1,170) = 3.49$, $p = .06$, $\eta^2p = .02$, les hommes montrant un score plus important que les femmes, ainsi que pour le score de féminité, $F(1,170) = 8.13$, $p < .005$, $\eta^2p = .046$, les femmes montrant un score plus important que les hommes.

Par ailleurs, un effet d'interaction de la condition et du sexe apparaît pour le score de féminité, $F(2,170) = 5.22$, $p = .006$, $\eta^2p = .058$. Le test post hoc de comparaison de moyenne (LSD de Fisher) indique que les hommes de la condition « identité sexuée » ont un score de féminité significativement plus faible que les sujets des autres conditions, à savoir, que les hommes et les femmes de la condition contrôle (respectivement, $p < .03$ et $p < .009$), que les hommes et les femmes de la condition étudiante (respectivement, $p < .02$ et $p < .01$) et que les femmes de la condition identité sexuée ($p < .0001$). De plus, les femmes de la condition identité sexuée montrent un score significativement plus important que les hommes de la condition contrôle ($p < .05$) et de la condition étudiante ($p < .04$).

Le test du Chi² de Pearson n'indique aucun lien entre la variable condition et la saillance de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description, $\chi^2(2, N = 171) = 4.526$, ns. De même, le test de Kruskal-Wallis ne montre aucune différence entre la condition contrôle (N = 57), la condition « identité sexuée » (N = 54) et la condition « identité étudiante » (N = 60) sur le rang moyen d'apparition de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description, $\chi^2(2) = 3.983$, ns.

Échantillon hommes :

En ce qui concerne les analyses effectuées sur les hommes exclusivement, les ANOVA's à un facteur (condition) sur les mesures de l'identité sexuée ne révèlent aucun effet de la condition, que ce soit pour la conscience situationnelle de son appartenance de sexe ($F(2,82) <1$, ns), l'accessibilité de l'endogroupe de sexe ($F(2,81) < 1$, ns), la proximité entre soi et l'endogroupe de sexe ($F(2,82) = 1.6$, ns), la proximité entre soi et l'exogroupe de sexe ($F(2,82) = 1.21$, ns) et la masculinité ($F(2,83) = 1.31$, ns). En revanche, un effet de la condition apparaît pour la féminité ($F(2,83) = 5.99$, $p < .004$, $\eta^2p = .126$). La comparaison de moyennes (LSD de Fisher) montre que les hommes de la condition identité

sexuée montrent un score de féminité moins important que les hommes des conditions contrôle ($p <$ .005) et étudiante ($p <$ .003). Un résumé de l'ensemble des résultats des ANOVA's effectuées ainsi que les moyennes par condition pour les scores aux différentes mesures est disponible dans le Tableau 25.

Le test du Chi² de Pearson n'indique aucun lien entre la variable condition et de la saillance de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description, $\chi^2(2, N = 81) = .24$, ns. De même, le test de Kruskal-Wallis ne montre aucune différence entre les trois conditions (condition contrôle ($N = 24$), la condition « identité sexuée » ($N = 27$) et la condition « identité étudiante » ($N = 30$) sur le rang moyen d'apparition de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description $\chi^2(2) = .05$, ns.

Échantillon femmes :

En ce qui concerne les analyses effectuées sur les femmes exclusivement, les ANOVA's à un facteur (condition) sur les mesures de l'identité sexuée, aucun effet ne s'observe, que ce soit pour la conscience situationnelle de son appartenance de sexe ($F(2,84) <1$, ns), l'accessibilité de l'endogroupe de sexe ($F(2,85) < 1$, ns), la proximité entre soi et l'endogroupe de sexe ($F(2,87) < 1$, ns), la proximité entre soi et l'exogroupe de sexe ($F(2,87) < 1$, ns), la masculinité ($F(2,87) < 1$, ns) ou la féminité ($F(2,87) < 1$, ns). Un résumé de l'ensemble des résultats des ANOVA's effectuées ainsi que les moyennes par condition pour les scores aux différentes mesures est disponible dans le Tableau 25.

Le test du Chi² de Pearson met quant à lui en évidence un lien entre la variable condition et la saillance de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description, $\chi^2(2, N =90) = 8.91$, $p < .02$. La comparaison des effectifs objectifs et théoriques indique que les femmes mentionnant leur sexe dans la tâche d'auto-description sont plus nombreuses qu'attendu dans la condition contrôle et moins nombreuses que prévu dans la condition étudiante. Les femmes ne mentionnant pas leur sexe sont moins nombreuses qu'attendu dans la condition contrôle et plus nombreuses qu'attendu dans la condition étudiante. De même, le test de Kruskal-Wallis met en évidence une différence entre les trois conditions (condition contrôle ($N = 33$), la condition « identité sexuée » ($N = 27$) et la condition « identité étudiante » ($N = 30$) sur le rang moyen d'apparition de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description, $\chi^2(2) = 7.23$, $p < .03$, avec un rang moyen de 37.67 pour la condition contrôle, de 46.26 pour la condition identité sexuée et 53.43 pour la condition étudiante. Afin de préciser ce résultat, la même analyse a été effectuée deux à deux pour les trois conditions. Si aucune différence ne s'observe entre la condition contrôle et la condition identité sexuée ($\chi^2(1) = 2.07$, ns) ou encore la condition identité sexuée et la condition étudiante ($\chi^2(1) = 1.778$, ns), en revanche, une différence apparaître entre la condition contrôle et la condition étudiante ($\chi^2(1) = 6.84$, $p < .009$). Avec un rang moyen de 26.89 pour la condition contrôle et 37.62 pour la condition étudiante, les femmes de la condition étudiante mentionnent moins rapidement leur sexe que les femmes de la condition contrôle.

4.4.4 Effet de la condition sur les différentes mesures relatives à l'identité étudiante

4.4.4.1 Effet de la condition sur les différentes mesures pour la situation 1

Échantillon global :

Un résumé de l'ensemble des résultats des ANOVA's effectués ainsi que les moyennes par condition, par sexe et par condition selon le sexe pour les scores aux différentes mesures est proposé dans le Tableau 23.

Concernant l'effet principal de la condition sur les différentes mesures de l'identité étudiante, aucun effet ne s'observe pour l'accessibilité de l'endogroupe étudiant ($F(2,167) = 2.15$, ns) et la

proximité entre soi et l'exogroupe de sexe ($F(2,166) < 1$, ns). En revanche, un effet de la condition apparaît pour la proximité entre soi et l'endogroupe étudiant, $F(2,166) = 3.04$, $p = .05$, $\eta^2p = .035$. Les tests post hoc (LSD de Fisher) montrent que les sujets de la condition étudiante ont un score plus important que les sujets des conditions contrôle ($p < .05$) et identité sexuée ($p < .03$). Par ailleurs, un effet principal du sexe apparaît pour cette dernière variable ($F(1,166) = 7.6$, $p < .006$, $\eta^2p = .044$), les femmes se montrant plus proches des étudiants que les hommes (cf. Tableau 23).

Le test du Chi² de Pearson n'indique aucun lien entre la variable condition et la saillance de la catégorie étudiante dans la tâche d'auto-description, $\chi^2(2, N = 171) = 1{,}097$, ns. De même, le test de Kruskal-Wallis ne montre aucune différence entre les trois conditions (condition contrôle ($N = 58$), la condition « identité sexuée » ($N = 56$) et la condition « étudiante » ($N = 57$)) sur le rang moyen d'apparition de la catégorie étudiante dans la tâche d'auto-description, $\chi^2(2) = 1{,}249$, ns.

Échantillon hommes :

En ce qui concerne les analyses effectuées sur les hommes exclusivement, les ANOVA's à un facteur (condition) sur les mesures de l'identité étudiante ne révèlent aucun effet pour l'accessibilité de l'endogroupe étudiant ($F(2,79) < 1$, ns) et la proximité entre soi et l'exogroupe de sexe ($F(2,78) < 1$, ns). En revanche, un effet tendanciel de la condition apparaît pour la proximité entre soi et l'endogroupe étudiant, ($F(2,79) = 2.4$, $p = .1$, $\eta^2p = .058$) : les sujets de la condition étudiante montrent un score plus important que les sujets de la condition contrôle (LSD de Fisher : $p < .04$). Un résumé de l'ensemble des résultats des ANOVA's effectuées ainsi que les moyennes par condition pour les scores aux différentes mesures est disponible dans le Tableau 25.

Le test du Chi² de Pearson n'indique aucun lien entre la variable condition et la saillance de la catégorie étudiante dans la tâche d'auto-description, $\chi^2(2, N = 79) = 1.168$, ns. De même, le test de Kruskal-Wallis ne montre aucune différence sur le rang moyen d'apparition de la catégorie étudiante dans la tâche d'auto-description entre les conditions contrôle ($N = 23$), « identité sexuée » ($N = 28$) et « identité étudiante » ($N = 28$), $\chi^2(2) = 1.544$, ns.

Échantillon femmes :

En ce qui concerne les analyses effectuées sur les femmes exclusivement, aucun effet de la condition ne s'observe, que ce soit pour l'accessibilité de l'endogroupe étudiant ($F(2,88) = 1.94$, ns), la proximité entre soi et l'endogroupe étudiant ($F(2,88) = 1.1$, ns) ou la proximité entre soi et l'exogroupe des travailleurs ($F(2,88) < 1$, ns). Un résumé de l'ensemble des résultats des ANOVA's effectuées ainsi que les moyennes par condition pour les scores aux différentes mesures est disponible dans le Tableau 25.

Le test du Chi² de Pearson n'indique aucun lien entre la variable condition et la saillance de la catégorie étudiante dans la tâche d'auto-description, $\chi^2(2, N = 92) = .163$, ns. De même, le test de Kruskal-Wallis ne montre aucune différence sur le rang moyen d'apparition de la catégorie étudiante dans la tâche d'auto-description entre la condition contrôle ($N = 35$), la condition « identité sexuée » ($N = 28$) et la condition « identité étudiante » ($N = 28$), $\chi^2(2) = .584$, ns.

4.4.4.2 Effet de la condition sur les différentes mesures pour la situation 2

Échantillon global :

Un résumé de l'ensemble des résultats des ANOVA's effectués ainsi que les moyennes par condition, par sexe et par condition selon le sexe pour les scores aux différentes mesures est proposé dans le Tableau 24.

Concernant l'effet principal de la condition sur les différentes mesures de l'identité étudiante, aucun effet ne s'observe pour l'accessibilité de l'endogroupe étudiant ($F(2,166) = 1.98$, ns), la proximité entre soi et l'endogroupe étudiant ($F(2,169) < 1$, ns) et la proximité entre soi et l'exogroupe des travailleurs ($F(2,168) < 1$, ns). Par ailleurs, un effet principal du sexe apparaît pour la proximité entre soi et l'endogroupe des étudiants ($F(1,169) = 4.82$, $p<.03$, $\eta^2p = .028$), les femmes se sentant plus proches du groupe des étudiants que les hommes (cf. Tableau 24).

Le test du Chi² de Pearson n'indique aucun lien entre la condition et la saillance de la catégorie étudiante dans la tâche d'auto-description, $\chi^2(2, N = 171) = 1.198$, $p=.549$. De même, le test de Kruskal-Wallis ne montre aucune différence sur le rang moyen d'apparition de la catégorie étudiante dans la tâche d'auto-description entre la condition contrôle ($N = 57$), la condition « identité sexuée » ($N = 54$) et la condition « identité étudiante » ($N = 60$), $\chi^2(2) = .227$, $p = .893$.

Échantillon hommes :

En ce qui concerne les analyses effectuées sur les hommes exclusivement, les ANOVA's à un facteur (condition) sur les mesures de l'identité étudiante, ne révèlent aucun effet pour l'accessibilité de l'endogroupe étudiant ($F(2,81) = 1.52$, ns), la proximité entre soi et l'endogroupe des étudiants ($F(2,83) = 1.93$, ns) et la proximité entre soi et l'exogroupe des travailleurs ($F(2,83) = 1.11$, ns). Un résumé de l'ensemble des résultats des ANOVA's effectuées ainsi que les moyennes par condition pour les scores aux différentes mesures est disponible dans le Tableau 25.

Le test du Chi² de Pearson n'indique aucun lien entre la condition et la saillance de la catégorie étudiante dans la tâche d'auto-description, $\chi^2(2, N = 81) = .025$, $p = .988$. De même, le test de Kruskal-Wallis ne montre aucune différence sur le rang moyen d'apparition de la catégorie étudiante dans la tâche d'auto-description entre la condition contrôle ($N = 24$), la condition « identité sexuée » ($N = 27$) et la condition « identité étudiante » ($N = 30$), $\chi^2(2) = .506$, $p=.777$.

Échantillon femmes :

En ce qui concerne les analyses effectuées sur les femmes exclusivement, aucun effet ne s'observe, que ce soit pour l'accessibilité de l'endogroupe étudiant ($F(2,85) < 1$, ns), la proximité entre soi et l'endogroupe étudiant ($F(2,86) < 1$, ns), ou la proximité entre soi et l'exogroupe de sexe ($F(2,85) < 1$, ns). Un résumé de l'ensemble des résultats des ANOVA's effectuées ainsi que les moyennes par condition pour les scores aux différentes mesures est disponible dans le Tableau 25.

Le test du Chi² de Pearson n'indique aucun lien entre la condition et la saillance de la catégorie étudiante dans la tâche d'auto-description, $\chi^2(2, N = 90) = 2.886$, $p = .236$. De même, le test de Kruskal-Wallis ne montre aucune différence sur le rang moyen d'apparition de la catégorie étudiante dans la tâche d'auto-description entre la condition contrôle ($N = 33$), la condition « identité sexuée » ($N = 27$) et la condition « identité étudiante » ($N = 30$), $\chi^2(2) = 2.09$, $p = .352$.

Tableau 23

*Récapitulatif des effets des ANOVA's facorielles (effet principal de la condition et du sexe et effet d'interaction condition*sexe) et moyennes pour les scores des variables continues pour l'échantillon global de la situation 1 (questionnaire 1) (N=175)*

Variables		Condition			Sexe		Condition*sexe					
		Contrôle	IE	IS	H	F	Contrôle_H	Contrôle_F	IE_H	IE_F	IS_H	IS_F
Conscience appartenance sexe	Moyenne	6.52	6.02	5.84	5.97	6.28	6.37	6.64	5.71	6.24	5.79	5.89
	F	$F(2, 160) = 1.67$			$F(1, 160) <1$		$F(2, 160) < 1$					
	p	ns			ns		ns					
Accessibilité endogroupe de sexe	Moyenne	.85	.98	1.21	1.22	.82	1.3	.5	1	.97	1.36	1.07
	F	$F(2, 167) = 2.15$			$F(1,167) = 8.33$		$F(2, 167) = 3.08$					
	p	ns			$p < .004$, $\eta^2p = .047$		$p < .05$, $\eta^2p = .036$					
Proximité soi/endogroupe de sexe	Moyenne	4.75	5.13	4.52	4.47	5.09	4.52	4.94	4.42	5.76	4.46	4.57
	F	$F(2, 166)= 1.55$			$F(1,166) = 5.52$		$F(2, 166) = 1.89$					
	p	ns			$p < .02$, $\eta^2p = .032$		ns					
Proximité soi/exogroupe de sexe	Moyenne	3.79	3.6	3.86	3.89	3.63	3.78	3.79	4	3.24	3.89	3.82
	F	$F(2, 166) < 1$			$F(1, 166) = 1.12$		$F(2, 166) <1$					
	p	ns			ns		ns					
Masculinité	Moyenne	32.19	31.19	32.89	32.48	31.74	35.07	29.97	31.54	30.86	30.93	34.86
	F	$F(2, 169) < 1$			$F(1, 169) < 1$		$F(2, 169) = 3.14$					
	p	ns			ns		$p < .05$, $\eta^2p = .036$					
Féminité	Moyenne	40.98	39.12	41.13	40.21	40.61	42.82	39.57	37.11	41.03	40.79	41.46
	F	$F(2, 169) < 1$			$F(1, 169) < 1$		$F(2, 169) = 1.78$					
	p	ns			ns		ns					
Accessibilité endogroupe étudiants	Moyenne	1.43	1.39	1.25	1.37	1.35	1.26	1.56	1.48	1.31	1.36	1.14
	F	$F(2, 167) < 1$			$F(1, 167) < 1$		$F(2, 167) = 1.55$					
	p	ns			ns		ns					
	Moyenne	4.23	4.85	4.16	4.02	4.75	3.59	4.74	4.62	5.07	3.89	4.43

Proximité soi/endogroupe étudiants	F	$F(2, 166)= 3.04$			$F(1, 166) = 7.6$			$F(2, 166) < 1$				
	p	$p = .05$, $\eta^2p = .035$			$p < .006$, $\eta^2p = .044$			ns				
Proximité soi/exogroupe travailleurs	Moyenne	2.74	3.02	2.96	2.69	3.09	2.52	2.91	2.88	3.14	2.68	3.25
	F	$F(2, 166) < 1$			$F(1, 166) = 2.71$			$F(2, 166) < 1$				
	p	ns			p = .1			ns				

Note : IE = condition « identité étudiante » ; IS= « condition « identité sexuée » ; H= hommes ; F = femmes ; contrôle_H = hommes de la condition contrôle ; Contrôle_F = femmes de la condition contrôle ; IE_H= hommes de la condition « identité étudiante » ; IE_F= femmes de la condition « identité sexuée » ; IS_H = hommes de la condition « identité sexuée » ; IS_F = femmes de la condition identité sexuée.

Tableau 24

*Récapitulatif des effets des ANOVA's facorielles (effet principal de la condition et du sexe et effet d'interaction condition*sexe) et moyennes pour les scores (des variables continues) pour l'échantillon global de la situation 2 (questionnaire 2) (N=176)*

Variables		**Condition**			**Sexe**		**Condition*sexe**					
		Contrôle	IE	IS	H	F	Contrôle_H	Contrôle_F	IE_H	IE_F	IS_H	IS_F
Conscience appartenance sexe	Moyenne	7.04	6.77	6.55	6.62	6.94	7.04	7.03	6.58	6.97	6.31	6.81
	F	$F(2, 166) < 1$			$F(1, 166) < 1$			$F(2, 166) < 1$				
	p	ns			ns			ns				
Accessibilité endogroupe de sexe	Moyenne	.98	.98	1.11	1.19	.86	1.16	.85	1.1	.86	1.3	.88
	F	$F(2, 166) < 1$			$F(1, 166) = 6.11$			$F(2, 166) < 1$				
	p	ns			$p < .01$, $\eta^2p = .035$			ns				
Proximité soi/endogroupe de sexe	Moyenne	4.84	5.1	4.59	4.6	5.09	4.56	5.06	5.06	5.13	4.14	5.07
	F	$F(2, 169) = 1.09$			$F(1, 169) = 3.31$			$F(2, 169) < 1$				
	p	ns			$p = .07$, $\eta^2p = .02$			ns				
Proximité soi/exogroupe de sexe	Moyenne	3.67	3.44	3.66	3.59	3.59	3.96	3.45	3.32	3.57	3.55	3.78
	F	$F(2, 169) < 1$			$F(1, 169) < 1$			$F(2, 169) = 1.04$				
	p	ns			ns			ns				
Masculinité	Moyenne	31.88	33.61	35.26	34.87	32.33	32.92	31.09	34.84	32.33	36.53	33.85
	F	$F(2, 170) = 2.11$			$F(1, 170) = 3.49$			$F(2, 170) < 1$				

	p	ns			$p = .06$, $\eta^2 p = .02$			ns					
Féminité	Moyenne	41.14	41.15	40.37	39.13	42.58	40.72	41.45	40.84	41.47	36.03	45.18
	F	$F(2, 170) < 1$			$F(1, 170) = 8.13$			$F(2, 170) = 5.22$				
	p	ns			$p < .005$, $\eta^2 p = .046$			$p = .006$, $\eta^2 p = .058$				
Accessibilité endogroupe étudiants	Moyenne	1.33	1.53	1.21	1.3	1.42	1.24	1.39	1.52	1.55	1.13	1.31
	F	$F(2, 166) = 1.98$			$F(1, 166) <1$			$F(2, 166) < 1$				
	p	ns			ns			ns				
Proximité soi/endogroupe étudiants	Moyenne	4.59	4.62	4.21	4.17	4.76	4.36	4.76	4.52	4.72	3.67	4.81
	F	$F(2, 169) < 1$			$F(1, 169) = 4.82$			$F(2, 169) = 1.16$				
	p	ns			$p < .03$, $\eta^2 p = .028$			ns				
Proximité soi/exogroupe travailleurs	Moyenne	2.96	3.25	3.19	3.08	3.19	2.76	3.13	3.39	3.1	3.03	3.37
	F	$F(2, 168) < 1$			$F(1, 168) < 1$			$F(2, 168) < 1$				
	p	ns			ns			ns				

Note : IE = condition « identité étudiante » ; IS= « condition « identité sexuée » ; H= hommes ; F = femmes ; contrôle_H = hommes de la condition contrôle ; Contrôle_F = femmes de la condition contrôle ; IE_H= hommes de la condition « identité étudiante » ; IE_F= femmes de la condition « identité sexuée » ; IS_H = hommes de la condition « identité sexuée » ; IS_F = femmes de la condition identité sexuée.

Tableau 25

Récapitulatif des effets des ANOVA's à un facteur (condition) et moyennes pour les scores des variables continues pour les hommes (N=169) et les femmes (N=182) de la situation 1 (questionnaire 1) et de la situation 2 (questionnaire 2)

		Questionnaire 1						**Questionnaire 2**					
Variables		**Hommes (*N* = 83)** Condition			**Femmes (*N* = 92)** Condition			**Hommes (*N* = 86)** Condition			**Femmes (*N* = 90)** Condition		
		Contrôle	IE	IS	Contrôle	Contrôle	IE	IS	Contrôle	Contrôle	IE	IS	Contrôle
Conscience appartenance sexe	Moyenne	6.37	5.71	5.79	6.64	6.37	5.71	5.79	6.64	6.37	5.71	5.79	6.64
	F	$F(2, 73) < 1$			$F(2, 87) = 1.04$			$F(2, 82) < 1$			$F(2, 84) < 1$		
	p	ns			ns			ns			ns		

Accessibilité endogroupe de sexe	Moyenne	1.3	1	1.36	.5	1.3	1	1.36	.5	1.3	1	1.36	.5	
	F	$F(2, 79) = 1.23$			$F(2, 88) = 4.66$			$F(2, 81) < 1$			$F(2, 85) < 1$			
	p	ns			$p < .02$, $\eta^2 p = .096$			ns			ns			
Proximité soi/endogroupe de sexe	Moyenne	4.52	4.42	4.46	4.94	4.52	4.42	4.46	4.94	4.52	4.42	4.46	4.94	
	F	$F(2, 78) < 1$			$F(2, 88) = 3.68$			$F(2, 82) = 1.6$			$F(2, 87) < 1$			
	p	ns			$p < .03$, $\eta^2 p = .077$			ns			ns			
Proximité soi/exogroupe de sexe	Moyenne	3.78	4	3.89	4.94	3.78	4	3.89	4.94	3.78	4	3.89	4.94	
	F	$F(2, 78) < 1$			$F(2, 88) = 1.23$			$F(2, 82) = 1.21$			$F(2, 87) < 1$			
	p	ns			ns			ns			ns			
Masculinité	Moyenne	35.07	31.54	30.93	29.97	35.07	31.54	30.93	29.97	35.07	31.54	30.93	29.97	
	F	$F(2, 80) = 1.27$			$F(2, 89) = 2.44$			$F(2, 83) = 1.31$			$F(2, 87) < 1$			
	p	ns			$p < .1$, $\eta^2 p = .052$			ns			ns			
Féminité	Moyenne	42.82	37.11	40.79	39.57	42.82	37.11	40.79	39.57	42.82	37.11	40.79	39.57	
	F	$F(2, 80) = 2.26$			$F(2, 89) < 1$			$F(2, 83) = 5.99$			$F(2, 87) = 1.4$			
	p	ns			ns			$p < .004$, $\eta^2 p = .126$			ns			
Accessibilité endogroupe étudiants	Moyenne	1.26	1.48	1.36	1.56	1.26	1.48	1.36	1.56	1.26	1.48	1.36	1.56	
	F	$F(2, 79) < 1$			$F(2, 88) = 1.94$			$F(2, 81) = 1.52$			$F(2, 85) < 1$			
	p	ns			ns			ns			ns			
Proximité soi/endogroupe étudiants	Moyenne	3.59	4.62	3.89	4.74	3.59	4.62	3.89	4.74	3.59	4.62	3.89	4.74	
	F	$F(2,79) = 2.4$			$F(2, 88) = 1.1$			$F(2, 83) = 1.93$			$F(2, 86) < 1$			
	p	$p < 1$, $\eta^2 p = .058$			ns			ns			ns			
Proximité soi/exogroupe travailleurs	Moyenne	2.52	2.88	2.68	2.91	2.52	2.88	2.68	2.91	2.52	2.88	2.68	2.91	
	F	$F(2, 78) < 1$			$F(2, 88) < 1$			$F(2, 83) = 1.11$			$F(2, 85) < 1$			
	p	ns			ns			ns			ns			

Note : contrôle = condition contrôle ; IE = condition « identité étudiante » ; IS= « condition « identité sexuée »

Tableau 26

Synthèse des résultats significatifs de l'étude 4

Effet observé (analyse)[a]	**Section**	**Résultats significatifs**		
Effet du type de questionnaire sur les scores par condition (test de Student, du Chi2, de Mann-Whitney)	4.4.2	Aucun effet		
Effet de la condition sur les différentes mesures relatives à l'identité sexuée (ANOVA's & LSD de Fisher, Chi2, Kruskal-Wallis)	4.4.3	**Situation 1**		
		Echantillon global	**Hommes**	**Femmes**
		- Effet du sexe sur « accessibilité de l'endogroupe de sexe » : hommes > femmes - Effet du sexe sur « proximité soi /endogroupe de sexe : femmes > hommes - Effet d'interaction sexe*condition sur « accessibilité de l'endogroupe de sexe » : femmes contrôle < autres conditions (i.e., hommes contrôle, hommes et femmes « identité étudiante » et hommes et femmes « identité sexuée ») - Effet d'interaction sexe*condition sur score de masculinité : femmes contrôle < femmes « identité sexuée » et hommes contrôle.	- Aucun effet	- Effet de la condition sur « accessibilité de l'endogroupe de sexe » : femmes contrôle < femmes « identité étudiante » et femmes « identité sexuée » - Effet de la condition sur « proximité soi/endogroupe de sexe : femmes « identité sexuée » < femmes « identité étudiante » - *Effet tendanciel de la condition sur la masculinité (p=.1) : femmes « identité sexuée » > femmes contrôle.*
	4.4.3	**Situation 2**		
		Echantillon global	**Hommes**	**Femmes**
		- Effet du sexe sur « accessibilité de l'endogroupe de sexe » : hommes > femmes - Effet du sexe sur masculinité : hommes >femmes - Effet du sexe sur féminité : femmes > hommes	- Effet de la condition sur féminité : hommes « identité sexuée » < hommes contrôle et « identité étudiante »	- Lien entre la condition et la saillance de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description (Chi2) : femmes mentionnant leur sexe plus nombreuses qu'attendu dans la condition contrôle et moins nombreuses que prévu dans la condition étudiante ; femmes ne mentionnant pas leur

		- Effet d'interaction condition*sexe sur féminité : hommes « identité sexuée » < autres conditions (i.e., femmes « identité sexuée », hommes et femmes contrôle, hommes et femmes « identité étudiante ») et femmes « identité sexuée » > hommes contrôle et hommes « identité étudiante »		sexe moins nombreuses qu'attendu dans la condition contrôle et plus nombreuses qu'attendu dans la condition étudiante. - Effet de la condition sur rang moyen d'apparition de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description (Kruskal Wallis) : femmes contrôle < femmes « identité étudiante ».
Effet de la condition sur les différentes mesures relatives à l'identité étudiante (ANOVA's & LSD de Fisher, Chi2, Kruskal-Wallis)		**Situation 1**		
		Echantillon global	**Hommes**	**Femmes**
	4.4.4	- Effet de la condition sur « proximité soi/endogroupe étudiant : condition « identité étudiante » > conditions contrôle et « identité sexuée ». - Effet du sexe sur proximité soi/ endogroupe étudiant : femmes > hommes	- *Effet tendanciel de la condition sur « proximité soi/endogroupe étudiant » (p=.1) : hommes « identité étudiante » > hommes contrôle.*	- Aucun effet
		Situation 2		
		Echantillon global	**Hommes**	**Femmes**
	4.4.4	- Effet du sexe sur proximité soi/endogroupe des étudiants : femmes > hommes	- Aucun effet	- Aucun effet

Note : les résultats en italique ne sont que tendanciels.
[a] L'analyse de fiabilité de l'échelle du Gana n'est pas présentée ici (voir. 4.4.1).

4.5 Discussion

L'ensemble des résultats significatifs de l'étude 4 sont disponibles dans le Tableau 26.

Dans cette étude, nous cherchions à tester l'effet de deux versions (courte ou longue) d'une méthode d'activation de l'identité sexuée. La première version (situation 1) consistait à utiliser la consigne préalable à la tâche ainsi qu'une tâche d'amorçage par reconstruction de phrases. La seconde version (situation 2) consistait à utiliser uniquement la consigne. L'efficacité de la méthode d'activation de l'identité sexuée a été évaluée par mesure de la saillance situationnelle de la catégorie de sexe, du rang d'apparition de la catégorie de sexe dans une tâche d'auto-description, de l'accessibilité de la catégorie de sexe dans une tâche de mots mêlés, de la proximité ressentie avec l'endogroupe et l'exogroupe (en termes de sentiment de partage de caractéristiques), de la conformité aux stéréotypes masculins et féminins et enfin, par mesure de la conscience situationnelle d'appartenance à un groupe

de sexe lors du questionnaire. Nous cherchions également à évaluer l'efficacité de la méthode d'activation de l'identité étudiante pour vérifier l'efficacité de la méthode.

Compte tenu des résultats de l'étude précédente (étude 3), nous posions comme présupposé que l'identité sexuée est une variable activée de manière latente (H0). Par conséquent, plus que de l'activer il s'agit d'inhiber son activation pour obtenir une méthode dite d'activation de l'identité sexuée (en l'occurrence de désactivation). Nous n'attendions donc pas nécessairement de différences entre la condition dans laquelle l'identité sexuée était activée (condition « identité sexuée ») et la condition dans laquelle aucune activation n'était effectuée (condition contrôle). En revanche, nous faisions l'hypothèse que l'activation d'une autre identité sociale inhiberait cette activation latente de l'identité sexuée. Les différences attendues dans notre étude sur les différentes mesures concernent donc les conditions contrôle et « identité sexuée », comparées à la condition « étudiante ».

Nous nous attendions à ce que l'activation de l'identité sexuée, et l'absence d'activation de toute sorte, rende plus saillante l'identité sexuée comparé à la situation dans laquelle l'identité sociale étudiante était activée. Sur la base des travaux montrant un effet du contexte sur la saillance d'une identité sociale donnée et de l'identité sociale de sexe en particulier (e.g., McGuire *et al.,* 1979), nous faisions l'hypothèse que le niveau de saillance situationnelle du sexe serait plus important chez les individus des conditions « identité sexuée » et « contrôle » comparés aux sujets de la condition étudiante, avec plus d'individus à mentionner leur sexe dans la tâche d'auto-description dans les deux premières conditions (H1). Nous nous attendions, dans le même temps, à ce que le rang d'apparition moyen de la catégorie de sexe des individus des conditions « identité sexuée » et « contrôle » soit moins élevé comparé aux sujets de la condition étudiante, les sujets des deux premières conditions se décrivant plus rapidement par leur catégorie de sexe (H2). Aucun effet de la condition n'est apparu pour la situation 1, pour l'échantillon global comme pour les hommes et les femmes de manière séparée. En revanche, pour la situation 2, des effets apparaissent, pour les femmes seulement. Il apparaît que les femmes mentionnant leur sexe sont plus nombreuses qu'attendu dans la condition contrôle et moins nombreuses que prévu dans la condition étudiante. Les femmes ne mentionnant pas leur sexe sont en revanche moins nombreuses qu'attendu dans la condition contrôle et plus nombreuses qu'attendu dans la condition étudiante. Si on ne note pas de différence entre les femmes de la condition « identité sexuée » et les femmes de la condition « étudiante », cela semble mettre en évidence une saillance moins importante du sexe dans la condition « étudiante ». L'hypothèse 1 est donc partiellement validée chez les femmes de la situation 2 seulement. Par ailleurs, si aucun effet de la condition ne s'observe sur le rang d'apparition de la catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description, pour la situation 1, on note un effet dans la situation 2, mais là encore, uniquement pour les femmes. Plus précisément, les femmes de la condition contrôle montrent un rang plus faible de mention du sexe dans la tâche d'auto-description que les femmes de la condition « identité étudiante ». Dit autrement, les femmes chez qui aucune activation n'a été effectuée citent plus rapidement leur catégorie de sexe dans la tâche d'auto-description que les femmes dont on a activé l'identité étudiante. Là encore, si aucune différence ne s'observe entre les femmes de la condition « identité sexuée » et les femmes de la condition « étudiante », cela semble mettre en évidence une moindre saillance du sexe chez les femmes dont on a activé l'identité étudiante. Cela semble aller dans le sens d'une inhibition ou désactivation de l'identité sexuée, grâce à l'activation de l'identité étudiante. Toutefois, là encore, notre hypothèse 2 n'est que partiellement validée et uniquement chez les femmes de la situation 2.

Nous nous attendions également à ce que, compte tenu du fait que l'identité sexuée est censée être rendue moins saillante dans la condition « identité étudiante », les individus des conditions contrôle et « identité sexuée » montrent un score plus important à l'item mesurant la conscience d'être un homme ou une femme pendant le remplissage du questionnaire, comparés aux sujets de la condition «

étudiante » (H6). Aucun effet de la condition n'est apparu sur la conscience situationnelle de son appartenance de sexe, ni dans la situation 1, ni dans la situation 2. Notre hypothèse est donc infirmée.

Nous nous attendions par ailleurs à ce que, de par la désactivation de l'identité sexuée chez les individus dont l'identité sociale étudiante a été activée, le score d'accessibilité de la catégorie de sexe soient plus important dans les conditions « identité sexuée » et « contrôle », comparé à la condition « étudiante ». Autrement dit, nous nous attendions à ce que le nombre de mots trouvés en rapport avec l'endogroupe de sexe, dans la tâche de mots mêlés, soient plus important pour les individus des deux premières conditions (H3). Dans la situation 1, aucun effet de la condition n'apparaît. Un effet d'interaction de la condition et du sexe sur ce score montre toutefois que les femmes de la condition contrôle ont un score moins important que les hommes et les femmes des autres conditions. Autrement dit, les femmes chez qui aucune activation n'a été effectuée montreraient un niveau d'accessibilité de l'endogroupe moins important. Cet effet se retrouve dans l'échantillon des femmes : les femmes de la condition contrôle montrent un niveau d'accessibilité plus faible que les femmes des conditions « identité sexuée » et « étudiante ». Cet effet ne va pas dans le sens de nos hypothèses. L'hypothèse 3 est donc infirmée pour la situation 1. Aucun effet de la condition ou d'interaction n'apparaît pour ce score dans la situation 2. L'hypothèse 3 est donc également infirmée pour la situation 2.

Nous nous attendions également à ce que l'activation de l'identité sexuée des individus, ou l'absence d'activation de toute sorte, amène les individus à se sentir plus proches de leur endogroupe de sexe. Par conséquent, on s'attendait à ce qu'ils se sentent plus proches de leur groupe de sexe, comparés aux sujets chez qui on a activé l'identité étudiante. Plus précisément, nous faisions l'hypothèse que les sujets des conditions « identité sexuée » et contrôle montrent un score plus important de proximité (en tant que sentiment de partage de caractéristiques) avec l'endogroupe de sexe (H4a) et un score moins important de proximité avec l'exogroupe de sexe (H4b) que les sujets de la condition « identité étudiante ». Dans la situation 1, aucun effet de la condition ou d'interaction de la condition et du sexe n'apparaît pour ces variables. Seul apparaît un effet de la condition, chez les femmes, pour le score de proximité entre soi et l'endogroupe de sexe : les femmes de la condition « identité sexuée » montrent un score moins important que les femmes de la condition « étudiante ». Autrement dit, les femmes chez qui on a activé l'identité sexuée se décrivent moins proches du groupe des femmes que les femmes dont on a activé l'identité étudiante. Cet effet ne correspond pas à nos attentes. L'hypothèse 4 (a et b) est donc infirmée pour la situation 1. Aucun effet n'apparaît pour la situation 2 : notre hypothèse 4 (a et b) est également infirmée pour la situation 2.

Nous nous attendions enfin à ce que, compte tenu de l'activation effectuée, les individus des conditions contrôle et « identité sexuée » se conforment davantage aux stéréotypes de leur groupe de sexe, comparés aux sujets de la condition « identité étudiante » (H5). Autrement dit, on s'attendait à ce que les hommes des conditions « identité sexuée » et « contrôle » montrent un score de masculinité (H5a) plus important et un score de féminité (H5b) moins important que les hommes de la condition « étudiante ». Nous nous attendions à ce que les femmes de ces mêmes conditions montrent un score de féminité plus important (H5c) et un score de masculinité moins important (H5d) que les femmes de la condition étudiante. Dans la situation 1, aucun effet n'apparaît pour le score de féminité. On note en revanche un effet d'interaction de la condition et du sexe sur le score de masculinité : les femmes de la condition contrôle se montrent moins masculines que les femmes de l'identité sexuée et que les hommes de la condition contrôle. Cet effet de la condition sur le score de masculinité s'observe également chez les femmes seules de la situation 1 : les femmes de la condition « identité sexuée » se montrent plus masculines que les femmes de la condition contrôle. Cet effet ne correspond pas à nos attentes. Notre hypothèse 5 est donc infirmée pour la situation 1. Dans la situation 2, aucun effet n'apparaît pour le score de masculinité. Nos hypothèses 5a et 5d sont donc infirmées. En revanche, un

effet d'interaction de la condition et du sexe apparaît pour le score de féminité : les femmes de la condition « identité sexuée » se montrent plus féminines que les hommes des trois conditions. De plus, les hommes de la condition « identité sexuée » se montrent moins féminins que les hommes et les femmes des autres conditions. De même, chez les hommes de la situation 2, il apparaît que les hommes de la condition « identité sexuée » se décrivent moins féminins que les hommes des conditions « étudiante » et contrôle. Ces résultats semblent indiquer une tendance des femmes dont on a activé l'identité sexuée, dans la situation 2, à se montrer féminines. Toutefois aucune différence entre les femmes des trois conditions ne s'observe. Par conséquent, l'hypothèse 5c est infirmée. Ces résultats semblent, de plus, indiquer que les hommes dont on a activé l'identité sexuée, dans la situation 2, se décrivent moins féminins, autrement dit, se montrent moins conformes aux stéréotypes de l'exogroupe. Toutefois, aucune différence n'apparaît entre les hommes de la condition contrôle et « étudiante » et les hommes des conditions contrôle et « identité sexuée » se distinguent sur ce score. Notre hypothèse 5b n'est donc que partiellement vérifiée pour les hommes. L'hypothèse 5 est donc partiellement confirmée, pour les hommes de la situation 2 seulement, et uniquement pour le score de féminité.

Afin de vérifier l'efficacité de la méthode d'activation, les effets de l'activation ont également été observés sur les mesures relatives à l'identité étudiante. Plus précisément, nous faisions l'hypothèse que le niveau de saillance situationnelle de la catégorie étudiante serait plus important chez les individus de la condition « identité étudiante », comparés aux sujets des conditions contrôle et « identité sexuée ». Nous nous attendions donc à ce qu'ils soient plus nombreux à mentionner leur catégorie étudiante dans la tâche d'auto-description (H7). De même, nous nous attendions à ce que le rang d'apparition moyen de la catégorie étudiante des individus de la condition « identité étudiante » soit moins élevé comparés aux sujets des conditions « identité sexuée » et « contrôle » (H8). Aucun lien entre la condition et la saillance de la catégorie étudiante ne s'observe et aucun effet de la condition n'apparaît sur le rang moyen d'apparition de sa catégorie d'étudiant. L'hypothèse 8 est donc infirmée pour les deux situations (1 et 2).

Nous nous attendions par ailleurs à ce que, de par l'activation de l'identité sociale étudiante, le score d'accessibilité de la catégorie étudiante soit plus important dans la condition « étudiante » comparé aux conditions « identité sexuée » et contrôle. Autrement dit, nous nous attendions à ce que le nombre de mots trouvés en rapport avec l'endogroupe étudiant, dans la tâche de mots mêlés, soient plus important pour les individus de la condition « étudiante » (H9). Aucun effet de la condition ou d'interaction du sexe et de la condition n'apparaît pour la situation 1, comme pour la situation 2. L'hypothèse 9 est donc infirmée pour les deux situations.

Enfin, nous nous attendions à ce que, de par l'activation effectuée, les sujets de la condition « identité étudiante » montrent un score plus important de proximité ressentie avec l'endogroupe des étudiants (H10a) et un score moins important de proximité avec l'exogroupe des jeunes travailleurs (H10b) que les sujets des conditions « identité sexuée » et contrôle (H10). Aucun des effets attendus n'apparaît dans la situation 2. Dans la situation 1, en revanche, un effet de la condition apparaît dans l'échantillon global sur le score de proximité entre soi et l'endogroupe étudiant : les sujets de la condition « identité étudiante » se décrivent plus proches de l'endogroupe étudiant que les sujets des conditions contrôle et « identité sexuée ». Chez les hommes et les femmes séparés, cette tendance se retrouve uniquement chez les hommes : les hommes dont on a activé l'identité étudiante se décrivent plus proches des étudiants comparés aux hommes de la condition contrôle, uniquement. L'hypothèse 10a est ainsi confirmée dans la situation 1, mais l'effet observable dans l'échantillon global semble s'expliquer davantage par l'effet observé chez les hommes.

Pour résumer, en ce qui concerne les hypothèses relatives à l'activation de l'identité sexuée (H1-H6), aucune n'est vérifiée. Seuls apparaissent des effets partiels, le plus souvent dans une seule situation, et dans un seul groupe de sexe. En ce qui concerne les hypothèses relatives à l'activation de l'identité étudiante (H7-H10), seule l'hypothèse 10a est confirmée pour la situation 1 uniquement : les individus chez qui on a activé l'identité étudiante se sentent plus proches du groupe des étudiants que les individus chez qui on a activé l'identité sexuée et les individus chez qui aucune activation n'a été effectuée. Cet effet n'apparaît que chez les hommes. Ainsi, d'une manière générale, nos hypothèses ne sont pas validées.

Malgré l'absence des effets attendus, quelques effets peuvent être toutefois notés. L'effet de la condition observé, pour les femmes dans la situation 1, sur le score de proximité avec l'endogroupe de sexe (i.e., le fait que les femmes de la condition « identité sexuée » montrent un score plus faible que les femmes de la condition « identité étudiante ») laisse penser que l'activation de l'identité étudiante a pu, comme attendu, désactiver l'identité sexuée, d'où cette différence entre les deux conditions. Aucune différence n'apparaît néanmoins entre la condition « étudiante » et la condition contrôle. Cela suggère que l'activation de l'identité sexuée a finalement pu avoir un effet et que, contrairement à nos attentes, cette activation ait davantage tendance à amener les femmes à se distancier de leur groupe de sexe qu'à s'en rapprocher, possiblement en raison du statut de dominé de leur groupe de sexe (Lorenzi-Cioldi, 1988). L'effet tendanciel de la condition sur le score de masculinité des femmes, dans la situation 1, semble également aller dans ce sens : les femmes de la condition « identité sexuée » montrent un score de masculinité plus important que les femmes de la condition contrôle. Cela semble indiquer deux choses. Il semble, d'une part, que l'activation de l'identité sexuée ait bien eu un effet, qui s'observerait chez les femmes de la situation 1, d'où la différence entre la condition contrôle et la condition identité sexuée pour le score de masculinité. D'autre part, cela semble indiquer que, contrairement à nos attentes, cette activation conduirait les femmes à se distancier de leur groupe de sexe en se décrivant davantage conformes à l'exogroupe (en l'occurrence en se décrivant plus masculines en termes de traits). Ces effets peuvent s'expliquer par une volonté de mise à distance, chez les femmes, de leur appartenance à leur groupe de sexe lorsque l'identité sexuée est activée compte tenue de l'asymétrie sociale entre les sexes (Lorenzi-Cioldi, 1998) qui peut être rendue saillante en même temps que l'identité sexuée. Ces résultats sont toutefois à prendre avec précaution car, dans la situation 2, les femmes de la condition « identité sexuée » se décrivent plus féminines que les hommes des autres conditions, ce qui n'est pas le cas des femmes des autres conditions. Donc, même si elles ne se distinguent pas des femmes des autres conditions, cela semble indiquer qu'elles ne cherchent pas nécessairement, du moins dans la situation 2, à se distancier du groupe des femmes en se montrant peu féminines lorsqu'on active l'identité sexuée.

Il est à noter qu'un effet du sexe apparaît pour le score d'accessibilité de l'endogroupe de sexe, dans la situation 1 comme dans la situation 2, les hommes montrant un score plus important. Cela semble mettre en évidence une plus grande saillance de l'endogroupe de sexe chez les hommes. On aurait pu s'attendre au contraire au regard des travaux qui montrent une plus graande centralité de l'identité sociale de sexe des femmes (e.g., Cameron & Lalonde, 2001 ; Turner & Brown, 2007). On peut envisager que ces résultats soient liés aux différences de sexe dans certaines tâches impliquant par exemple les rotations spatiales. Si les femmes montrent davantage de capacités dans les tâches verbales, les hommes montrent de plus grandes capacités dans les tâches de rotation mentale (Kimura, 2000 ; Voyer *et al.,* 1995). Toutefois, le fait qu'aucune différence de sexe n'apparaisse pour le score d'accessibilité de l'endogroupe étudiant laisse penser qu'il s'agit davantage d'une plus grande accessibilité de l'endogroupe de sexe chez les hommes que d'un effet du sexe sur la tâche en elle-même. Par ailleurs, un effet du sexe apparaît dans la situation 1 sur le score de proximité entre soi et

l'endogroupe de sexe, les femmes se décrivant plus proches de l'endogroupe de sexe que les hommes. Cet effet peut s'expliquer par le fait que les femmes favorisent davantage leur identité collective et donc l'uniformisation de leur membres (De Bosscher *et al.,* 2010; Lorenzi-Cioldi, 1988). Cet effet ne s'observe cependant pas dans la situation 2. En revanche, dans la situation 1 comme dans la situation 2, les femmes disent se sentir plus proches de l'endogroupe étudiant que les hommes. Cela peut également s'expliquer par le fait que, comparés aux femmes, les hommes se décrivent moins en termes de groupe et davantage en tant qu'individu. Cette tendance peut éventuellement s'étendre aux autres groupes en général. Les femmes peuvent éventuellement monter une plus grande identité collective, y compris lorsqu'il s'agit d'autres groupes que leur groupe de sexe. Il se peut également que les stéréotypes féminins en termes de traits (centrés sur le rapport à autrui) (Bem, 1974 ; Broverman *et al.,* 1972) soient davantage liés aux normes, stéréotypes, valeurs (e.g., collectivisme) des étudiants en sciences humaines et sciences dures qui constituent l'échantillon observé, ce qui peut amener les femmes, davantage féminines (cf. point 4.4.1) à se sentir plus proche de ce groupe.

Enfin, il est à noter qu'aucune différence ne s'observe entre les deux situations (deux versions de la méthode d'activation) sur les différentes mesures. Par conséquent, les deux méthodes (consigne et amorçage – situation 1- ou consigne seule – situation 2) ne semblent pas se distinguer. Lorsqu'on regarde les résultats de nos hypothèses dans les deux méthodes, on note néanmoins quelques différences. Les effets observables dans une situation ne le sont pas nécessairement dans l'autre. Ce phénomène est particulièrement visible pour les résultats observables pour les femmes des deux situations : alors que certains éléments semblent indiquer, dans la situation 1, que l'activation de l'identité sexuée peut amener à une mise à distance d'avec son groupe de sexe, il apparaît, dans la situation 2, que les femmes dont on a activé l'identité sexuée apparaissent plus féminines que les hommes des autres conditions, ce qui n'est pas le cas des femmes des autres conditions. Les effets semblent ainsi varier d'une situation à l'autre. De plus, on note un effet du sexe sur les scores de masculinité et de féminité dans la situation 2 seulement : les femmes apparaissent plus féminines et les hommes plus masculins. Le fait que ces effets ne s'observent pas dans la situation 1 et les effets commentés précédemment, sur la potentielle activation de l'identité sexuée des femmes qui les amènerait à se détacher de leur groupe de sexe, laisse penser que dans la situation 1, quelque-chose de l'ordre de l'identité sexuée a bien été activé et a inhibé ces effets du sexe sur les scores de masculinité et de féminité, mais pas dans la situation 2 ou pas avec les mêmes effets. Les deux versions de la méthode testée ne semblent donc finalement pas avoir les mêmes effets.

Ainsi, la grande majorité de nos hypothèses ne sont pas vérifiées, ce qui ne nous permet pas de conclure à l'efficacité de notre méthode d'activation de l'identité sexuée. En effet, si quelques effets s'observent, ceux-ci manquent de consistance entre les mesures. De plus, les effets sont observables soit dans une situation, soit dans l'autre. Il en va de même pour nos hypothèses relatives à l'activation de l'identité sociale étudiante, ce qui semble indiquer que, plus largement, la méthode d'activation d'une identité sociale (en l'occurrence l'identité étudiante ou l'identité sexuée) n'est pas efficace. Par conséquent, il semble que l'absence de résultats ne soit pas le seul fait d'une difficulté à activer ou à désactiver l'identité sexuée, mais que cela soit dû à la méthode d'activation et/ou d'évaluation de l'efficacité de l'activation effectuée. Une autre méthode d'activation de l'identité sexuée doit donc être envisagée. Les quelques effets de la condition ou d'interaction du sexe et de la condition sur la féminité (situation 2), la masculinité (situation 1) ou la proximité soi/ endogroupe (situation 1), par exemple, laissent penser que l'activation de l'identité sexuée a bien quelques effets et que ces effets se distinguent de ceux observés dans la condition contrôle. Sans remettre en cause l'idée que l'identité sexuée serait une variable latente, certains résultats allant dans ce sens, cela semble indiquer qu'elle peut tout de même être activée sans qu'il faille nécessairement la désactiver, par l'activation d'une autre identité

sociale. Il est intéressant de noter, par ailleurs, que des différences de sexe semblent s'observer dans les effets de l'activation de l'identité sexuée. Si les résultats de cette étude ne nous permettent pas d'investiguer plus avant ces effets, étant donné que l'activation ne semble pas avoir entièrement fonctionné, il serait intéressant, dans de futures études, d'investiguer ces effets différenciés selon le sexe. Cette étude clos ainsi le chapitre 2 et le premier axe de ce travail de thèse.

Synthèse de l'Axe 1

Le premier axe de ce travail de thèse visait à valider une partie des outils dont nous avons besoin pour la suite de ce travail, à savoir un outil de mesure de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité (chapitre 5) et un outil d'activation de l'identité sexuée (chapitre 6).

La première étude (étude 1), qui composait le chapitre 5, a permis de valider, en français et sur une population adulte, un outil de mesure de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité. Nous avons également créé un indice d'identification à son groupe de sexe. Dans le même temps, nous avons pu observer les liens entre les différentes variables de l'identité sexuée et le sex-typing ainsi qu'entre le niveau d'identification et le sex-typing. Si globalement, les résultats semblent indiquer que le niveau d'identification à son groupe est associé à la tendance à se conformer aux normes de son groupe de sexe, les résultats montrent également que les différentes dimensions n'ont pas nécessairement les mêmes effets et que ces effets varient en fonction du sexe. De même, des différences de sexe apparaissent sur ces différentes dimensions. Ainsi, outre le fait que cette première étude a permis de valider un outil qui nous sera utile dans notre étude finale (étude 7), cette étude, à visée également exploratoire, a permis d'avoir une meilleure compréhension des liens entre les dimensions affectives et cognitives de l'identité sexuée et la conformité aux rôles de sexe qui varient selon le sexe. Ces éléments nous seront utiles pour la suite de ce travail de thèse.

Les trois études (études 2-4) qui composent le chapitre 6 visaient à créer et tester l'efficacité d'une méthode d'activation de l'identité sexuée. Dans l'étude 2, nous avons testé une première méthode avec laquelle nous avons également cherché à activer de manière indépendante deux instances de l'identité sexuée, l'identité sociale de sexe et l'image sexuée de soi (Granié & Zaouche-Gaudron, 1999), renvoyant respectivement au versant social et individuel de l'identité sexuée. La méthode consistait à amener les individus à se positionner vis-à-vis de l'endogroupe de sexe, de l'exogroupe de sexe ou de se décrire en termes de rôles de sexe masculins et féminins (voir la description complète de la méthode point 2.3.4). Cette première étude ne s'est pas révélée concluante même si quelques éléments ont laissé penser que quelque-chose avait bien été activé. Une deuxième étude (étude 3) a donc été menée afin de tester à nouveau la méthode d'activation proposée, mais en utilisant cette fois une autre méthode pour évaluer son efficacité. Comme l'étude 2, cette étude n'a néanmoins pas permis de de valider la méthode d'activation proposée. Cette absence des résultats escomptés dans cette nouvelle étude a mis en lumière, d'une part, la difficulté à activer de manière indépendante les deux instances de l'identité sexuée de manière séparée et, d'autre part, la difficulté à activer l'identité sexuée ou plutôt à ne pas activer l'identité sexuée. Nous avons en effet émis l'hypothèse d'une activation latente de l'identité sexuée qu'il s'agirait en fait de désactiver pour en observer l'effet lorsqu'elle est activée *vs* lorsqu'elle ne l'est pas. Compte tenu de ces observations, nous avons choisi d'abandonner l'idée de distinguer les deux instances de l'idée sexuée et de nous en tenir à l'identité sexuée en tant qu'identité sociale, autrement dit, de nous en tenir au versant social de l'identité sexuée. Nous avons également choisi de mettre en place une nouvelle méthode d'activation de l'identité sexuée en tant qu'appartenance à un groupe de sexe dans laquelle il s'agirait surtout de désactiver l'identité sexuée chez les individus, par l'activation d'une autre identité sociale. Une troisième étude (étude 4) a donc été mise en place avec cet objectif. Dans cette étude, il s'agissait de vérifier l'effet d'une méthode d'activation de l'identité sexuée en tant qu'identité sociale de sexe (i.e., appartenance à un groupe de sexe). Cette méthode décrite dans l'étude 4 qui consistait à utiliser la consigne préalable à la tâche (et éventuellement une tâche d'amorçage) (cf. point 4.3) était utilisée à la fois pour activer l'identité sexuée et l'identité sociale

étudiante. Nous faisions l'hypothèse que l'activation de l'identité étudiante désactiverait l'identité sexuée. Les résultats ne permettent cependant pas de valider totalement cette hypothèse. En effet, certains éléments laissent penser que l'activation de l'identité sexuée semble avoir des effets, et notamment des effets différents de la situation dans laquelle aucune identité n'est activée. Ces résultats ne permettent pas non plus de conclure à l'efficacité de notre méthode d'activation. Cette absence de résultats ne permet cependant pas de rejeter la méthode utilisée (version courte ou longue). L'absence de résultats pourrait en effet être également imputable à la méthode d'évaluation de l'activation.

Par conséquent, nous avons choisi, pour la suite de la thèse d'utiliser tout de même la méthode d'activation de l'identité sexuée par la consigne préalable à la tâche. Cette méthode a en effet été utilisée dans plusieurs études visant à activer une identité sociale, et notamment, dans le cadre des études sur le genre utilisées dans les études sur la menace du stéréotype (e.g., Yeung & von Hyppel, 2008). Elle constitue par conséquent une méthode relativement fiable. Nous ne chercherons cependant pas à activer une autre identité sociale étant donné l'absence d'effets escomptés et étant donné que nous ne voulons pas activer, chez les individus chez qui l'on chercherait à désactiver l'identité sexuée, une autre identité qui pourrait venir biaiser les résultats (e.g., conformité aux rôles du groupe des étudiants). Il est à noter que des éléments observables dans ces différentes études laissent penser que l'identité sexuée « chronique » ou la centralité (e.g., Seller *et al.,* 1998) des individus et son activation peuvent avoir des effets différenciés selon le sexe. Cet aspect devra être pris en compte dans l'interprétation des résultats.

AXE 2 :

Construction et validation d'outils de mesure des comportements à risque et vérification du lien entre la conformité aux stéréotypes masculins et féminins et les comportements à risque (études 5 et 6)

Le deuxième axe de cette thèse porte sur la construction et la validation d'outils de mesure des comportements à risque nécessaires pour la suite du travail de thèse. Il porte également sur le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe et les comportements à risque au volant (chapitre 7) et dans différents domaines (chapitre 8).

Les études 5 et 6 qui composent respectivement les deux chapitres de cet axe visent, en effet, dans un premier temps, à valider en français, auprès d'adultes de tous âges, des outils permettant de mesurer les comportements à risque dans le domaine de la conduite et dans différents autres domaines de prise de risque. Si des outils permettant de mesurer les comportements à risque au volant existent, ils n'ont pas nécessairement fait l'objet d'une validation en français sur la population cible de cette thèse. Il existe par exemple une version française du Driver Behavior Questionnaire (DBQ ; Reason *et al.,* 1990), outils qui mesure différents comportements de conduite dits, aberrants, mais cette validation a été effectuée sur un échantillon de personnes âgées (Gabaude *et al.,* 2010). De même, en ce qui concerne les comportements à risque dans différents domaines, bien qu'il existe différentes méthodes et outils permettant de mesurer le niveau général de prise de risque (e.g., le Balloon Analogue Risk Task [BART], Lejuez *et al.,* 2002), nous étions particulièrement intéressés par l'outil de Weber *et al.* (2002), à savoir le Domain-Specific risk-attitude scale (DOSPERT). Celui-ci permet non seulement de mesurer la prise de risque déclarée dans différents domaines, mais également le risque perçu et les bénéfices perçus dans ces mêmes domaines. L'un des objectifs de cette thèse étant d'observer l'effet médiateur partiel du risque et des bénéfices perçus sur le lien entre identité sexuée et comportements à risque, cet outil est particulièrement intéressant pour répondre à cet objectif. Si une partie de l'outil (échelle de prise de risque et de risque perçu) a été validée sur une population québécoise, dans une version courte (Blais & Weber, 2006), aucune étude n'a, à notre connaissance, validé les trois échelles composant l'outil (prise de risque, risque perçu et bénéfices perçus) en français. Une première étude a donc consisté à valider le DBQ (Reason *et al.,* 1990) (étude 5), et une deuxième, à valider le DOSPERT (Blais & Weber, 2006 ; Weber *et al.,* 2002) (étude 6), sur une large population française.

Ces études ont également pour objectif de vérifier le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe masculins et féminins et les comportements à risque déclarés au volant (étude 5) et dans différents domaines (étude 6), sur la population générale. Elles visent ainsi à tester notre première hypothèse générale qui pose que la conformité aux stéréotypes de sexe masculins augmenterait les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance (H1), ainsi que notre hypothèse selon laquelle la conformité aux stéréotypes de sexe féminins baisse les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance, et inhibe le lien entre la conformité aux stéréotypes masculins et les comportements à risque (H2). Plus particulièrement, dans ces études, nous cherchons à vérifier le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits et les comportements à risque. Nous nous attendons, en effet, à ce que la tendance des individus à vouloir se conformer aux stéréotypes définissant la masculinité dans la société soit liée positivement au fait de déclarer s'engager dans des comportements à risque, les individus cherchant par-là à manifester leur masculinité en se conformant aux normes de sexe (en termes de traits et de comportements). Nous

nous attendons également à ce que la conformité des individus aux stéréotypes définissant la féminité dans la société soit liée négativement au fait de déclarer s'engager dans des comportements à risque, ces stéréotypes étant centrés sur le « care » et la prise en compte d'autrui. Nous situant dans une approche psychosociale des différences de sexe dans les comportements à risque, nous faisons l'hypothèse que le genre serait un facteur explicatif des différences intergroupes de sexe dans les comportements à risque. Par conséquent, nous nous attendons à ce que la masculinité et la féminité médiatisent partiellement l'effet du sexe sur les comportements à risque. Les effets décrits sont attendus non seulement pour les comportements à risque routiers mais également dans différents domaines du risque, bien que des effets différenciés puissent s'observer selon le domaine. Pour rappel, dans ces études, nous nous intéressons plus particulièrement au lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits et les comportements à risque. Il s'agit ainsi d'une vérification partielle des hypothèses 1 et 2 qui seront à nouveau testées dans l'étude 7.

Dans l'étude 6, l'objectif était également de vérifier notre hypothèse selon laquelle l'identité sexuée, en l'occurrence, la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits, influencerait la perception du risque et des bénéfices, et selon laquelle le lien entre identité sexuée et comportements à risque serait partiellement médié par la perception du risque et des bénéfices (H4). Pour rappel, dans cette étude sur la prise de risque dans divers domaines de décision, nous nous intéressons plus particulièrement au lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits et la perception du risque et des bénéfices. Il s'agit ainsi également d'une vérification partielle de l'hypothèse 4 qui sera à nouveau testée dans l'étude 7.

D'une manière générale, il s'agit ainsi d'effectuer une première vérification du lien entre l'identité sexuée, et plus particulièrement, dans ces études, de la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits, et les comportements à risque, sur une large population, lien qui sera vérifié par ailleurs dans l'étude finale (étude 7) sur les jeunes conducteurs, avec une mesure plus précise de l'identité sexuée. Cette deuxième partie vise donc à vérifier en partie les hypothèses générales 1, 2 et 4, résumées dans le Tableau 27.

Tableau 27

Hypothèses générales et plan de la thèse

Hypothèses	**Axe**	**Etude**	***N*=**
0a. L'identité sexuée est un concept multidimensionnel incluant la conformité aux stéréotypes de sexe et des dimensions affectives et cognitives (e.g., centralité de son groupe de sexe, pression sociale à se conformer ressentie, la typicalité ressentie).	*1*	*1*	*512*
0b. On peut activer l'identité sexuée des individus en rendant saillante, expérimentalement, l'appartenance des individus observés à un groupe de sexe	*1*	*2*	*140*
		3	*314*
		4	*351*
1. La conformité aux stéréotypes de sexe masculins augmente les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance.	2	5	525
		6	879
	3	7	144
2. La conformité aux stéréotypes de sexe féminins baisse les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance, et inhibe le lien entre la conformité aux stéréotypes masculins et les comportements à risque.	2	5	525
		6	879
	3	7	144
3. Le niveau d'identification à son groupe modère le lien entre conformité aux stéréotypes de sexe et comportements à risque et perception du risque.	3	7	144

4. L'identité sexuée influence la perception du risque et des bénéfices et le lien entre identité sexuée et comportements à risque est partiellement médié par la perception du risque et des bénéfices.	2 3	6 7	879 144
5. Les effets de l'identité sexuée s'observent dans différents domaines du risque mais sont plus marqués dans le domaine du risque routier que dans les autres domaines du risque.	3	7	144
6. Lorsque l'identité sexuée est rendue saillante par le contexte d'observation, les différences de sexe dans les comportements à risques et le risque perçu augmentent, notamment chez les individus fortement identifiés à leur groupe de sexe.	3	7	144

CHAPITRE 7

Validation du DBQ et lien entre conformité aux stéréotypes de sexe et comportements à risque au volant (étude 5)

1. Introduction

La première étude composant cet axe, l'étude 5, vise à valider le Driver Behavior Questionnaire (DBQ) (Reason *et al.,* 1990) sur une large population française, et à vérifier le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits et les comportements à risque au volant.

Comme indiqué plus haut, nous avons choisi d'utiliser, dans ce travail de thèse, le DBQ (Reason *et al., op. cit.*) pour évaluer les comportements de conduite des individus et ainsi mesurer les comportements à risque déclarés au volant. Le DBQ, mis au point par Reason et ses collègues, et aujourd'hui, largement utilisé, permet d'appréhender, chez le conducteur, différents types de comportements inadaptés ou aberrants, à savoir les violations, les erreurs et les défaillances. Plus particulièrement, pour Reason *et al.,* les comportements d'insécurité peuvent être divisés en deux classes de comportements : les violations et les erreurs. Les violations renvoient aux transgressions délibérées des codes sociaux ou des règles. Elles ont donc une composante motivationnelle. Les erreurs sont le résultat d'une déficience au niveau du traitement de l'information et sont liées aux fonctions cognitives de l'individu. Il en existerait de deux types : les fautes et les défaillances. Les fautes renverraient à l'échec d'une action planifiée pour atteindre un but alors que les défaillances ou étourderies renverraient à des défauts d'attention ou de mémoire (Reason *et al.,* 1990). D'une manière générale, ce qui distingue les violations et les erreurs, c'est notamment le caractère intentionnel ou non du comportement en question : alors qu'on peut remédier eux erreurs par une meilleure information, notamment, il n'en va pas de même pour les transgressions, pour lesquelles il est nécessaire de changer les attitudes (Parker, Reason *et al.,* 1995, Reason *et al.,* 1990). Les études ayant utilisé le DBQ ont montré que les accidents de la route seraient surtout prédits par les violations et les erreurs. En effet, le facteur violation serait le prédicteur le plus important d'accidents actifs et passifs (e.g., de Winter & Dodou, 2010 ; Lawton *et al.,* 1997a ; Parker, Reason *et al.,* 1995) tandis que chez les personnes âgées, il s'agit des facteurs erreurs (accidents actifs) et des défaillances (accidents passifs) (Parker *et al.,* 2000).

Certaines études ont permis d'affiner les catégories de comportements utilisées à l'origine par Reason *et al.* (1990). Lawton et ses collègues (Lawton *et al.,* 1997b) distinguent notamment deux types de violations : les violations ordinaires, définies comme des déviances délibérées de la conduite n'ayant pas pour autant un but agressif et les violations agressives qui concernent la violation des normes sociales de conduite généralement acceptées et renvoient à des comportements de violences agressives interpersonnelles. Aberg et Rimmö, (1998), quant à eux, distinguent trois types d'erreurs : les erreurs dangereuses qui correspondent aux erreurs de Reason *et al.* (1990), les erreurs due à de l'inattention et les erreurs dues à l'inexpérience, ces deux dernières correspondant aux défaillances de Reason *et al* (1990). Par ailleurs, partant de l'idée que les comportements aberrants mesurés par le DBQ (erreurs et violations) ne sont pas les seuls comportements auxquels ont recours les conducteurs dans la vie de tous les jours, Özkan et Lajunen (2005a) ont ajouté une échelle de comportements positifs de conduite au DBQ original. Ces comportements, gouvernés par l'intention de faire attention au trafic et aux autres usagers, peuvent parfois induire des erreurs et des violations.

Le DBQ est aujourd'hui largement utilisé. Traduit et validé dans de nombreux pays (e.g., Lajunen, dont la France, sur des conducteurs âgées (Obriot-Claudel & Gabaude, 2004), il présente une bonne validité et une bonne robustesse (e.g., Lajunen, Parker, & Summmala, 2004 ; Parker, Reason e*t al.,* 1995 ; voir aussi de Winter & Dodou, 2010). La plupart des études s'entendent sur la distinction principale entre erreurs et transgressions : cette structure, apparaît relativement identique dans différents pays, et différentes populations (Aberg & Rimmö, 1998 ; Blockey & Hartley, 1995 ; Lajunen *et al.,* 2004 ; Parker *et al.,* 2000, Parker, Reason *et al.,* 1995 ; Parker, West *et al.,* 1995 ; Xie & Parker, 2002), confirmant ainsi la structure originale de Reason *et al.,* (1990), et renforçant la validité de l'outil.

Si la version originale de Reason *et al.* (1990) a été validée sur un échantillon français de personnes âgées (Obriot-Claudel & Gabaude, 2004), à notre connaissance, la validation de l'outil auprès d'une population française plus large, n'a à ce jour pas été publiée. Le premier objectif de cette étude est donc de valider une version française d'une nouvelle version du DBQ permettant de différencier les violations, les erreurs et les défaillances. Nous inspirant des travaux de Lawton *et al.* (1997a), nous souhaitons différencier les violations ordinaires des violations agressives. De même, nous inspirant des travaux d'Aberg et Rimmö (1998), nous souhaitons différencier les erreurs dangereuses des erreurs d'inattention et des erreurs d'inexpérience. Enfin, nous souhaitons également appréhender les comportements positifs des individus (Özkan & Lajunen, 2005a).

Le deuxième objectif de cette étude est d'investiguer le lien entre conformité aux stéréotypes de sexe et comportements à risque au volant. Les différences de sexe dans les comportements à risque au volant et les accidents est un phénomène bien connu et plusieurs auteurs attribuent ces différences de sexe à l'effet des rôles de sexe (e.g., Simon & Corbett, 1996). Plusieurs travaux ont ainsi mis en évidence le lien entre la masculinité, notamment la conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits et les comportements à risque au volant ou des variables associées (e.g., Özkan & Lajunen, 2005b, 2006 ; Sibley & Harré, 2009) chez les hommes et les femmes. De même, de rares études ont mis en évidence l'effet inhibiteur de la conformité aux stéréotypes féminins en termes de traits sur les comportements à risque au volant et les accidents (Özkan & Lajunen, 2005b). Özkan & Lajunen (2005b) montrent également un effet inhibiteur de la féminité des effets de la masculinité sur la prise de risque au volant. De nombreux auteurs expliquent ainsi les différences intergroupes mais également intragroupes de sexe dans les comportements à risque au volant comme un effet des rôles de sexe (e.g., Sibley & Harré, 2009).

Le second objectif de cette étude est ainsi d'interroger le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe masculins et féminins en termes de traits et les comportements à risque au volant, tels que mesurés par le DBQ. Il s'agit ainsi de vérifier si le lien mis en évidence dans la littérature se vérifie sur une large population française. Il s'agit également d'investiguer l'effet inhibiteur de la féminité sur le lien entre masculinité et comportements à risque au volant. Enfin, cette étude vise à vérifier l'effet médiateur de la masculinité et de la féminité (en termes de traits) sur le lien entre le sexe et les comportements à risque au volant. A titre exploratoire, il s'agit également d'observer le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe et les comportements de conduite en général.

2. Hypothèses et objectifs

Le premier objectif de cette étude est donc de valider en français le Driver Behavior Questionnaire (DBQ) (Reason *et al.,* 1990), sur des conducteurs de tout âge et de tout niveau d'expérience.

Le second objectif est de vérifier le lien entre la conformité des hommes et des femmes tout-venants aux stéréotypes masculins et féminins et les comportements de conduite et plus particulièrement, les comportements à risque au volant. Au regard de la littérature, nous faisons l'hypothèse que le niveau de masculinité est relié positivement aux comportements à risque au volant et que la féminité est reliée négativement aux comportements à risque au volant. Nous nous attendons à ce que la féminité inhibe les effets de la masculinité sur les comportements à risque au volant déclarés. Enfin, nous nous attendons à ce que les niveaux de masculinité et de féminité médiatisent partiellement l'effet du sexe sur les comportements à risque au volant.

3. Méthode

3.1 Matériel

Conformité aux stéréotypes de sexe

Pour mesurer la conformité aux stéréotypes masculins et féminins en termes de traits des individus, nous avons utilisé la version française du « Bem Sex Role Inventory » (BSRI) de Gana (1995). L'échelle comporte 27 items (9 items masculins/ 9 items féminins/ 9 items neutres). Le sujet doit, pour chaque proposition, se situer sur une échelle de Likert en 7 points (de 1 « jamais vrai » à 7 « toujours vrai ») (pour une description plus détaillée de l'outil, voir l'étude 1 - point 2.1).

Comportements de conduite : le DBQ

En reprenant le cadre conceptuel du DBQ (Reason, *et al.,* 1990), une nouvelle version du DBQ comprenant 41 items a été construite, basée sur les versions validées déjà existantes de l'outil, incluant des échelles de violations (ordinaires et agressives) (Lawton, *et al.,* 1997b), des échelles d'erreurs (Aberg & Rimmö, 1998) et des échelles de comportements positifs envers les autres usagers (Özkan & Lajunen, 2005a). Pour construire l'échelle, les items ayant le poids factoriel le plus important sur les axes correspondants dans les études précitées ont été sélectionnés. Les items de l'échelle ainsi construite différencient six types de comportements de conduite. Douze items renvoient à des comportements de violation, définis comme un écart aux règles légales du comportement de conduite et sélectionnés parmi les items saturant le plus sur les axes « violations agressives » et « violations ordinaires » dans l'étude de Lawton *et al* (1997a). Six items correspondent à des violations agressives, définies comme des comportements conflictuels avec les autres usagers (e.g., « vous restez dans une voie que vous savez fermée plus loin et vous attendez la dernière minute avant de forcer le passage pour rejoindre l'autre voie »), tandis que les 6 autres items correspondent à des violations ordinaires, définies comme des déviances délibérées de la conduite n'ayant pas un but agressif (e.g., « vous ne tenez pas compte de la limitation de vitesse sur autoroute »). Dix-neuf items correspondent à des erreurs. Ils ont été sélectionnés parmi les items saturant le plus sur chacun des axes « erreurs dangereuses », « erreurs d'inattention » et « erreurs d'inexpérience » d'Aberg et Rimmö (1998). Ainsi, sont différenciés 7 items

d'erreurs dangereuses – définies comme des prises de décisions plaçant le conducteur en danger, mais sans infractions aux règles légales (e.g., « en tournant à gauche vous évaluez mal la distance entre vous et le véhicule arrivant en face, obligeant l'autre véhicule à freiner brusquement ») –, 6 items d'erreurs d'inattention, définies comme des comportements inadaptés liés à un manque de concentration sur la tâche (e.g., « vous lisez mal les panneaux de signalisation et vous vous perdez ») et enfin, 6 items d'erreurs d'inexpérience, définies comme des comportements inadaptés liés cette fois à un manque d'expérience de conduite (e.g., « vous oubliez en quel rapport de vitesse vous êtes et vous devez vérifier avec votre main »). Enfin, les 10 items restants ont été sélectionnés parmi les items ayant le score factoriel le plus important sur l'axe « comportements positifs » d'Özkan et Lajunen (2005a). Ils correspondent à des comportements d'apaisement des interactions sociales (e.g., « vous évitez d'éclabousser les piétons ou les autres usagers quand vous rencontrez une flaque d'eau »).

Pour tous les items, incluant les items présents dans la version française validée sur les conducteurs âgés de Gabaude *et al.* (2010), deux traductions des formulations originales en anglais ont été faites : la première, par les auteurs et la seconde, par un traducteur. Les deux formulations traduites de chaque item ont été comparées l'une avec l'autre ainsi qu'avec les formulations françaises de Gabaude *et al.* (2010) lorsque celles-ci étaient disponibles. Les critères étaient 1/ la cohérence par rapport au but des questionnaires originaux, 2/ la clarté des items en français et 3/ la compréhension de l'item pour les conducteurs de tous âges. Dans le but de valider ces items sélectionnés suivant ces critères, des prétests de l'outil ont été menés sur un petit échantillon de conducteurs. Il en résulte que 9 des 41 items sont communs à la version française du DBQ validée (Gabaude *et al.*, 2010) : 3 items (2 erreurs d'inattention et une erreur d'inexpérience) sont formulés de la même manière dans les deux versions tandis que la formulation a été modifiée pour 6 items (deux erreurs dangereuses, deux violations ordinaires et deux violations agressives).

Pour chaque item, les participants doivent indiquer la fréquence à laquelle ils ont eu, au cours de 12 derniers mois, chacun des comportements décrits, sur une échelle en 6 points (de « 1 = jamais » à « 6 = très souvent »). Le questionnaire est proposé en annexes (cf. Annexe 7.1).

Informations générales et variables de mobilité

En outre, ont été recueillies des informations générales sur le sexe, l'année de naissance, le pays de résidence, la situation professionnelle et la filière et le niveau d'étude pour les étudiants. De plus, étaient recueillies des informations relatives à la mobilité des individus, à savoir, le type de permis de conduire possédé(s) et l'année d'obtention de chaque permis, la possession d'un véhicule motorisé et le type de véhicule, la fréquence de conduite et le kilométrage effectué par semaine en tant que conducteur d'un véhicule motorisé (de 0 à plus de 350 km/semaine), la fréquence hebdomadaire et le nombre de minutes quotidiennes de marche à pied. Enfin, étaient recueillies des informations relatives à l'historique des accidents en tant que conducteur dans les 5 dernières années, à savoir, le nombre d'accidents, et pour les deux derniers accidents, l'année de l'accident, le mode de déplacement au moment de l'accident, s'il était le conducteur ou un passager du véhicule, si l'accident a été causé par une collision avec un autre usager et si oui, quel était le mode de déplacement de l'autre usager, qui a été jugé ou estimé responsable de l'accident et enfin, il était demandé au participant d'indiquer s'il avait été blessé dans l'accident et le cas échéant, s'il avait été hospitalisé, et si oui, combien de jours. Ces variables de mobilité sont recueillies et seront présentées à titre indicatif afin d'avoir une connaissance plus fine de notre échantillon. Toutefois, parmi ces variables, seules seront analysées celles relatives au kilométrage hebdomadaire parcouru en voiture.

3.2 Participants et procédure

Dans l'intention d'obtenir l'échantillon le plus large et diversifié possible en termes d'âge, de catégories socio-professionnelles et de localisation géographique, nous avons procédé à un recueil « en ligne », par l'intermédiaire des réseaux sociaux, de certains forums, l'envoi par e-mail et par l'effet boule de neige. Les passations étaient individuelles, après consentement éclairé des participants. Les passations étaient totalement anonymes, les individus étant identifiés seulement par le jour et l'heure de fin de passation.

Le questionnaire était composé de 104 items et le temps de passation était estimé à 15 minutes. Sur la première page de consigne était présenté le but de l'étude. Les participants devaient ensuite répondre aux 41 items randomisés composant la nouvelle version du DBQ, puis aux 27 items du questionnaire mesurant la conformité aux stéréotypes de sexe (Bem, 1974 ; Gana, 1995). Le Gana était systématiquement placé après le DBQ afin d'éviter toute activation de l'identité sexuée des individus. Enfin, l'individu devait répondre aux questions d'informations générales et de mobilité.

Seuls les résultats des participants vivant en France et ayant le permis B (véhicule léger) ont été conservés. L'échantillon est ainsi composé de 525 participants (205 hommes et 320 femmes), âgés de 18 à 79 ans (M = 30.39 ; ET = 10.92). Les participants ont été répartis dans 7 classes d'âges (voir Tableau 28). La répartition des participants des deux sexes est équivalente dans chaque classe d'âge ($\chi^2(6, N = 525) = 12.25$, ns).

Tableau 28

Effectifs par sexe et par classe d'âge

	Classes d'âge							Total
Sexe	<20	20-24	25-29	30-34	35-39	40-49	>=50	
Hommes	6	49	65	29	13	16	27	205
Femmes	13	110	96	42	17	22	20	320
Total	19	159	161	71	30	38	47	525

L'échantillon est composé d'étudiants (33.90%), de cadres et professions intellectuelles supérieures (32.19%), d'employés et ouvriers (26.29%), et dans une moindre mesure, de retraités (3.62%) et de chômeurs (4%). Tous les individus possèdent le permis B depuis moins de 12 mois à 52 ans (M = 11.04, ET=10.47) et la moitié de l'échantillon (53.14%) le possède depuis moins de 8 ans. 11% de l'échantillon possède à la fois le permis B et le permis A (motocyclettes de toutes cylindrées). 87.24% de l'échantillon possède un véhicule motorisé et, dans 86.3% des cas, il s'agit d'un véhicule léger. Concernant la fréquence de conduite, la moitié de l'échantillon (53.71%) déclare conduire tous les jours, 17,7% des participants déclarent conduire quatre à cinq fois par semaine (5.3%, 4 fois par semaine et 12.4%, 5 fois par semaine), 25% dit conduire une à trois fois par semaine (16%, 1 à 2 fois par semaine et 8%, 3 fois par semaine) et enfin, seulement 3.6% des participants disent ne jamais conduire. Par ailleurs, 22.9% de l'échantillon effectue moins de 50 km par semaine en voiture et 30.48% parcourt 50 à 150 km. Le kilométrage hebdomadaire de l'échantillon est représentatif de celui des conducteurs en France (Armoogum *et al.,* 2010). Concernant le nombre d'accidents dans les 5 dernières années, ce nombre varie entre 0 (68.4%) et plus de 3 (2.3%), avec 23.43% de l'échantillon qui déclare avoir eu un accident et 5.9% qui déclarent en avoir eu deux. Enfin, concernant la mobilité piétonne,

35.43% des participants estiment marcher tous les jours, tandis que 40% marchent une à trois fois par semaine (26.28% entre 1 à 2 fois par semaine ; 13.7% 3 fois par semaine).

3.3 Hypothèses opérationnelles

- H1 : La structure de la nouvelle version du DBQ devrait correspondre aux versions antérieures de l'outil et compter 6 facteurs.
- H2 : le score de masculinité devrait prédire positivement les scores d'erreurs dangereuses et de violations ainsi que le score de comportements à risque au volant global
- H3 : le score de féminité devrait prédire négativement les scores d'erreurs dangereuses et de violations ainsi que le score de comportements à risque au volant global
- H4 : le score de masculinité (H4a) et le score de féminité (H4b) devraient médiatiser partiellement l'effet du sexe sur les scores d'erreurs dangereuses et de violations et le score global de comportements à risque au volant.
- H5 : le score de féminité devrait modérer l'effet du score de masculinité sur les comportements à risque. Nous nous attendons donc à ce que la féminité réduise les effets positifs du score de masculinité sur les scores d'erreurs dangereuses et de violations et le score de comportements à risque au volant global.
- Les effets différenciés de la masculinité et de la féminité selon le sexe sur les scores et notamment sur les scores de comportements à risque au volant seront observés.

3.4 Analyses statistiques

Pour la validation du DBQ, des analyses en composantes principales à rotation Varimax, des tests d'homogénéité par calcul de l'alpha de Cronbach, ainsi que des analyses de corrélations de Pearson ont été effectués. La fiabilité de l'échelle de conformité aux stéréotypes de sexe a été vérifiée par calcul de l'alpha de Cronbach. Des analyses de régressions multiples et hiérarchiques ont été effectuées pour tester l'effet des variables démographiques et des scores de masculinité et de féminité sur les scores au DBQ ainsi que l'effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et les scores de comportements à risque au volant. Enfin, des analyses de médiations ont été effectuées en suivant la méthode de Baron et Kenny (1986). Selon cette méthode, pour pouvoir affirmer que l'effet d'une variable indépendante sur une variable dépendante est médiatisé partiellement par une troisième variable, plusieurs conditions doivent être remplies. Suivant cette méthode, nous avons procédé aux étapes suivantes : nous avons vérifié (par la mise en place de régressions hiérarchiques) si la variable indépendante avait bien un effet significatif à la fois sur les variables dépendantes observées, et sur le médiateur (étapes 1 et 2) ; nous avons vérifié s'il existait un lien significatif entre notre médiateur et notre variable dépendante lorsque nous contrôlions l'effet de notre variable indépendante (i.e., lorsque celle-ci est incluse dans l'équation) (étape 3) ; et pour conclure à une médiation, nous avons examiné si le bêta exprimant le lien entre notre variable indépendante et notre variable dépendante, lorsque l'effet du médiateur était contrôlé, diminuait, voire éventuellement devenait non significatif (pour une médiation totale) (étape 4). Lorsque les quatre conditions étaient remplies un test de Sobel complétait l'analyse.

4 Résultats

4.1 Validité des échelles

4.1.1 Validité des échelles de mesure de la conformité aux stéréotypes de sexe

La fiabilité des échelles de mesure de la conformité aux stéréotypes de sexe a été vérifiée par calcul de l'alpha de Cronbach sur l'échantillon global pour les échelles de masculinité et de féminité du Gana (1995). Toutefois, l'item « va vers les autres » dont le score est moins corrélé au score total de l'échelle et dont la suppression améliore l'alpha, a été retiré. Après suppression de cet item, l'alpha apparaît bon pour l'échelle féminine ($\alpha = .84$) et acceptable pour l'échelle masculine ($\alpha = .78$). Ces deux échelles apparaissent donc homogènes. Les scores de masculinité et de féminité ont ainsi été calculés par la moyenne des items composant ces deux échelles (respectivement 9 et 8 items).

4.1.2 Validation française du Driver Behavior Questionnaire (DBQ) (Reason *et al.,* 1990) [110]

Afin d'explorer la structure factorielle de l'outil, une analyse en composante principale (ACP) avec rotation orthogonale varimax a été effectuée sur l'ensemble des 41 items de l'échelle. Cette analyse révèle que douze axes ont des valeurs propres >1. Toutefois, au regard du test des éboulis et faisant l'hypothèse d'une structure en six facteurs, nous avons contraint le nombre de facteurs à 6. Cette st ructure à 6 facteurs s'est avérée la plus interprétable. Elle explique 39.94% de la variance. Seuls les items ayant des poids factoriels >=.39 ont été conservés. Les items saturant à plus de .39 sur au moins deux axes ont été exclus des analyses. Les résultats sont présentés dans le Tableau 29.

Le premier axe, « erreurs d'inattention », explique 13.69% de la variance. Il est défini par 7 items relatifs à des erreurs d'inattention (5 items) et à des erreurs d'inexpérience (deux items). Les items saturant sur cet axe ont tous en commun le caractère non intentionnel du comportement faiblement dangereux, et semblent être dus à un défaut d'attention de la part de l'individu. Les comportements saturant sur l'axe 1 mesurent des étourderies selon la classification des comportements aberrants de Reason *et al.* (1990) et des erreurs d'inattention selon la classification d'Aberg et Rimmö (1998).

Le deuxième axe, « violations ordinaires », explique 8.33% de la variance et est déterminé par 6 items : 4 items relevant de violations ordinaires, un item relevant de violations et un item relevant d'erreurs dangereuses. Les items saturant sur cet axe sont caractérisés par la transgression délibérée du code de la route mais n'ayant pas un but agressif.

Le troisième axe, « comportements positifs », explique 6.34% de la variance et comprend 9 items correspondant à des comportements positifs. Tous les items saturant sur cet axe renvoient à des comportements pro-sociaux destinés à faciliter les interactions avec les autres usagers, qu'il s'agisse de conducteurs ou de piétons.

Le quatrième axe, « violations agressives », est déterminé par 3 items de comportements agressifs à l'égard des autres conducteurs qui saturent négativement sur cet axe. Ces items se

[110] Il est à noter qu'une version plus courte de l'échelle comportant 23 items a été créée. Le lecteur intéressé pourra se reporter à l'article auquel a donné lieu cette étude pour plus de détail à ce sujet (Guého, Granié, & Abric, 2014) (cf. Annexe 7.3).

caractérisent par la transgression délibérée des normes de conduite généralement acceptées. Cet axe explique 4,47% de la variance.

Le cinquième axe, « erreurs dangereuses », explique 3,86% de la variance, et est composé de 6 items d'erreurs dangereuses. Ces items ont tous en commun le caractère non intentionnel du comportement dangereux.

Quant au sixième et dernier axe, « erreurs d'inexpérience », il explique 3,24% de la variance et comprend 4 items d'erreurs d'inexpérience. Ces items se caractérisent par le caractère non intentionnel du comportement faiblement dangereux qui semble causé par un manque d'expérience de l'activité de conduite de l'individu.

Après suppression des 6 items problématiques, les 35 items de l'échelle de comportements de conduite se répartissent, suite à une nouvelle ACP avec rotation Varimax, en 6 axes expliquant 42.83% de la variance. Les alphas de Cronbach ont été calculés pour chaque sous-échelle et vont de discutables, pour les échelles de « violations ordinaires » (.64), « d'erreurs dangereuses » (.69), « d'erreurs d'inexpérience » (.65), et « d'erreurs d'inattention » (.65), à acceptables pour les échelles de « comportements positifs » (.70) et de « violations agressives » (.72).

Les scores totaux pour les erreurs dangereuses (ED), les erreurs d'inattention (INA), d'inexpérience (INE), les violations agressives (VA), ordinaires (VO et les comportements positifs (CP) ont été calculés et utilisés comme des échelles composites dans les analyses suivantes.

Les moyennes, écart-types pour chacun des 41 items de la nouvelle version du DBQ, rangés par ordre décroissant par la valeur de la moyenne, sont disponibles en Annexe 7.2.

Tableau 29

Analyse en Composante Principale à rotation Varimax des 41 items de la nouvelle version du DBQ

N° item	Descriptions des items	Facteur 1	Facteur 2	Facteur 3	Facteur 4	Facteur 5	Facteur 6
30	Rater sa sortie d'autoroute et faire un long détour	.70					
24	Mal lire les panneaux et se perdre	.67					
5	Oublier de desserrer le frein à main au démarrage	.46					
27	Se tromper de vitesse et partir vers l'avant au lieu de reculer	.43					
38	Se tromper de chemin en empruntant en chemin familier par habitude	.42					
2	Ne pas remarquer le feu passé au vert	.40					
18	Ne pas remarquer la flèche verte au feu	.39					
16	Conduire en ayant bu		.66				
37	Ne pas tenir compte de la limitation de vitesse sur autoroute		.62				
33	Ne pas tenir compte de la limitation de vitesse sur une zone d'habitation		.57				
19	Rester dans une voie jusqu'au dernier moment et forcer le passage		.44				
32	Conduire trop près de la voiture de devant		.43				

26	Couper les virages et se retrouver sur la voie de gauche alors qu'on a une mauvaise visibilité		.42			
9	*Traversez un carrefour en sachant que le feu est déjà passé au rouge* [a]		.45		.42	
10	*Ne pas prendre en compte un nouveau panneau de signalisation* [a]		.35			
39	Faire en sorte de ne pas être un obstacle pour les autres conducteurs			.72		
23	Ajuster sa vitesse pour aider le conducteur qui double			.59		
3	Se ranger pour ne pas bloquer les voitures arrivant derrière			.59		
31	Se garer en prenant en compte la libre circulation des autres utilisateurs			.55		
11	Eviter d'éclabousser les autres usagers			.49		
34	Eviter d'utiliser la voie de gauche pour faciliter la circulation			.48		
17	Peu utiliser les feux de route pour ne pas gêner			.48		
41	Laisser les piétons traverser même en ayant la priorité			.44		
4	Ne pas suivre la voiture de devant de trop près pour ne pas la gêner			.43		
35	Se mettre en colère contre un type de conducteurs et le poursuivre				-.83	
36	Klaxonner pour montrer son agacement à un autre conducteur				-.82	
12	Se mettre en colère contre un autre conducteur et le poursuivre				-.61	
29	*Ne pas klaxonner afin d'éviter de faire du bruit* [a]			.41	.51	
15	Mal évaluer la distance en doublant et se rabattre vite devant le véhicule				.71	
21	Tourner à gauche sur une route principale devant un véhicule pas vu ou dont la vitesse a été mal estimée				.64	
13	Sous-estimer la vitesse du véhicule arrivant en face en doublant				.61	
8	Mal évaluer la vitesse d'un véhicule en tournant à gauche				.56	
20	Mal évaluer sa vitesse à la sortie d'une route principale et freiner brusquement				.50	
28	Tourner délibérément devant un véhicule qui n'est suivi par aucune voiture sur une route principale				.44	
25	*Refuser la priorité à une intersection si bien que le conducteur prioritaire est obligé de s'arrêter* [a]	.31			.39	
40	Oubliez le rapport de vitesse et vérifier					.62
22	Chercher à passer à la vitesse supérieure alors qu'on y est déjà					.53
7	Se tromper en changeant de vitesse					.52

1	Rouler en 4ème à une allure suffisante pour rouler en 5ème						.44
14	*Doubler un conducteur plus lent par la droite* [a]						−.44
6	*Démarrer en trombe quand le feu passe au vert pour laisser sur place le conducteur d'à côté* [a]						
	% de variance expliquée	13.69	8.33	6.34	4.47	3,86	3.24

Note. Les poids factoriels <.3 ne sont pas indiqués dans le tableau dans un souci de clarté. Les items non retenus sont indiqués en italique.
[a] Un seuil de 0.39 a été utilisé pour la valeur du poids factoriel des items et les items ayant un poids factoriel >0.39 sur au moins deux facteurs ont été exclus. L'item 6 ayant un poids factoriel<0.39 sur tous les axes a été exclu de l'échelle. L'item 14 ayant un poids factoriel négatif >0.39 sur le sixième axe a été exclu.

4.1.3 Analyses de corrélations

Afin d'examiner les relations entre les 6 types de comportements différenciés dans le DBQ, des analyses de corrélation partielles ont été menées dans lesquelles la variable sexe était contrôlée. Le coefficient de corrélation de Pearson a été calculé sur l'ensemble de l'échantillon pour chacune des relations entre les 6 scores aux échelles de la nouvelle version du DBQ (cf. Tableau 30). Les comportements positifs apparaissent négativement corrélés avec les erreurs dangereuses, les violations ordinaires et les violations agressives. Les trois échelles d'erreurs sont positivement intercorrélées, de même que les deux échelles de violations. Les violations agressives et ordinaires sont positivement corrélées avec les erreurs dangereuses et les violations ordinaires sont positivement corrélées avec les erreurs d'inattention et d'inexpérience. Néanmoins, les coefficients de corrélations sont faibles. Ainsi, bien que les échelles soient liées, elles apportent des informations différentes et peuvent ainsi être considérées comme des échelles distinctes.

Tableau 30

Coefficients de corrélations de Pearson entre les échelles du DBQ (version à 35 items) (N= 525)

	1	2	3	4	5	6
1. Erreurs dangereuses	–					
2. Erreurs d'inattention	.42***	–				
3. Erreurs d'inexpérience	.28***	.50***	–			
4. Violations ordinaires	.36***	.20***	.11*	–		
5. Violations agressives	.11*	.02	–.01	.24***	–	
6. Comportements positifs	–.13**	–.06	–.06	–.27***	–.16***	–

Note : * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$

4.1.4 Création d'un indice de comportements à risque au volant

L'analyse des corrélations mettant en évidence des relations entre les différentes dimensions du DBQ, nous avons souhaité créer un indice global des comportements à risque. Pour ce faire, ont été examinées de manière plus précise les corrélations entre les dimensions « violations ordinaires » (6 items), « violations agressives » (3 items) et « erreurs dangereuses » (6 items), les items composant ces échelles correspondant à la définition que nous faisons des comportements à risque au volant. Comme

indiqué plus haut, les trois dimensions sont positivement intercorrélées (cf. Tableau 30). Par conséquent, les 15 items composant ces trois dimensions ont été retenus pour le calcul d'un score global de comportement à risque au volant. La mesure de l'homogénéité de cette nouvelle échelle par calcul de l'alpha de Cronbach a été effectuée. L'alpha de Cronbach calculé pour cette nouvelle échelle en 15 items est acceptable (α = .73). La moyenne des scores obtenus pour ces 15 items a ainsi été effectuée pour former un nouveau score global de comportements à risque au volant (score global de CRV).

4.2 Effet du sexe et de l'âge sur la conformité aux stéréotypes de sexe

Des analyses de régression multiples ont été effectuées sur l'échantillon total afin d'observer l'effet prédicteur du sexe sur la masculinité et sur la féminité en contrôlant l'effet de l'âge. Il apparaît que l'âge et le sexe prédisent 4.4% de la variance pour le score de masculinité (R2 ajusté=.044). Plus précisément, le fait d'être un homme, β = -0.19, t(524) = -4,36, p<.0001, et l'avancée dans l'âge, β = 0.09, t(524) = 2.08, p<.04, prédisent positivement le score de masculinité. En ce qui concerne le score de féminité, l'analyse de régression multiple ne révèle aucun effet prédictif significatif de l'âge (β = 0.005, t(524) <1, ns) et du sexe. On note seulement une très légère tendance du sexe sur le score, β = 0.07, t(524) = 1.65, p = .1, le fait d'être une femme ayant tendance à prédire positivement le score de féminité.

4.3 Lien entre les variables démographiques, de mobilité, le niveau de masculinité et de féminité et les réponses au DBQ

Dans le but de comparer la nouvelle version du DBQ avec les études antérieures sur l'outil (Parker, Reason *et al.,* 1995 ; Reason *et al.,* 1990) et afin de tester l'hypothèse d'un effet de la masculinité et de la féminité sur les réponses au DBQ (H2 & H3) ainsi que l'hypothèse d'un effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et les scores de comportements à risque au volant (H5), des analyses de régressions hiérarchiques ont été effectuées pour chacun des scores au DBQ. Si nos hypothèses concernant le lien entre masculinité et féminité et comportements de conduite concernent les comportements à risque (i.e., les scores d'erreurs dangereuses, de violations ordinaires et de violations agressives et score global de CRV), les analyses ont été également été menées sur les scores de comportements positifs et d'erreurs d'inexpérience et d'inattention afin d'observer à titre exploratoire le lien entre stéréotypes de sexe et comportements de conduite. Ainsi, sept analyses de régression ont été effectuées : une pour chacun des scores aux échelles de la nouvelle version du DBQ et une pour le score global de comportements à risque au volant, en tant que variable dépendante. Une première série de 7 analyses a été effectuée sur l'échantillon global (hommes et femmes). Dans un premier bloc, étaient entrés en tant que variables prédictives les variables d'âge, de sexe (1 = homme, 2 = femme) et le kilométrage hebdomadaire. La variable « année de permis » n'a pas été entrée dans le modèle de régression en raison d'une forte corrélation positive avec l'âge (r = 981, p<.001). Dans un deuxième bloc étaient entrés les scores de masculinité et de féminité. Afin de tester l'effet modérateur de la féminité sur le lien entre le score de masculinité et les scores aux échelles du DBQ et le score global de comportements à risque au volant, une variable d'interaction des scores centrés de masculinité et de féminité a été créée et a été ajoutée dans un troisième bloc. Les coefficients de régression standardisés sont indiqués dans le Tableau 31.

Une seconde série d'analyses a été effectuée sur les hommes et les femmes, séparément. Dans le premier bloc étaient entrés l'âge et le kilométrage hebdomadaire afin de contrôler leurs effets Dans un deuxième bloc étaient entrés les scores de masculinité et de féminité. Enfin, dans un troisième bloc, était entrée la variable d'interaction masculinité*féminité. Les coefficients de régression standardisés pour les analyses de régressions effectuées sur les hommes et les femmes sont indiqués dans le Tableau 32.

Les moyennes, écart-types pour chacune des 6 échelles de la nouvelle version du DBQ en 35 items, ainsi que le score global de comportements à risque au volant (14 items), par âge et par sexe, sont indiqués en Annexe 7.2.

4.3.1 Lien entre variables démographiques et de mobilité et scores aux échelles du DBQ

Nous allons dans un premier temps nous intéresser à l'effet prédicteur des variables démographiques (âge et sexe) et du kilométrage hebdomadaire, sur les différents scores (premier modèle de régressions de ces sept analyses de régressions hiérarchiques).

En ce qui concerne l'échantillon global, comme on peut le voir dans le Tableau 31, le score global de comportement à risque au volant (CRV) est prédit positivement par le sexe, l'âge et le kilométrage hebdomadaire. Plus précisément, le score de comportement à risque au volant est associé avec le fait d'être un homme, jeune et de parcourir un grand nombre de kilomètres par semaine. Ces trois variables expliquent 5.4% de la variation du score. Lorsqu'on se penche plus avant sur les différents scores du DBQ, le sexe, l'âge et le kilométrage hebdomadaire expliquent 8.4% de la variation du score de VO, 4.9% du score de VA, 2.9% du score d'INA, 7.3% du score d'INE, et 5.5% du score de CP. Le fait d'être un homme, prédit significativement le score de violations ordinaires et d'erreurs d'inexpérience, mais pas celui de VA, d'ED, d'INA ou de CP. L'âge prédit significativement le score de VO, d'INA et d'INE et de CP, mais pas celui de VA ou d'ED. Plus particulièrement, le fait d'être jeune semble associé à davantage de violations ordinaires, d'erreurs d'inattention et d'inexpérience rapportées, tandis que l'avancée dans l'âge apparaît associée à davantage de comportements positifs. Enfin, le kilométrage hebdomadaire prédit positivement le score de VO, de VA et négativement le score d'INE et d'INA, mais pas le score d'ED et de CP. Ainsi, le fait de parcourir un grand nombre de kilomètres par semaine est associé à davantage de violations agressives et ordinaires et le fait de parcourir un nombre plus faible de kilomètres est associé avec davantage d'erreurs d'inexpérience et d'inattention rapportées. Le coefficient de détermination (R2) du modèle de régression n'apparaît pas significatif pour le score d'ED.

Lorsqu'on s'intéresse aux modèles de régressions de l'âge et du kilométrage hebdomadaire sur les différents scores pour les hommes et les femmes séparément (cf. Tableau 32, bloc 1), quelques différences s'observent dans les variables prédictrices des scores de chaque sexe. Concernant le score global de CRV, alors que chez les femmes le score n'est prédit que par un fort kilométrage hebdomadaire, le score tend à être également prédit chez les hommes par le fait d'être jeune. Le modèle composé de l'âge et du kilométrage hebdomadaire explique 51% de la variation du score global de CRV pour les hommes et 3.6% pour les femmes. Des différences dans les variables prédictrices apparaissent également lorsque l'on regarde les différents scores au DBQ pour chaque groupe de sexe. Concernant le caractère prédictif de l'âge, alors que l'avancée dans l'âge prédit positivement le score de CP dans les deux sexes, en revanche, le fait d'être jeune prédit positivement le score de VO chez les hommes et le score d'INE chez les femmes. Concernant le caractère prédictif du kilométrage hebdomadaire, celui-ci prédit positivement le score de VO et de VA pour les deux sexes. Autrement dit, le fait de parcourir

un nombre important de kilomètre est associé à davantage de violations ordinaires et agressives chez les hommes comme chez les femmes. De même, le kilométrage hebdomadaire prédit et tend à prédire le score d'INE respectivement chez les femmes et chez les hommes : le fait de parcourir peu de kilomètres par semaine est associé à davantage d'erreurs d'inexpérience dans les deux sexes. Par ailleurs, le fait de parcourir peu de kilomètres par semaine est associé à davantage d'erreurs d'inattention chez les hommes et à davantage de comportements positifs chez les femmes. L'âge et le kilométrage hebdomadaire expliquent 5.6% de la variation du score de VO pour les hommes et 4.4% pour les femmes, 9.6% du score de VA pour les hommes et 1.8% pour les femmes, 6.2% du score d'INA pour les hommes et 1% pour les femmes, 1.3% du score d'INE pour les hommes et 5.6% pour les femmes, et enfin 11.9% du score de CP pour les hommes et 2.7% pour les femmes. Le coefficient de détermination (R2) du modèle de régression n'apparaît pas significatif pour le score d'ED, ni pour les hommes, ni pour les femmes. Le niveau d'explication de la variance expliquée par l'âge et le kilométrage apparaît plus important pour les hommes que pour les femmes, excepté pour le score d'INE ou le pattern inverse s'observe.

4.3.2 Lien entre la masculinité et de la féminité et les scores aux échelles du DBQ

Afin d'observer l'effet prédicteur de la masculinité et de la féminité sur les scores aux échelles du DBQ, nous allons nous intéresser à présent aux deuxièmes modèles des sept analyses de régressions hiérarchiques effectuées sur l'échantillon global d'une part, puis sur les échantillons hommes et femmes séparés dans lesquels la masculinité et la féminité sont ajoutés aux variables démographiques et de mobilité utilisés dans les premiers modèles. Par souci de clarté, seuls seront commentés ici les effets concernant les variables de masculinité et de féminité. Les résultats de l'ensemble des modèles de régressions, y compris les résultats concernant les variables contrôlées (sexe, âge et kilométrage hebdomadaire), sont indiqués dans le Tableau 31.

En ce qui concerne l'échantillon global (cf. Tableau 31), après contrôle du sexe, de l'âge et du kilométrage hebdomadaire, le score global de CRV est prédit positivement par le score de masculinité et négativement par le score de féminité. Autrement dit, la masculinité renforce les comportements à risque au volant déclarés tandis que la féminité les inhibe. Le modèle explique 10.3% de la variation du score. Lorsqu'on se penche plus avant sur les différents scores du DBQ, il apparaît que le score de masculinité prédit positivement le score de VO et de VA et négativement le score d'INA et d'INE. Il ne prédit cependant pas le score d'ED et de CP. Le score de féminité prédit quant à lui négativement le score de VO, d'ED, d'INA et d'INE et prédit positivement le score de CP. Il ne prédit cependant pas le score de VA. Autrement dit, le fait de déclarer commettre des violations ordinaires et des violations agressives est renforcé par la masculinité et inhibé par la féminité. Le fait de déclarer commettre des erreurs dangereuses est inhibé par la féminité uniquement. Le fait de déclarer des erreurs d'inattention et d'inexpérience est inhibé par la masculinité et la féminité. Enfin, la tendance à déclarer des comportements positifs est renforcée par la féminité. L'augmentation du coefficient de détermination R2 ajusté pour chacun des modèles de régressions par rapport au premier modèle indique que cette deuxième étape de l'analyse de régression (ajout de la masculinité et de la féminité au modèle) contribue significativement à l'amélioration de l'explication de la variabilité de chacun des scores. La variation du R2 est d'ailleurs significative pour chacune d'elles ce qui permet au R2 ajusté du modèle de régression pour le score d'erreurs dangereuses (ED) de devenir significatif. Plus précisément, le sexe, l'âge, le kilométrage hebdomadaire et la masculinité et la féminité expliquent 12% de la variation du score de VO, 10.4% du score de VA, 2% du score d'ED, 7.4% du score d'INA, 10.2% du score d'INE et enfin 9.8% du score de CP. Malgré l'amélioration du pouvoir explicatif du modèle pour

chacune des variables dépendantes par l'ajout de la masculinité et de la féminité, le niveau de variance expliquée reste toutefois modeste pour chacune d'elles (<=10% de la variance expliquée).

Lorsque nous nous intéressons aux modèles de régressions dans lesquels la masculinité et la féminité sont ajoutés à l'âge et au kilométrage hebdomadaire sur les différents scores pour les hommes et les femmes séparément (cf. Tableau 32, bloc 2), il apparaît que le score global de CRV est prédit positivement par le score de masculinité et négativement par le score de féminité pour les deux sexes. Autrement dit, chez les hommes, comme chez les femmes, la masculinité renforce les comportements à risque au volant déclarés tandis que la féminité les inhibe. Le modèle explique 10% de la variation du score pour les hommes et 6.9% pour les femmes. Lorsque nous nous penchons plus avant sur les différents scores du DBQ, quelques différences apparaissent toutefois entre les sexes. Le score de masculinité prédit positivement le score de VA et négativement le score d'INA et d'INE des hommes et des femmes. De plus, la masculinité prédit positivement le score de VO et tend à prédire le score d'ED des femmes uniquement. Le score de féminité quant à lui prédit négativement le score de VO et d'ED et prédit positivement le score de CP, chez les hommes comme chez les femmes. De plus, le score de féminité prédit et tend à prédire négativement le score d'INA et d'INE, respectivement, chez les hommes seulement. Autrement dit, le fait de déclarer commettre des violations ordinaires est inhibé par la féminité chez les hommes et les femmes et renforcé par la masculinité chez les femmes seulement. Le fait de déclarer commettre des violations agressives est renforcé par la masculinité chez les hommes et chez les femmes. Le fait de déclarer commettre des erreurs dangereuses est inhibé par la féminité chez les hommes comme chez les femmes et a tendance à être également inhibé par la masculinité chez les femmes seulement. Le fait de déclarer des erreurs d'inattention et d'inexpérience est associé négativement à la masculinité pour les hommes et les femmes et, chez les hommes, la féminité inhibe également les erreurs d'inattention et tend à inhiber les erreurs d'inexpérience. Enfin, la tendance à déclarer avoir des comportements positifs est renforcé par la féminité chez les hommes comme chez les femmes. Comme pour l'échantillon global, l'augmentation du coefficient de détermination R2 ajusté pour chacun des modèles de régressions par rapport au premier modèle indique que l'ajout de la masculinité et de la féminité au modèle contribue significativement à l'amélioration de l'explication de la variabilité de chacun des scores. La variation du R2 est d'ailleurs significative pour chacune d'elles ce qui permet au R2 ajusté du modèle de régression pour le score d'erreurs dangereuses (ED) de devenir significatif pour les hommes comme pour les femmes. Plus précisément, l'âge, le kilométrage hebdomadaire, la masculinité et la féminité expliquent 8.2% de la variation du score de VO pour les hommes comme pour les femmes, 17.8% du score de VA pour les hommes et 5.5% pour les femmes, 3.1% du score d'ED pour les hommes et 2% pour les femmes, 15.1% du score d'INA pour les hommes et 3.6% pour les femmes, 4.8% du score d'INE pour les hommes et 8.2% pour les femmes, et enfin 15.4% du score de CP pour les hommes et 6.7% pour les femmes. Toutefois, comme pour le premier modèle, le niveau d'explication de la variance expliquée par l'âge, le kilométrage, la masculinité et la féminité apparaît plus important pour les hommes que pour les femmes, excepté pour les scores de VO et d'INE, le pattern inverse s'observant pour ce dernier score. Plus spécifiquement, les variations de R2 plus importantes pour les hommes que pour femmes, excepté pour les scores de violations ordinaires et de comportements positifs, suggèrent que la masculinité et la féminité expliquent davantage les variations aux scores de VA, d'ED, d'INA, d'INE et au score global de CRV pour les hommes que pour les femmes.

4.4 Effet modérateur de la féminité sur le lien entre masculinité et comportements de conduite

Comme indiqué plus haut, afin de tester l'hypothèse d'un effet modérateur de la féminité sur le lien entre le score de masculinité et les scores aux échelles du DBQ et le score global de comportements à risque au volant (H5), une variable d'interaction des scores centrés de masculinité et de féminité (masc*fem)[111] a été créée et a été rentrée dans un troisième bloc dans les analyses de régressions hiérarchiques présentées, effectuées sur l'échantillon global d'une part et sur les hommes et les femmes séparément, d'autre part.

Echantillon global :

Comme nous pouvons le voir dans le Tableau 31 (bloc 3), dans l'échantillon global, aucun effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem ne s'observe pour le score de CRV. Lorsque nous nous intéressons aux différents scores du DBQ, l'effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem apparaît significatif uniquement pour le score d'INA. Le modèle explique 8.1% de la variance du score d'INA. L'interaction n'explique cependant que 0.9% de la variance du score. Nous avons représenté graphiquement l'effet d'interaction entre les deux variables sur le score d'INA. Plus précisément, nous avons représenté graphiquement l'effet de la féminité (modérateur) sur la relation entre la masculinité (VI) et le score d'INA[112]. La Figure 3 montre que la relation entre le niveau de masculinité (fort ou faible) et le score d'INA varie avec le niveau de féminité (fort ou faible). En effet, un niveau fort de masculinité combiné à un niveau fort de féminité semble diminuer le score d'INA. Autrement dit, les individus à la fois fortement masculins et fortement féminins tendent à déclarer moins d'erreurs d'inattention que les autres.

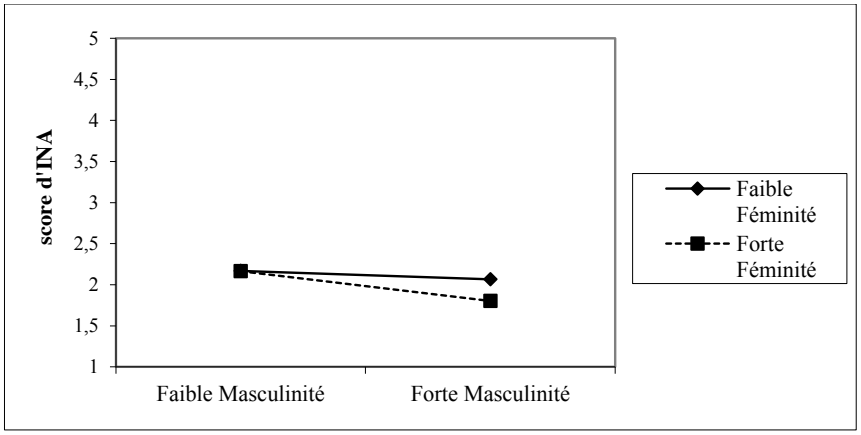


Figure 3. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score d'INA pour l'échantillon global.

[111] Pour tester des effets modérateurs, Cohen, Cohen, West et Aiken (2003) recommandent de centrer les variables qui sont utilisées pour créer le terme d'interaction. Centrer une variable revient à lui soustraire sa valeur moyenne. Ainsi, lors de l'étude des modérations, les variables masculinité et féminité ont été centrées. Nous avons ensuite créé les termes d'interaction en réalisant une multiplication : score centré de masculinité de satisfaction × score centré de féminité.

[112] Nous avons pour cela utilisé une macro pour variables centrées permettant de représenter graphiquement des interactions à deux et trois facteurs, proposée par Jeremy Dawson: http://www.jeremydawson.co.uk/slopes.htm.

Hommes et femmes :

Lorsque nous nous intéressons aux hommes et aux femmes séparément (cf. Tableau 32, bloc 3), aucun effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem ne s'observe pour les hommes. En revanche, pour les femmes, la variable d'interaction masc*fem tend à prédire le score d'INA et le score d'INE. Le modèle explique 4.4% de la variance du score d'INA et 9% de la variance du score d'INE. L'interaction n'explique cependant que 1% de la variation du score d'INA et 1.1% de la variation du score d'INE. La représentation graphique de l'effet de la féminité (modérateur) sur la relation entre la masculinité (VI) et le score d'INA (Figure 4) et d'INE (Figure 5) montre que la relation entre le niveau de masculinité (fort ou faible) et le score d'INA et d'INE varie avec le niveau de féminité (fort ou faible). Le même pattern que pour le score d'INA dans l'échantillon global s'observe pour ces deux scores chez les femmes : il semble qu'un niveau fort de masculinité combiné à un niveau fort de féminité diminue le score d'INA et d'INE. Autrement dit, les femmes à la fois fortement masculines et fortement féminines tendent à déclarer moins d'erreurs d'inattention et d'erreurs d'inexpérience que les autres.

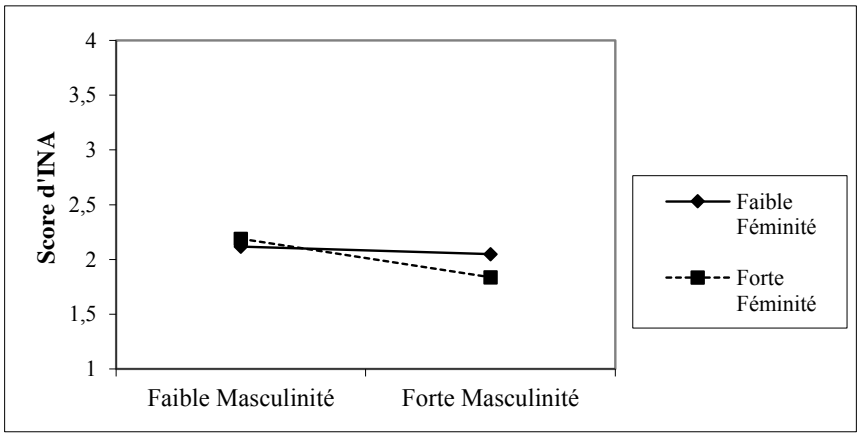


Figure 4. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score d'INA pour les femmes

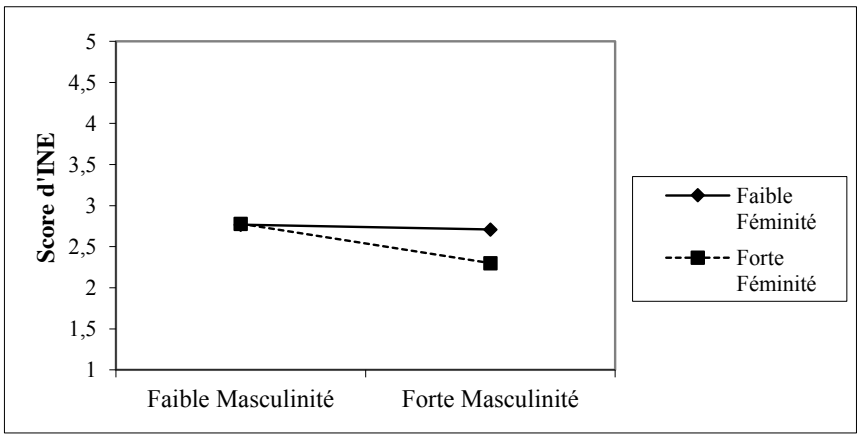


Figure 5. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score d'INE pour les femmes

Tableau 31

*Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques avec les scores au DBQ en variables dépendantes et l'âge, le sexe, le km/hebdomadaire, la masculinité, la féminité et la masculinité*féminité en variable prédictives (N=525)*

		Comportements à risque au volant	Erreurs dangereuses	Erreurs d'inattention	Erreurs d'inexpérience	Violations ordinaires	Violations agressives	Comportements positifs
1.	Sexe [a]	-.12**	-.02	.05	.15***	-.18***	-.01	-.03
	Age	-.11**	-.02	–.02	–.13**	–.14***	–.06	.24***
	Km hebdo	.19***	-.03	-.17***	-.16***	.19***	.23***	–.073
	R^2 ajusté	.06***	-.00	.03***	.073***	.08***	.05***	.06***
	Δ R^2	.064***	.00	.03***	.08***	.09***	.05***	.06***
2.	Sexe [a]	-.08 (p=.07)	-.02	.03	.13**	-.15***	.04	-.05
	Age	-.12**	-.01	-.01	-.11**	-.15***	-.08(p=.07)	.23***
	Km hebdo	.18***	-.01	-.14**	-.13**	.18***	.20***	-.09*
	Masculinité	.14***	-.08	-.20***	-.16***	.13**	.25***	.01
	Féminité	-.17***	-.15***	-.11**	-.10*	-.15***	-.04	.22***
	R^2 ajusté	.10***	.02**	.07***	.10***	.12***	.10***	.10***
	Δ R^2	.05***	.03***	.05***	.03***	.04***	.06***	.05***
3.	Sexe [a]	-.08 (*p*=.06)	-.02	.02	.13**	-.15***	.03	-.05
	Age	-.12**	-.01	-.01	-.11**	-.15***	-.08(p=.07)	.24***
	Km hebdo	.11***	-.01	-.14**	-.13**	.18***	.20***	-.09*
	Masculinité	.15***	-.07	-.18***	-.15***	.12**	.25***	.03
	Féminité	-.16***	-.15***	-.10**	-.09*	-.15***	-.04	.22***
	Masc*fem	-.04	-.07	-.10*	-.04	.01	-.05	-.06
	R^2 ajusté	.10***	.02**	.08***	.10***	.12***	.11***	.11***
	Δ R^2	.00	.00	.01*	.00	.00	.00	.00

Note : * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$
[a] 1 = homme, 2 = femme

Tableau 32

*Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques avec les scores au DBQ en variables dépendantes et l'âge, le sexe, le km/hebdomadaire, la masculinité, la féminité et la masculinité*féminité en variable prédictives pour les hommes et les femmes séparés*

Sexe			Comportements à risque au volant	Erreurs dangereuses	Erreurs d'inattention	Erreurs d'inexpérience	Violations ordinaires	Violations agressives	Comportements positifs
Hommes	1.	Age	-.13 (p=.05)	.07	.05	-.06	-.21**	-.10	.36***
		Km hebdo	.18**	-.05	-.26***	-.14 (*p*=.05)	.14*	.31***	.01
		R^2 ajusté	.04*	.-.00	.06***	.01	.06***	.10***	.12***
		Δ R^2	.01**	.01	.07***	.02	.07***	.11***	.13***
	2.	masculinité	.18*	-.02	-.20**	-.17*	.11	.30***	-.04
		féminité	-.20**	-.21**	-.23***	-.13 (*p*=.07)	-.16*	-.08	.21**
		R^2 ajusté	.10***	.03*	.15***	.05**	.08***	.18***	.15***
		Δ R^2	.07***	.04*	.10***	.04*	.04*	.09***	.04**
	3.	Masc*fem	-.06	-.08	-.00	.09	-.03	-.04	-.05
		R^2 ajusté	.10***	.03*	.15***	.05**	.08***	.18***	.15***
		Δ R^2	.00	.01	.00	.01	.00	.00	.00
Femmes	1.	Age	-.09	-.09	-.08	-.17**	-.08	-.02	.15**
		Km hebdo	.19***	-.01	-.09	-.16**	.22***	.16**	-.12*
		R^2 ajusté	.04***	.00	.01	.06***	.04***	.02*	.03**
		Δ R^2	.04***	.01	.02 (*p*=.08)	.06***	.05***	.02*	.03**
	2.	masculinité	.12*	-.11 (*p*=.05)	-.18***	-.16**	.14**	.21***	.04
		féminité	-.15**	-.12*	-.03	-.09	-.14**	-.03	.22***
		R^2 ajusté	.07***	.02*	.04**	.08***	.08***	.06***	.07***
		Δ R^2	.04***	.02*	.03**	.03**	.04***	.04***	.05***
	3.	Masc*fem	-.02	-.03	-.11 (*p*=.06)	-.11 (*p*=.06)	.04	-.06	-.06
		R^2 ajusté	.07***	.02 (p=.06)	.04**	.09***	.08***	.06***	.07***
		Δ R^2	.00	.00	.01 (*p*=.06)	.01 (*p*=.06)	.00	.00	.00

Note : * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$

4.5 Effet médiateur partiel de la masculinité et de la féminité sur le lien entre sexe et comportements de conduite

Afin de tester l'hypothèse d'un effet médiateur partiel de la masculinité (H4a) et de la féminité (H4b) sur le lien entre le sexe et les scores de comportements à risque au volant mesurés par le DBQ, nous avons suivi la méthode de Baron et Kenny (1986) présentée plus haut. Afin de compléter les résultats dont nous disposons déjà, de nouvelles analyses de régressions hiérarchiques ont été effectuées sur l'échantillon global pour le score global de CRV et pour chacun des scores aux échelles du DBQ (VD). Dans chacune de ces analyses, l'âge, le sexe et le kilométrage hebdomadaire étaient entrés en tant que variables prédictives dans le premier bloc et, dans le second bloc, était ajouté soit la masculinité, soit la féminité. Des tests de Sobel[113] complètent ces analyses, lorsque cela s'avère pertinent (i.e., lorsque les quatre conditions permettant de conclure à une médiation sont remplies).

4.5.1 Effet médiateur de la masculinité sur le lien entre sexe et les comportements de conduite

La première étape consiste à montrer que la variable indépendante (le sexe) a bien un effet significatif sur nos variables dépendantes. Parmi les scores concernant les comportements à risque, objet de nos hypothèses, cet effet se vérifie uniquement pour le score de violations ordinaires (VO) et le score global de CRV. Il se vérifie par ailleurs pour le score d'erreurs d'inexpérience (INE) (cf. Tableau 31). Plus précisément, le fait d'être un homme prédit le score de CRV et de VO tandis que le fait d'être une femme prédit le score d'INE. La suite des analyses de médiation portera ainsi exclusivement sur ces trois variables[114]. La deuxième étape consiste à vérifier le lien entre la VI (le sexe) et la variable médiatrice (la masculinité). Comme indiqué plus haut, le fait d'être un homme prédit significativement le score de masculinité (cf. point 4.2). La troisième étape consiste à vérifier le lien entre le médiateur (le score de masculinité) et les VD (scores de CRV, de VO et d'INE) lorsque la VI (le sexe) est contrôlée. Il apparaît que, lorsque l'effet de la variable sexe est contrôlée[115], le score de masculinité prédit significativement le score global de CRV (β = .147, t(524) = 3.38, p < .001), le score de VO (β =.131, t(524) = -3.06, p < .002), ainsi que le score d'INE (β = -.158, t(524) = -3.68, p<.0001). Plus précisément, le score de masculinité renforce le score global de CRV et le score de violations ordinaires, et prédit négativement le score d'erreurs d'inexpérience. Enfin, la quatrième étape consiste à examiner si le lien entre la VI (le sexe) et la VD (scores de CRV, VO et INE) reste significatif et si le bêta diminue après contrôle du médiateur (la masculinité). Il apparaît que le lien entre le sexe et le score de CRV (β = -.091, t(524) = -2.09, p < .04), de VO (β = -.159, t(524) = -3.69, p<.0001) et d'INE (β = .119, t(524) = 2.75, p < .006) reste significatif. Toutefois, nous notons une diminution du bêta pour les trois variables dépendantes (respectivement, de -.181 à -159, de -.115 à -0.91 et de .145 à .119). Les quatre conditions nécessaires pour conclure à une médiation partielle pour les scores de CRV, VO et INE étant remplies, un test de Sobel a été effectué pour les analyses de médiation réalisées sur chacun des scores. Le test

[113] Le test de Sobel est un test statistique permettant de tester la significativité d'un effet de médiation. L'analyse a été effectuée grâce à l'outil en ligne proposé par Kristopher J. Preacher (Vanderbilt University) et Geoffrey J. Leonardelli (University of Toronto) : http://quantpsy.org/sobel/sobel.htm

[114] L'analyse de médiation effectuée pour les erreurs d'inexpérience n'est réalisée qu'à titre exploratoire étant donné que l'hypothèse ne porte que sur les comportements à risque.

[115] Les variables « âge » et « kilométrage hebdomadaire » étaient aussi contrôlées.

de Sobel apparaît significatif pour le score de CRV ($z = -2.68$, $p < .007$), pour le score de VO ($z = -2.52$, $p < .01$) ainsi que pour le score d'INE ($z = 2.81$, $p < .005$), indiquant la présence d'une médiation du score de masculinité sur le lien entre le sexe et les trois scores. Ainsi, les quatre conditions étant remplies pour conclure à une médiation partielle pour les scores de CRV, de VO et d'INE et les tests de Sobel étant significatifs, nous pouvons valider l'hypothèse d'une médiation partielle de la masculinité sur le lien entre le sexe et le score de CRV, de VO et d'INE. Autrement dit, la tendance des femmes à déclarer moins de comportements à risque au volant, et plus particulièrement moins de violations ordinaires, et davantage d'erreurs d'inexpérience s'expliquerait en partie par leur niveau de masculinité plus faible. En revanche, l'étape 1 des conditions nécessaires à l'établissement d'une relation de médiation de la masculinité entre le sexe et les comportements à risque au volant (VA et ED) ainsi que les autres comportements de conduites (INA, CP) n'étant pas respectée, l'hypothèse 4a ne peut être validée pour ces scores.

4.5.2 Effet médiateur de la féminité sur le lien entre sexe et les comportements de conduite

En ce qui concerne l'hypothèse d'une médiation de la féminité sur le lien entre le sexe et les comportements de conduite, comme indiqué, le fait d'être un homme prédit le score de CRV et de VO tandis que le fait d'être une femme prédit le score d'INE. La suite des analyses de médiation portera donc exclusivement sur ces trois variables[116] (étape 1). Ensuite, concernant l'effet de la VI sur le médiateur (étape 2), le sexe, et plus particulièrement, le fait d'être une femme, ne prédit le score de féminité que de manière tendancielle (cf. point 4.2). Par ailleurs, lorsque l'effet de la variable sexe est contrôlé, le score de féminité prédit significativement le score global de CRV ($\beta = -.173$, $t(524) = -4.13$, $p < .0001$), le score de VO ($\beta = -.156$, $t(524) = -3.76$, $p < .0001$) ainsi que le score d'INE ($\beta = -.091$, $t(524) = -2.17$, $p < .03$) (étape 3). Plus précisément, le score de féminité inhibe le score de violations ordinaires, le score global de CVR et le score d'erreurs d'inexpérience. Enfin, après contrôle de la féminité, le lien entre le sexe et le score de CRV ($\beta = -.101$, $t(524) = -2.35$, $p < .02$), de VO ($\beta = -.168$, $t(524) = -3.95$, $p < .0001$) et d'INE ($\beta = .153$, $t(524) = 3.53$, $p < .0001$) reste significatif, mais nous notons une diminution du bêta pour les deux scores de comportements à risque, à savoir le score de CRV (de -.115 à -.101) et le score de VO (de -.181 à -.168). En revanche, le bêta de l'effet du sexe tend à augmenter pour le score d'INE après contrôle de la féminité (de .145 à .153) (étape 4). Malgré un effet très tendanciel du sexe sur le score de féminité (étape 2), les quatre conditions nécessaires pour conclure à une médiation partielle pour les scores de CRV et de VO sont remplies. Un test de Sobel a donc été effectué pour les analyses de médiation réalisées sur ces deux scores. Le test de Sobel n'apparaît significatif ni pour le score de VO ($z = -1.51$, $p < .13$), ni pour le score de CRV ($z = -1.53$, $p < .13$) indiquant l'absence d'une médiation du score de féminité sur le lien entre le sexe et le score de CRV et de VO. Ainsi, l'ensemble des quatre conditions n'étant pas rempli pour les scores de CRV, de VO et d'INE (respectivement, étape 2, étape 2, étapes 2 & 4) et les tests de Sobel n'apparaissant pas significatifs pour les scores de CRV et de VO, l'hypothèse d'une médiation partielle de la féminité sur le lien entre le sexe et les scores de comportements à risque et de comportements de conduite autres (H4b) est invalidée. De même, l'étape 1 des conditions nécessaires à l'établissement d'une relation de médiation de la féminité entre le sexe et les comportements à risque au volant (VA et ED) ainsi que les

[116] L'analyse de médiation effectuée pour les erreurs d'inexpérience n'est réalisée qu'à titre exploratoire étant donné que l'hypothèse ne porte que sur les comportements à risque.

autres comportements de conduites (INA, CP) n'étant pas respectée, l'hypothèse d'une médiation de la féminité ne peut être validée pour ces scores.

Tableau 33

Synthèse des résultats significatifs de l'étude 5

Effet observé (analyse)[a]	**Section**	**Résultats significatifs**		
Validation française du DBQ (ACP et Alpha de Cronbach)	4.1.2	**Facteurs (6)**	**Nbre items**	**α Cronbach**
		Violations ordinaires	4	0,64
		Violations agressives	3	0,72
		Erreurs dangereuses	6	0,69
		Erreurs d'inattention	7	0,65
		Erreurs d'inexpérience	4	0,65
		Comportements positifs	9	0,70
Créations d'un indice de CRV (Alpha de Cronbach)	4.1.4	Indice de CRV (items ED, VO et VA)	15	0,73
Corrélations entre les mesures (Coefficient de corrélation de Pearson)	4.1.3	Corrélations négatives entre les CP et les ED, les VO et les VA ; corrélations positives entre les violations (VA et VO) et les ED et entre les VO et les INA et INE ; intercorrélations positives entre les 3 échelles d'erreurs ; intercorrélations positive entre les 2 échelles de violations.		
Effet du sexe et de l'âge sur la conformité aux stéréotypes de sexe (Régressions multiples)	4.2	- Le fait d'être un homme et d'être jeune renforce la masculinité. - Le fait d'être une femme tend à renforcer la féminité.		
		Echantillon global	**Hommes**	**Femmes**
Lien entre variables démographiques et de mobilité et scores aux échelles du DBQ (Régressions hiérarchiques)	4.3.1	- Le fait d'être un homme, l'avancée en âge et le km/hebdo renforcent le score de CRV - Le fait d'être un homme renforce le score de VO et le fait d'être une femme, le score d'INE - Le fait d'être jeune renforce les scores de VO, d'INA, d'INE et l'avancée en âge renforce les CP. - Le km/hebdo renforce le score de VO et de VA et inhibe le score d'INE et d'INA.	- Le km/hebdo et le fait d'être jeune renforce le score de CRV. - L'avancée en âge renforce le score de CP et le fait d'être jeune renforce le score de VO. - Le fort km/hebdo renforce le score de VO et de VA et le faible kilométrage hebdomadaire renforce le score d'INA et tend à renforcer le score d'INE.	- Le km/hebdo renforce le score de CRV. - L'avancée en âge renforce le score de CP et le fait d'être jeune renforce le score d'INE. - Le fort km/hebdo renforce le score de VO et de VA et le faible km/hebdo renforce le score d'INE et de CP.

Effet de la masculinité et de la féminité sur et scores aux échelles du DBQ (Régressions hiérarchique)	4.3.2	- la masculinité renforce et la féminité inhibe le score de CRV. - La masculinité renforce le score de VO et de VA et inhibe le score d'INA et d'INE. - La féminité inhibe le score de VO, d'ED, d'INA et d'INE et renforce le score de CP.	- La masculinité renforce et la féminité inhibe le score de CRV. - La masculinité renforce le score de VA et inhibe le score d'INA et d'INE. - La féminité inhibe le score de VO d'ED, d'INA et tend à inhiber le score d'INE et renforce le score de CP.	- La masculinité renforce et la féminité inhibe le score de CRV. - La masculinité renforce le score de VA et de VO et tend à renforcer le score d'ED et inhibe le score d'INA et d'INE. - La féminité inhibe le score de VO et d'ED et renforce le score de CP.
Effet modérateur de la féminité sur le lien entre masculinité et comportements de conduite (Régressions hiérarchiques)	4.4	- effet d'interaction masc*fem pour le score d'INA : un niveau fort de masculinité combiné à un niveau fort de féminité diminue le score d'INA.	Aucun effet	- Effet d'interaction masc* fem tendanciel sur les scores d'INE et d'INA : un niveau fort de masculinité combiné à un niveau fort de féminité diminue le score d'INA et d'INE.
Effet médiateur partiel de la masculinité et de la féminité sur le lien sexe/comportements à risque au volant (Méthode de Baron et Kenny (1986) et test de Sobel)	4.5	- médiation de la masculinité sur le lien entre le sexe et le score de CRV, de VO et d'INE : la <u>tendance des femmes</u> à déclarer moins de comportements à risque au volant, et plus particulièrement moins de violations ordinaires, et plus d'erreurs d'inexpérience s'expliquerait en partie par leur niveau de masculinité plus faible. - aucune médiation de la féminité sur le lien entre le sexe et les scores au DBQ.		

[a] L'analyse de fiabilité de l'échelle du Gana n'est pas présentée ici (voir 4.1.1).

5 Discussion étude 5

L'ensemble des résultats significatifs de l'étude 5 sont résumés dans le Tableau 32.

Validation du DBQ :

Le premier objectif de l'étude était de valider une nouvelle version du DBQ (Reason *et al.,* 1990) sur une population française de tout-venants afin de disposer d'un outil permettant une compréhension fine des comportements de conduite en différenciant différents types de comportements. L'objectif était également de disposer d'un outil nous permettant, dans le cadre de ce travail de thèse, d'appréhender les comportements à risque au volant.

Cette étude a permis de valider les échelles du DBQ sur une large population française et a permis de différencier différents types de comportements de conduite. Nous obtenons une échelle fiable de comportements auto-rapportés basée sur les différentes versions existantes du DBQ. A partir des 41 items de départ a été produit un outil comptant 35 items. Plus précisément, nous obtenons une structure factorielle en six facteurs distinguant deux types de violations (les violations ordinaires et agressives), trois types d'erreurs (les erreurs dangereuses, les erreurs d'inattention et les erreurs d'inexpérience) ainsi que des comportements positifs. Ces différents facteurs montrent une validité interne allant de discutable à acceptable.

Ces résultats semblent confirmer la classification des comportements de conduite aberrants de Reason et al. (1990) en mettant en évidence la distinction entre les erreurs et les violations observée dans plusieurs études sur le DBQ (Aberg & Rimmö, 1998 ; Blockey & Hartley, 1995 ; Lajunen *et al.,* 2004 ; Parker *et al.,* 2000, Parker, Reason *et al.,* 1995 ; Reason *et al.,* 1990 ; Xie & Parker, 2002), notamment dans la validation française du DBQ validée sur des personnes âgées (Gabaude *et al.,* 2010 ; Obriot-Claudel & Gabaude, 2004). Si les violations (ordinaires et agressives) et les erreurs (erreurs dangereuses) sont positivement associées aux accidents et constituent des comportements à risque, ces comportements se distinguent par leur intentionnalité (Parker, Reason *et al.,* 1995). Les violations renvoient à des transgressions délibérées des règles légales et/ou sociales, autrement dit à des comportements intentionnels possédant une composante motivationnelle. Les erreurs, quant à elles, correspondent à des déviances de l'action planifiée pour atteindre un but et renvoient ainsi à une différence non intentionnelle entre l'action et le comportement socialement construit (Parker, Reason *et al.,* 1995). Par ailleurs, conformément aux travaux de Lawton *et al.* (1997a, 1997b) et à ce qui a pu s'observer dans des populations anglaises, finlandaises ou allemandes (Lajunen *et al.*, 2004), la présente étude différencie deux types de violations (agressives et ordinaires). De plus, conformément aux travaux d'Aberg et Rimmö (1998), la structure factorielle obtenue différencie trois types d'erreurs : les erreurs dangereuses, les erreurs d'inattention et les erreurs d'inexpérience qui correspondent aux erreurs et aux défaillances selon la classification de Reason *et al.* (1990). Toutefois, le fait que certains items renvoyant à des erreurs saturent sur plusieurs axes indique que la distinction entre les trois types d'erreurs n'est pas toujours claire. En distinguant différents types de violations et d'erreurs, cet outil offre une vision fine des comportements ce qui est particulièrement intéressant en ce sens que selon l'âge ou le sexe, par exemple, le type de violations et d'erreurs que les individus peuvent préférentiellement montrer peut varier. Enfin, cet outil comporte un axe renvoyant à des comportements positifs, autrement dit, à des comportements prosociaux visant à faciliter les interactions avec les autres usagers. Les comportements de conduite ne se limitent pas aux

comportements aberrants. De plus, bien que prosociaux, les comportements positifs peuvent parfois se révéler dangereux (e.g., freiner brusquement pour laisser passer un piéton). Par conséquent, ce type de comportement doit être pris en compte (Özkan & Lajunen, 2005a). La présente étude valide sur une population française l'échelle de comportements positifs proposée par Ozkan & Lajunen (*op. cit.*).

Nous disposons ainsi désormais d'un outil de mesure des comportements de conduite, validé auprès d'une population française de conducteurs tout venants, permettant de saisir plus finement les comportements à risque accidentels des conducteurs français et pouvant se révéler utile, par exemple, pour étudier les relations de ces différents types de comportements avec l'accidentologie des individus et les facteurs de risque. Plus particulièrement, nous obtenons un outil nous permettant de mesurer les comportements à risque au volant. En effet, un indice de comportement à risque au volant a été calculé à partir des scores obtenus aux items renvoyant à des erreurs dangereuses et à des violations (agressives et ordinaires). Les autres comportements n'ont pas été considérés dans ce score, ceux-ci ne correspondant pas, selon nous, à la définition que nous faisons des comportements à risque au volant dans cette thèse, à savoir, les comportements de prises de risque délibérés ainsi que les comportements résultant d'une mauvaise perception ou d'une non perception des risques encourus en situation de conduite, et qui peuvent avoir des conséquences objectivement négatives. Les défaillances ou étourderies, ce qui dans notre étude correspond aux erreurs d'inattention et d'inexpérience, sont en général peu dangereuses et, la plupart du temps, n'ont de conséquences que pour celui qui en est à l'origine (Reason *et al.,* 1990). Ont ainsi été retenus uniquement les comportements de violations et les erreurs dangereuses. De nombreuses études mettent en évidence l'effet prédicteur des violations ou transgressions sur les accidents. Dans une méta-analyse portant sur le pouvoir prédicteur des accidents par les violations ou transgressions déclarées mesurées par le DBQ, de Winter et Dodou (2010) ont confirmé leur pouvoir prédictif. Le facteur transgression serait même un prédicteur de l'implication dans un accident plus important, que l'exposition, l'âge ou encore le sexe (Parker, Reason *et al.,* 1995). Si les erreurs n'ont pas nécessairement un caractère intentionnel (Parker, Reason *et al.,* 1995), elles peuvent tout de même s'avérer objectivement dangereuses. Chez les personnes âgées, les accidents sont fortement prédits par la tendance à commettre des erreurs graves (accidents actifs) et des erreurs d'inattention (accidents passifs) (de Winter & Dodou, 2010 ; Parker *et al.*, 2000). Les accidents dans lesquels sont impliquées les femmes sont également souvent associés à des erreurs de jugement (Storie, 1977). Les erreurs dangereuses correspondent ainsi à notre définition des comportements à risque au volant, à savoir des comportements objectivement dangereux. L'indice calculé présente un bon alpha. Aussi, nous obtenons un indice de comportements à risque au volant satisfaisant qui nous sera utile pour la suite de ce travail de thèse.

Dans cette étude, nous avons également observé la relation entre les variables démographiques (âge et sexe) et de mobilité (kilométrage hebdomadaire) sur les scores aux échelles du DBQ et sur l'indice global de comportements à risque au volant. D'une manière générale, les analyses effectuées montrent que les hommes, les jeunes et les individus conduisant beaucoup ont tendance à déclarer davantage de comportements à risque au volant que les femmes, les personnes plus âgées et les individus conduisant peu. Plus précisément, parmi les différents comportements à risque, les effets du sexe et de l'âge ne s'observent que sur les violations ordinaires et le fait de conduire beaucoup ne s'observe que sur les violations (ordinaires et agressives). Ainsi, aucun effet du sexe et de l'âge ne s'observe sur les erreurs dangereuses. Ces éléments viennent confirmer les résultats sur le lien entre le sexe l'âge et l'exposition sur les comportements à risque au volant, mis en évidence par de nombreuses études, les hommes, les jeunes et les individus conduisant régulièrement ayant tendance à déclarer et montrer davantage de violations (e.g., Parker, Reason *et al.,* 1995 ; Reason *et al.,* 1990).

Parmi les autres comportements de conduite, les femmes semblent déclarer davantage d'erreurs d'inexpérience, tout comme les jeunes qui déclarent en plus davantage d'erreurs d'inattention. Ces résultats sont conformes à la littérature. La tendance des femmes à déclarer davantage de défaillances ou d'étourderies s'observe dans plusieurs études (e.g., Reason *et al.* 1990). Par ailleurs, l'avancée en âge renforce la tendance à déclarer des comportements positifs. Cela peut être associé au fait que l'activité de conduite est complexe et que les individus possédant moins d'expérience, en général les plus jeunes, ne se focalisent pas nécessairement sur les comportements positifs dans un premier temps (Özkan & Lajunen, 2005a). Enfin, le fait de conduire peu semble renforcer les erreurs d'inexpérience et d'inattention, ce qui peut être associé avec l'exposition.

Des différences de sexe apparaissent. Le fait de beaucoup conduire est par exemple associé à moins de comportements positifs chez les femmes seulement et le fait de peu conduire est associé à davantage d'erreurs d'inattention chez les hommes seulement. Par ailleurs, il est intéressant de noter que l'effet de l'âge sur les comportements à risque au volant, notamment sur les violations ordinaires, observable dans l'échantillon global, ne s'observe que chez les hommes. Dans le même sens, alors que chez les femmes, le fait d'être jeune est associé avec les erreurs d'inexpérience, chez les hommes, le fait d'être jeune est associé avec les violations ordinaires. Il semble ainsi que le fait d'être jeune soit un facteur de risque, chez les hommes seulement. Cela va dans le sens de plusieurs études qui mettent en évidence le fait que les jeunes hommes constituent une population particulièrement à risque (Blockey & Hartley, 1995 ; Doherty *et al.*, 1998). L'association du jeune âge et des erreurs d'inexpérience, chez les femmes uniquement, va également dans le sens des études qui posent le domaine de la conduite comme typiquement masculin (e.g., Granié & Papafava, 2011) et qui peut potentiellement amener les jeunes hommes à déclarer moins d'erreurs d'inexpérience.

Stéréotypes de sexe et DBQ :

Cette étude avait pour deuxième objectif de mettre en relation la conformité aux stéréotypes de sexe et les comportements de conduite et, plus particulièrement, les comportements à risque au volant. Nous nous attendions à ce que la masculinité renforce les erreurs dangereuses et les violations et, plus largement, le score de CRV (H2). Dans l'échantillon global, la masculinité renforce effectivement les comportements à risque au volant et, plus particulièrement, les violations (VO et VA). La masculinité ne renforce cependant pas les erreurs dangereuses. Le lien entre la masculinité et les violations agressives, plus particulièrement, peut être mis en relation avec les études ayant montré que les comportements agressifs feraient partie des stratégies privilégiées par les hommes pour démontrer leur masculinité et la rétablir lorsque celle-ci est menacée (e.g., Bosson *et al.,* 2009 ; Bosson & Vandello, 2011). L'effet de la masculinité s'observe dans les deux groupes de sexe : chez les hommes, comme chez les femmes, la masculinité renforce les comportements à risque au volant en général et les violations agressives. Toutefois, des différences de sexe apparaissent : la masculinité renforce et tend à renforcer les violations ordinaires et les erreurs dangereuses, respectivement, chez les femmes seulement. Notre hypothèse 2 est ainsi partiellement validée.

Nous nous attendions également à ce que la féminité inhibe les erreurs dangereuses et les violations et plus largement les comportements à risque au volant (H3). Les résultats indiquent que, dans l'échantillon global et chez les hommes et les femmes de manière indépendante, la féminité inhibe les comportements à risque au volant et plus particulièrement, les violations ordinaires et les erreurs dangereuses, mais pas les violations agressives. Cela va dans le sens des quelques études qui se sont intéressées au lien entre la féminité et les comportements à risque au volant (e.g., Özkan et Lajunen, 2005b). Özkan et Lajunen (*op. cit.)* montrent, dans une étude utilisant le DBQ, que la féminité inhiberait

le nombre d'accidents et d'infractions, les violations (ordinaires et agressives) et les erreurs. La conformité aux rôles féminins serait également associée négativement à la conduite agressive (Krahé, 2005) et prédirait positivement les capacités en termes de sécurité (Özkan & Lajunen, 2006). Notre hypothèse 3 est donc partiellement validée.

Des effets de la masculinité et de la féminité s'observent, par ailleurs, sur les autres comportements de conduite. La masculinité inhibe les erreurs d'inattention et d'inexpérience, chez les hommes comme chez les femmes. Cela peut être mis en lien avec le fait que la conduite est un domaine masculin qui peut amener les individus masculins, notamment les hommes, à montrer un plus grand sentiment de compétence dans ce domaine. Ce sentiment de compétence peut les amener à déclarer moins d'erreurs pour montrer leur masculinité ou, dans le cas des femmes, se rapprocher des normes masculines. Par ailleurs, on peut envisager que les traits associés au masculins, renvoyant notamment à l'affirmation de soi, peuvent être associés à une plus grande confiance en soi et en ses capacités de conduite (e.g., Sibley & Harré, 2009), ce qui peut amener les individus masculins à se montrer plus confiants et moins hésitants et ainsi, à faire moins d'erreurs. Par ailleurs, la féminité inhibe également les erreurs d'inattention et d'inexpérience, chez les hommes seulement, et renforce les comportements positifs chez les hommes et les femmes. Le lien avec les comportements positifs peut s'expliquer par le contenu des traits féminins qui sont centrés sur le rapport horizontal à autrui (Bem, 1974 ; Broverman *et al.,* 1972). La relation négative entre la féminité et les erreurs d'inexpérience et d'inattention (plus particulièrement chez les hommes) apparaît moins évidente, en revanche. On peut faire l'hypothèse que les traits féminins, qui se caractérisent par une plus grande attention portée à autrui, peuvent par extension renvoyer à davantage d'attention, en général, et ainsi amener les individus, et notamment les hommes se décrivant comme tel, à déclarer moins de défaillances. On peut également imaginer que certains hommes féminins, peuvent chercher à s'éloigner des stéréotypes féminins en termes de conduite (i.e., les stéréotypes relatifs à la moindre compétence des femmes (e.g., Berger, 1986), pour se rapprocher des normes masculines.

Nous faisions également l'hypothèse que la féminité modèrere le lien entre la masculinité et les comportements à risque au volant. Plus précisément, nous nous attendions à ce que la féminité inhibe les effets de la masculinité sur les comportements à risque au volant (i.e., les violations et les erreurs dangereuses et le score de CRV) (H5). Les analyses montrent que cette modération s'observe uniquement pour les erreurs d'inattention et les erreurs d'inexpérience et, plus particulièrement, chez les femmes. Plus précisément, une forte féminité combinée à une forte masculinité inhiberait les erreurs d'inattention et d'inexpérience. Cela peut s'expliquer par les effets combinés de la masculinité et de la féminité sur les erreurs d'inexpérience et d'inattention, déjà évoqués. Comme indiqué, la masculinité peut inhiber les erreurs d'inexpérience et d'inattention déclarées en raison du contenu des traits masculins et par la volonté de se rapprocher des normes masculines, liées à la compétence dans le domaine de la conduite. Par ailleurs, comme proposé pour les hommes, la féminité peut également inhiber les erreurs d'inexpérience et d'inattention par le contenu des rôles féminins amenant à une plus grande prise en compte de son environnement. En revanche, aucun effet ne s'observe pour les comportements à risque. Notre hypothèse 5 n'est donc pas vérifiée.

Enfin, nous nous attendions à ce que la masculinité et la féminité médiatisent partiellement l'effet du sexe sur les erreurs dangereuses, les violations et les comportements à risque en général (H4). L'hypothèse n'est pas validée pour les violations agressives et les erreurs dangereuses, en raison d'absence d'un effet du sexe sur ces scores, notamment. En revanche, la masculinité médiatise le lien entre le sexe et les comportements à risque au volant, en général, et, plus particulièrement, les violations ordinaires. Autrement dit, la tendance des hommes à déclarer davantage de comportements à risque au volant s'expliquerait, en partie, par leur niveau de masculinité plus important. Toutefois, l'effet de la

masculinité sur les violations ordinaires ne s'observe que chez les femmes. Aussi, il semble que, pour les violations ordinaires, l'effet médiateur partiel observé traduise le fait que la tendance des femmes à déclarer moins de violations ordinaires s'explique, en partie, par leur niveau de masculinité moins important. Par ailleurs, la tendance des femmes à déclarer davantage d'erreurs d'inexpérience s'expliquerait en partie par leur niveau plus faible de masculinité. En revanche, l'hypothèse d'une médiation partielle de la féminité sur le lien entre le sexe et les scores de comportements à risque et de comportements de conduite autres est invalidée.

Pour résumer, cette étude nous a permis de valider une nouvelle version du DBQ sur une large population française. Cet outil nous sera utile dans la suite de ce travail de thèse. L'étude met également en évidence un lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe et les comportements à risque au volant. D'une manière générale, la masculinité renforce les comportements à risque au volant et la féminité les inhibe. Cependant, quelques différences apparaissent entre les différents types de comportements ainsi qu'entre les deux groupes de sexe. L'effet du sexe sur les comportements à risque au volant et plus particulièrement sur les violations ordinaires s'expliquerait en partie par l'effet de la masculinité. En revanche, aucun effet médiateur partiel de la féminité ne s'observe. De plus, la féminité ne semble pas modérer les effets de la masculinité sur les comportements à risque au volant. D'une manière générale, cette étude met donc en évidence des effets de l'identité sexuée intéressants qu'il s'agira de confirmer. Il est à noter que le pourcentage de variance expliquée par la masculinité et la féminité pour les scores de comportements à risque est toutefois faible. Ces résultats sont ainsi à relativiser et cela appuie davantage l'idée d'adopter une vision plus large de l'identité sexuée que la conformité aux stéréotypes de sexe. La question qui se pose maintenant est de savoir si ces effets s'observent dans d'autres domaines du risque que le domaine routier.

CHAPITRE 8

Validation du DOSPERT et lien entre conformité aux stéréotypes de sexe et comportements à risque dans d'autres domaines (étude 6)

1. Introduction

La deuxième étude composant cet axe, l'étude 6, vise à valider le Domain-Specific Risk-Taking scale (DOSPERT) (Blais & Weber, 2006 ; Weber *et al.,* 2002) sur une large population française, et à vérifier le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits et la prise de risque dans différents domaines.

Comme indiqué plus haut, dans cette étude, et dans ce travail de thèse, nous avons choisi d'utiliser le DOSPERT (Blais & Weber, 2006 ; Weber *et al.,* 2002) pour évaluer la prise de risque dans divers domaines. Le DOSPERT est un outil très complet présentant l'intérêt de permettre d'appréhender la prise de risque mais également la perception du risque et des bénéfices dans cinq différents domaines de décision : le domaine de la santé, des loisirs, éthique, et financier (paris et investissements). Il s'agit là de cinq domaines indépendants dans lesquels le niveau de prise de risque, mais également de risque perçu et de bénéfices perçus est susceptible de varier entre les groupes (e.g., groupes de sexe) et chez un même individu (Hanoch *et al.,* 2006 ; Weber *et al.,* 2002). Les différences entre ces différents domaines peuvent s'expliquer par le fait que les caractéristiques du risque associé à ces différents domaines de décision – e.g., caractère contrôlable, familiarité, qui sont des variables pouvant influencer la prise de risque et la perception du risque (e.g., Slovic *et al.,* 1981, 1982, 1986) – peuvent varier en termes de buts et d'intérêts (Weber *et al.,* 2005). La consigne de l'échelle de prise de risque (en termes de probabilité) est présentée de telle manière qu'elle permet de vérifier la prise de risque des individus dans des comportements qu'ils n'ont pas nécessairement eus. Cet outil a été validé dans plusieurs pays, dans plusieurs langues (voir www.dospert.org) et notamment en français et il présente une bonne validité interne et externe (Weber et al., 2002 ; Blais & Weber, 2006). L'outil et, plus particulièrement l'échelle de prise de risque du DOSPERT, voire l'une de ses sous-échelles, ont été utilisés dans plusieurs études (Harris *et al.,* 2006 ; Hanoch *et al.,* 2006 ; Mishra & Lalumière, 2011). Si le DOSPERT (échelle de prise de risque et risque perçu) a été validé en français sur une population de jeunes adultes québécois (Blais & Weber, 2006), la structure factorielle de cet outil n'a, à notre connaissance, pas été vérifiée sur une large population française. Il n'existe notamment pas de validation en français de l'échelle de bénéfices perçus du DOSPERT. L'étude 6 a ainsi pour premier objectif de valider le DOSPERT sur une population française, afin de disposer dans la suite du travail de thèse d'un outil valide.

L'étude 6 a également pour deuxième objectif de vérifier le lien entre la conformité des hommes et des femmes tout-venants aux stéréotypes masculins et féminins, en termes de traits, et la prise de risque dans différents domaines de décision. Le lien entre la masculinité et la prise de risque a été observé dans plusieurs domaines. La masculinité a notamment été mise en lien avec la prise de risque en général (Raithel, 2003), les comportements de santé à risque des hommes (Addis & Mahalik, 2003 ; Blazina & Watkins, 1996 ; Courtenay, 2000 ; Mahalik *et al.,* 2006, 2007 ; McCreary *et al.,* 1999 ; Pleck *et al.,* 1994 ; Williams & Ricciardelli, 1999), les comportements à risque dans le sport (Cazenave *et al.,* 2003) ou encore les comportements à risque financiers (Meier-Pesti & Penz, 2008). De même, la

féminité a été associée négativement avec certains comportements à risque ou des variables associées (Granié, 2008a, 2009 ; 2010 ; Krahé, 2005 ; Özkan & Lajunen, 2005b, 2006 ; Tostain *et al.,* 2005 ; Williams & Ricciardelli, 1999). Il s'agit ainsi, dans cette étude, de vérifier si le lien observé entre la masculinité et la féminité et les comportements à risque au volant, dans l'étude 5, se vérifie dans d'autres domaines du risque que le risque routier, confirmant ainsi les résultats observés dans la littérature. Plus particulièrement, il s'agit d'observer non seulement l'effet de l'une et l'autre variable sur la prise de risque dans différents domaines mais également l'effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et la prise de risque.

L'objectif de cette étude est également d'interroger le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe et la perception des risques et des bénéfices. En effet, la perception du risque et la perception des bénéfices constitueraient des déterminants importants (e.g., Jonah, 1986 ; Harris *et al.,* 2006 ; Slovic, 1987 ; Weber et al., 2002 ; Wilde, 1982). De même, pour Weber *et al* (2002), les différences de gender-gap dans la prise de risque observables dans la littérature s'expliqueraient par des différences dans le risque perçu et les bénéfices perçus. Quelques études mettent en évidences des résultats permettant d'envisager un lien entre la masculinité et la féminité. La conformité aux rôles masculins en termes de traits a par exemple été associée, dans le domaine routier, positivement avec les capacités perceptivo-motrices (Özkan & Lajunen, 2006) et négativement avec la perception du danger chez les piétons (Granié, 2008a, 2009). La féminité prédirait quant à elle la perception du danger (Granié, 2008a, 2009). Le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe et la perception du risque et des bénéfices n'a toutefois pas été investigué, à notre connaissance. Pourtant, il est envisageable que le contenu des stéréotypes masculins en termes de traits (i.e., centrés sur l'affirmation de soi) inhibe la perception des risques tandis que le contenu des stéréotypes féminins en termes traits (centrés sur le « care »), la renforce par la prise en compte d'autrui. On peut s'attendre à ce que ces individus perçoivent moins de bénéfices, pour les mêmes raisons. De même, la prise de risque constituant un comportement typiquement attendu et valorisé chez les hommes, groupe dominant socialement, on s'attend à ce que les individus se conformant aux stéréotypes masculins perçoivent davantage de bénéfices dans la prise de risque, ceux-ci pouvant inclure des bénéfices en termes de prestige. La prise en compte de l'influence des rôles de sexe sur la perception du risque et des bénéfices, déterminants de la prise de risque, pourrait apporter des éléments de réponses concernant le gender gap différencié en fonction du domaine, à la fois dans les comportements à risque et dans la perception du risque et des bénéfices (Harris *et al.,* 2006 ; Weber *et al.,* 2002). Il s'agit ainsi, dans cette étude, de tester le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe masculins et féminins et la perception du risque et des bénéfices perçus dans différents domaines de décision, ainsi que l'effet médiateur partiel de la perception du risque et des bénéfices entre la conformité aux stéréotypes de sexe et les comportements à risque dans différents domaines. Il s'agit également de tester l'effet médiateur partiel de la masculinité et la féminité entre le sexe et les comportements à risque, la perception du risque et les bénéfices perçus. A titre exploratoire, et parallèlement à ce qu'on observe pour la prise de risque, nous allons également observer les effets d'interaction entre la masculinité et la féminité sur la perception du risque et des bénéfices.

A titre exploratoire, nous observerons également les effets différenciés de la masculinité et la féminité sur la prise de risque, la perception du risque et des bénéfices, selon le domaine du risque.

D'une manière générale, cette étude vise ainsi à vérifier, en partie, les hypothèses générales 1, 2 et 4 de ce travail de thèse (cf. Tableau 34).

Tableau 34

Hypothèses et plan de la thèse

Hypothèses	Axe	Etude	*N*=
0a. L'identité sexuée est un concept multidimensionnel incluant la conformité aux stéréotypes de sexe et des dimensions affectives et cognitives (e.g., centralité de son groupe de sexe, pression sociale à se conformer ressentie, la typicalité ressentie).	*1*	*1*	*512*
0b. On peut activer l'identité sexuée des individus en rendant saillante, expérimentalement, l'appartenance des individus observés à un groupe de sexe	*1*	*2*	*140*
		3	*314*
		4	*351*
1. La conformité aux stéréotypes de sexe masculins augmente les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance.	2	5	525
		6	879
	3	7	144
2. La conformité aux stéréotypes de sexe féminins baisse les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance, et inhibe le lien entre la conformité aux stéréotypes masculins et les comportements à risque.	2	5	525
		6	879
	3	7	144
3. Le niveau d'identification à son groupe modère le lien entre conformité aux stéréotypes de sexe et comportements à risque et perception du risque.	3	7	144
4. L'identité sexuée influence la perception du risque et des bénéfices et le lien entre identité sexuée et comportements à risque est partiellement médié par la perception du risque et des bénéfices	2	6	879
	3	7	144
5. Les effets de l'identité sexuée s'observent dans différents domaines du risque mais sont plus marqués dans le domaine du risque routier que dans les autres domaines du risque	3	7	144
6. Lorsque l'identité sexuée est rendue saillante par le contexte d'observation, les différences de sexe dans les comportements à risques et la perception des risques et des bénéfices augmente, notamment chez les individus fortement identifiés à leur groupe de sexe.	3	7	144

2 Hypothèses et objectifs

Le premier objectif est de vérifier la validité de la version française du DOSPERT (Blais & Weber, 2006 ; Weber *et al.,* 2002), sur une population française de tout-venants.

Le second objectif est de vérifier le lien entre la conformité des hommes et des femmes tout-venants aux stéréotypes masculins et féminins et les comportements à risque dans différents domaines. Nous nous attendons à ce que le niveau de masculinité soit relié positivement aux comportements à risque dans différents domaines et que la féminité soit reliée négativement aux comportements à risque dans différents domaines. De même, on peut s'attendre à ce que la féminité modère le lien entre la masculinité et la prise de risque. On s'attend également à ce que le niveau de masculinité et de féminité médiatise partiellement l'effet du sexe sur les comportements à risque. A titre exploratoire, nous allons également chercher à observer les effets différenciés de la masculinité et la féminité selon les domaines.

Il s'agit également de tester le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe masculins et féminins et la perception du risque et des bénéfices liés à la prise de risque dans différents domaines de décision, ainsi que de tester l'effet médiateur partiel de la perception du risque et des bénéfices entre la

conformité aux stéréotypes de sexe et les comportements à risque dans différents domaines. On s'attend ainsi à ce que le niveau de masculinité influence négativement la perception du risque et positivement la perception des bénéfices et que le niveau de féminité influence positivement la perception du risque et négativement la perception des bénéfices. De plus, on s'attend à ce que la masculinité et la féminité médiatisent partiellement le lien entre le sexe et la perception du risque et des bénéfices. On s'attend également à ce que la perception des risques et des bénéfices médiatise partiellement le lien entre masculinité et féminité et comportements à risque dans différents domaines. A titre exploratoire, et parallèlement à ce qu'on observe pour la prise de risque, nous allons également observer les effets d'interaction de la masculinité et la féminité sur la perception du risque et des bénéfices.

3 Méthode

3.1 Matériel

Conformité aux stéréotypes de sexe

Pour mesurer la conformité aux stéréotypes masculins et féminins en termes de traits des individus, nous avons utilisé la version française du « Bem Sex Role Inventory » (BSRI) de Gana (1995). L'échelle comporte 27 items (9 items masculins/ 9 items féminins/ 9 items neutres). Le sujet doit, pour chaque proposition, se situer sur une échelle de Likert en 7 points (de 1 « jamais vrai » à 7 « toujours vrai ») (pour une description détaillée de l'outil, voir l'étude 1, Chapitre 5 - point 2.1).

Prise de risque, perception des risques et perception des bénéfices dans différents domaines : le DOSPERT

Nous avons repris l'outil proposé par Weber *et al.* (2002), visant à mesurer la prise de risque dans différents domaines. La Domain-Specific Risk-Taking scale (DOSPERT) (Blais & Weber, 2006 ; Weber *et al.,* 2002) est une échelle mesurant la prise de risque, la perception du risque et les bénéfices perçus) dans cinq domaines spécifiques (domaine de la santé, des loisirs, éthique, social et financier (paris et investissement).

Nous avons ainsi utilisé la version courte française en 30 items validée par Blais et Weber (2006). Douze items ont été reformulés. Par ailleurs, 4 items, peu adaptés à la population française, pas adaptés à tous les âges ou peu compréhensibles ont été remplacés. Quatre items du domaine de la santé, dont deux concernant le domaine routier, ont été ajoutés. Les nouveaux items ont été choisis parmi les items des versions à 40 et 50 items de Weber *et al.* (2002).

Ainsi, parmi les 34 items de l'outil et selon les analyses factorielles de Blais et Weber (2006) et Weber *et al.* (2002), 4 items concernent le domaine de la santé (e.g., « manger régulièrement des aliments gras et sucrés ») ; 6 items concernent le domaine social (e.g., « avouer que vos gouts sont différents de ceux d'un ami ») ; 6 concernent le domaine des loisirs (e.g., « partir en camping sans savoir où planter sa tente ») ; 6 items concernent le domaine éthique (e.g., « tricher dans votre déclaration d'impôt ») et 6 items concernent à la fois le domaine de la santé et social (e.g., « avoir des relations sexuelles sans protection »). Enfin, 6 items concernent le domaine financier. Plus précisément, 3 items renvoient aux comportements à risque financier dans le domaine des paris (e.g., « parier une journée de salaire aux courses de chevaux ») et 3 items renvoient aux comportements à risque financier dans le domaine financier (e.g., « prêter un mois de salaire ou une somme d'argent équivalente à un ami »).

La consigne a été modifiée afin de l'alléger et la première phrase de la consigne originale qui définit le risque a été supprimée, celle-ci pouvant venir biaiser la perception même des situations risquées évaluées. Nous avons conservé l'échelle en 7 points de Blais et Weber (2006), sans nommer les points.

Les 34 items sont utilisés pour mesurer à la fois la prise de risque conventionnelle (i.e., la probabilité d'effectuer le comportement décrit), le risque perçu dans la situation et les bénéfices perçus. Ainsi, pour l'échelle prise de risque conventionnelle, le participant doit, pour chacun des items, indiquer la probabilité qu'il prenne part à l'activité spécifiée ou qu'il adopte le comportement spécifié s'il se retrouvait dans la situation décrite, en se situant sur une échelle allant de « 1= extrêmement peu probable » à « 7= extrêmement probable ». Pour l'échelle de risque perçu dans chaque situation, le participant doit indiquer, pour chacun des items, le niveau de risque qu'il perçoit dans la situation décrite en se situant sur une échelle allant de « 1 = pas du tout risqué » à « 7 = extrêmement risqué ». Enfin, l'échelle de bénéfices perçus, le participant doit pour chacun des items, indiquer le niveau de bénéfices qu'il pense pouvoir tirer de la situation décrite en se situant sur une échelle allant de « 1= aucun bénéfice » à « 7 = d'importants bénéfices ». Le questionnaire est proposé en annexes (cf. Annexe 8.1).

Informations générales

Par ailleurs, ont été recueillies des informations sur le sexe, l'âge et la situation professionnelle de chaque individu.

3.2 Participants et procédure

Dans l'intention d'obtenir l'échantillon le plus large et diversifié possible en termes d'âge, de catégories socio-professionnelles et de localisation géographique, nous avons procédé à un recueil « en ligne », par l'intermédiaire des réseaux sociaux. Seuls les résultats des participants vivant en France ont été conservés. Les passations étaient individuelles, après consentement éclairé des participants. Les passations étaient totalement anonymes, les individus étant identifiés seulement par le jour et l'heure de fin de passation.

L'échantillon est composé de 878 participants (315 hommes et 563 femmes), âgés de 16 à 81 ans (M= 33.73, ET = 10.6). Les participants ont été répartis dans 6 classes d'âges (cf. Tableau 35). La répartition des participants des deux sexes n'est cependant pas équivalente dans toutes les classes d'âge (χ^2 (5)= 41.03, p<0.001). Il y a, d'une manière générale, plus de femmes que d'hommes dans les différentes classes. Ceci sera pris en compte dans l'analyse des résultats.

L'échantillon est composé d'étudiants (38.91%), de PCS+ (chefs d'entreprises, cadres, professions intellectuelles supérieures, professions libérales) (31.29%), de PCS- (professions intermédiaires, employés, ouvriers et agriculteurs) (19.57%), et dans une moindre mesure, de retraités (5,35%), de chômeurs (3.87%) et de sans profession (1.02%).

Le questionnaire était composé de 129 items au total. Plus précisément, les participants se voyaient dans un premier temps présenter les trois échelles du DOSPERT composées de 34 items chacune (une échelle par page). L'ordre des échelles était contrebalancé et les items étaient randomisés. La randomisation était différente pour chaque échelle. Les participants devaient ensuite remplir l'échelle de conformité aux stéréotypes de sexe (Gana, 1995) composée de 27 items. Enfin, les informations générales sur les participants étaient recueillies.

Tableau 35

Effectifs par sexe et par classe d'âge

Sexe	<=20	21-29	30-39	40-49	50-59	>=60	Total
Hommes	23	106	69	45	42	30	315
Femmes	115	214	95	52	65	23	563
Total	138	320	164	97	107	53	878

3.3 Hypothèses opérationnelles

- H1 : La structure de la nouvelle version du DOSPERT devrait correspondre aux versions antérieures de l'outil et compter 6 facteurs.
- H2 : le score de masculinité devrait prédire positivement le score global de prise de risque et les scores de prise de risque dans les différents domaines.
- H3 : le score de féminité devrait prédire négativement le score global de prise de risque et les scores de prise de risque dans les différents domaines.
- H4 : la féminité devrait modérer les effets de la masculinité sur le score global de prise de risque et les scores de prise de risque dans différents domaines. Nous nous attendons donc à ce que la féminité réduise les effets positifs du score de masculinité sur les scores de prise de risque.
- H5 : le score de masculinité (H5a) et le score de féminité (H5b) devraient médiatiser partiellement l'effet du sexe sur le score global de prise de risque et les scores de prise de risque dans les différents domaines.
- H6 : le score de masculinité devrait prédire négativement (H6a) et le score de féminité, positivement (H6b), le score global de risque perçu et les scores de risque perçu dans les différents domaines.
- H7 : le score de masculinité devrait prédire positivement (H7a) et le score de féminité, négativement (H7b), le score global de bénéfices perçus et les scores de bénéfices perçus dans différents domaines du risque.
- H8 : le score de masculinité (H8a) et le score de féminité (H8b) devraient médiatiser partiellement le lien entre le sexe et le score global de risque perçu ainsi que les scores de risques perçus dans les différents domaines. De plus, les scores de masculinité (H8c) et les scores de féminité (H8d) devraient médiatiser partiellement le lien entre le sexe et le score global de bénéfices perçus et les scores de bénéfices perçus dans les différents domaines.
- H9 : le score global de risque perçu et les scores de risque perçu dans les différents domaines devraient médiatiser partiellement le lien entre le score de masculinité (H9a) et de féminité (H9b) et le score global de prise de risque et le score de prise de risque dans les différents domaines. De plus, le score global de bénéfices perçus et les scores de bénéfices perçus dans les différents domaines, devraient médiatiser partiellement le lien entre le score de masculinité (H9c) et de féminité (H9d) et le score global de prise de risque et le score de prise de risque dans les différents domaines.

A titre exploratoire, on peut également observer l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur les scores de bénéfices perçus et sur les scores de risque perçu.

Les effets différenciés de la masculinité et de la féminité sur les scores de prise de risque, de risque perçu et de bénéfices perçus, selon le domaine, seront observés.

3.4 Analyses statistiques

Pour la validation du DOSPERT des analyses en composantes principales à rotation Varimax, des tests d'homogénéité par calcul de l'alpha de Cronbach, ainsi que des analyses de corrélations de Pearson ont été effectués. La fiabilité de l'échelle de conformité aux stéréotypes de sexe a été vérifiée par calcul de l'alpha de Cronbach. Des analyses de régressions multiples et hiérarchiques ont été effectuées pour tester l'effet des variables démographiques et des scores de masculinité et de féminité sur les scores aux différentes échelles du DOSPERT ainsi que pour tester l'effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et les scores de prise de risque (et à titre exploratoire l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur les scores de risque perçu et de bénéfices perçus). Enfin, des analyses de médiations ont été effectuées en suivant la méthode de Baron et Kenny (1986)[117] et des tests de Sobel complétaient les analyses lorsque cela s'évérait pertinent.

4 Résultats

4.1 Validité des échelles de la conformité aux stéréotypes de sexe

La fiabilité des échelles de mesure de la conformité aux stéréotypes de sexe a été vérifiée par calcul de l'alpha de Cronbach sur l'échantillon global pour les échelles de masculinité et de féminité du Gana (1995). L'alpha apparaît bon pour l'échelle féminine (α = .84) et acceptable pour l'échelle masculine (α = .77). Ces deux échelles apparaissent donc homogènes. Les scores de masculinité et de féminité ont ainsi été calculés par la moyenne des items composant ces deux échelles (9 items chacune).

4.2 Validation du DOSPERT

Afin de vérifier la structure factorielle de l'outil, une analyse en composante principale avec rotation orthogonale Varimax a été effectuée sur l'ensemble des 34 items de chacune des trois échelles du DOSPERT. A notre connaissance, aucune analyse de la structure de l'échelle des bénéfices perçus n'a encore été effectuée, les travaux de Weber *et al.* (2002) et de Blais et Weber (2006) portant exclusivement sur les échelles de prise de risque et de risque perçu du DOSPERT. Nous avons donc tenté de vérifier également la structure factorielle de l'échelle des bénéfices perçus. Sauf exception, pour ces trois échelles, seuls ont été conservés les items ayant un poids factoriel supérieur à .4 sur un seul axe. L'homogénéité des dimensions a également été vérifiée par mesure de l'alpha de Cronbach.

---

[117] Pour rappel, selon cette méthode, pour pouvoir affirmer que l'effet d'une variable indépendante sur une variable dépendante est médiatisé partiellement par une troisième variable, plusieurs conditions doivent être remplies. Suivant cette méthode, nous avons procédé aux étapes suivantes : nous avons vérifié (par la mise en place de régressions hiérarchiques) si la variable indépendante avait bien un effet significatif à la fois sur les variables dépendantes observées, et sur le médiateur (étapes 1 et 2) ; nous avons vérifié s'il existait un lien significatif entre notre médiateur et notre variable dépendante lorsque nous contrôlions l'effet de notre variable indépendante (i.e., lorsque celle-ci est incluse dans l'équation) (étape 3) ; et pour conclure à une médiation, nous avons examiné si le bêta exprimant le lien entre notre variable indépendante et notre variable dépendante, lorsque l'effet du médiateur était contrôlé, diminuait, voire éventuellement devenait non significatif (pour une médiation totale) (étape 4).

Les moyennes et écart-types de l'ensemble de l'échantillon pour chacun des 34 items composant les trois échelles du DOSPERT (prise de risque, perception du risque et perception des bénéfices) sont indiquées en Annexes 8.2.

4.2.1 Analyses factorielles

Les analyses en composantes principales avec rotation Varimax réalisées pour chacune des trois échelles du DOSPERT montrent que nous obtenons respectivement, pour les échelles de prise de risque, de perception du risque et de perception des bénéfices, 10, 8 et 8 facteurs dont la valeur propre est supérieure à 1. Toutefois, faisant l'hypothèse de l'existence de 6 facteurs, sur la base des travaux de Weber *et al.* (2002), nous avons spécifié un nombre de 6 facteurs pour chacune d'elles.

En ce qui concerne l'échelle de prise de risque, le test des éboulis indique que 4 facteurs sont interprétables. La structure en 4 facteurs explique 37.67% de la variance totale (cf. Tableau 36). Le premier axe, que nous avons nommé « domaine de la transgression », explique 17.37% de la variance. Il est défini par 14 items renvoyant à des comportements à risque dans le domaine éthique (6 items) et dans le domaine de la santé (santé et santé/ social) (8 items). Ces items ont en commun le caractère transgressif du comportement que ce soit des normes éthiques/morales ou des normes et règles sanitaires. Deux items (1 et 10) ayant un poids factoriel légèrement inférieur au seuil de .4 mais ne saturant pas sur un autre facteur ont été conservés. L'item 27 ayant un poids factoriel de .39 sur ce facteur et supérieur à .3 sur deux autres facteurs n'a pas été conservé. Le deuxième axe « domaine des loisirs » explique 8.09% de la variance. Il est défini par 6 items renvoyant à des comportements à risque dans le domaine des loisirs. Le troisième axe, « domaine financier », explique 6.42% de la variance. Il est défini par 6 items renvoyant à des comportements à risque dans le domaine financier (3 items renvoyant au domaine des investissements financiers et 3 items renvoyant aux paris financiers). L'item FI1 attendu sur cet axe ne sature finalement sur aucun axe et n'a par conséquent pas été retenu. Enfin, le quatrième axe, « domaine social » explique 5.79% de la variance. Il est défini par cinq items renvoyant à des comportements à risque dans ce domaine. L'item S5 ayant un poids factoriel légèrement inférieur au seuil de .4 sur cet axe et saturant également à plus de .3 sur le deuxième axe, il n'a pas été conservé. Une nouvelle ACP a été reconduite après suppression des 3 items non conservés. La structure en 4 facteurs explique alors 39.34% de la variance totale.

En ce qui concerne l'échelle de perception du risque, la structure en 6 facteurs laisse apparaître une distribution des items correspondant à notre hypothèse. Cette structure explique 49.28% de la variance totale (cf. Annexes 8.2). Le premier axe (21.38%de la variance) est défini par 10 items renvoyant au domaine de la santé. Le deuxième axe (8.3% de la variance) est défini par cinq items renvoyant à des comportements dans le domaine social et un item renvoyant au domaine des loisirs. Le troisième axe (6.81% de la variance) est défini par trois items du domaine des paris financiers. Le quatrième axe (4.72% de la variance) est défini par cinq items du domaine des loisirs. Le cinquième axe (4.38% de la variance) est défini par 6 tems du domaine éthique. Enfin, le sixième axe (3.73% de la variance) est défini par trois items du domaine des investissements financiers. Toutefois, le test des éboulis indique que trois voire quatre facteurs sont davantage interprétables. Nous avons donc retenu la structure en 4 axes. Celle-ci explique 41.18% de la variance (cf. Tableau 36). Le premier axe « domaine de la transgression » explique 21.38% de la variance. Il est défini par 12 items renvoyant à des comportements à risque dans le domaine éthique (6 items) et dans le domaine de la santé (santé et santé/ social) (6 items). Ces items ont en commun le caractère transgressif du comportement que ce soit des normes éthiques/morales ou des normes et règles sanitaires. Bien que montrant un poids

factoriel légèrement inférieur au seuil (.39), l'item 10 a été conservé. En revanche, l'item 18 saturant également sur le troisième facteur n'a pas été conservé. Le deuxième axe « domaine financier » explique 8.27% de la variance Il est défini par 6 items renvoyant à des comportements à risque dans le domaine financier (3 items renvoyant au domaine des investissements financiers et 3 items renvoyant aux paris financiers). L'item FI montre un poids factoriel légèrement inférieur au seuil de .4 sur cet axe ainsi que sur le quatrième facteur. Il n'a donc pas été retenu. Le troisième axe, « domaine des loisirs » explique 6.81% de la variance. Il est défini par 6 items parmi lesquels 4 items renvoient à des comportements du domaine des loisirs et 2 items au domaine de la santé/social. Bien qu'il montre un poids factoriel de .38 sur le quatrième facteur, l'item 26, attendu sur cet axe, a été conservé. L'item 27, bien qu'attendu sur le premier axe (santé), a été conservé, la différence entre les deux poids factoriels étant estimée suffisante. En revanche, l'item 12, attendu sur cet axe n'a pas été conservé, celui-ci montrant un poids factoriel légèrement en-dessous du seuil sur cet axe ainsi que sur le premier axe (domaine de la santé), tout comme l'item HS3 qui sature également à .38 sur le premier axe. Enfin, le quatrième axe, « domaine social » explique 4.72% de la variance. Il est défini par six items renvoyant à des comportements à risque dans ce domaine ainsi que par un item du domaine des loisirs (R1). Une nouvelle ACP a été reconduite après suppression des 4 items non conservés. La structure en 4 facteurs explique alors 42.86% de la variance totale.

En ce qui concerne l'échelle de bénéfices perçus, le test des éboulis indique que 3, voire 4 facteurs seraient interprétables. La structure en 4 facteurs explique 41.42% de la variance totale (cf. Annexe 8.2). Le premier axe explique 18.38% de la variance. Il est défini par 9 items renvoyant au domaine des loisirs (3 items), social (2 item), financier (2 items), éthique (un item) et au domaine de la santé (un item). L'item 14 montre un poids factoriel légèrement inférieur au seuil sur cet axe ainsi que sur le 2ème. Le deuxième axe explique 10.85% de la variance. Il est défini par 6 items renvoyant au domaine des loisirs (2 items), social (2 items) et financier (2 items). Le troisième axe explique 7.02% de la variance. Il est défini par 11 items renvoyant au domaine des loisirs (un item), financier (2 items) et de la santé/ sécurité (4 items) et éthique (4 items). Enfin le quatrième et dernier axe explique 5.17% de la variance. Il est défini par 8 items renvoyant au domaine des loisirs (un item), financier (2 items), social (2 items), éthique (2 items) et de la santé (un item) et éthique (2 items). Les axes mis en évidence par l'ACP sont composés d'items renvoyant à différents domaines et ne correspondent pas aux axes mis en évidence pour les échelles de prise de risque et de perception du risque. Ils apparaissent ainsi difficilement interprétables. Il semble que ce qui détermine les axes de l'échelle des bénéfices du risque perçu ne concerne pas le domaine du risque auquel ils renvoient comme cela semble le cas pour les deux autres échelles.

Tableau 36

Analyses à composantes principales pour les échelles de prise de risque et de perception du risque du DOSPERT (34 items) (N=878)

		Echelle de Prise de risque					**Echelle de Perception du risque**			
		1	2	3	4		1	2	3	4
	Transgression : santé et éthique									
6	Boire beaucoup d'alcool lors d'une activité sociale (h)	.61				**6**	.61			
34	Consommer une substance psychoactive illicite (he)	.61				**34**	.62			
16	Avoir des relations sexuelles sans protection (hs)	.51				**16**	.44		.36	
17	Révéler le secret d'un ami à quelqu'un (e)	.50				**17**	.53			
7	Tricher dans votre déclaration d'impôt (e)	.50				**7**	.54			
18	*Conduire une voiture sans porter de ceinture de sécurité (hs)* [a]	*.50*				**18**	*.42*		*.40*	
24	Vous faire bronzer sans écran solaire (hs)	.50				**24**	.49		.31	
21	*Conduire une motocyclette sans casque protecteur (hs)* [a]	*.49*				**21**	*.38*		*.44*	
32	Fumer un paquet de cigarettes par jour (h)	.49				**32**	.45		.31	
31	Garder un portefeuille trouvé contenant 200€ (e)	.47				**31**	.52			
11	Présenter le travail de quelqu'un d'autre comme étant le vôtre (e)	.45				**11**	.49			
30	Faire une copie illégale d'un logiciel (e)	.43				**30**	.59			
27	*Rentrer chez vous à pied le soir, seul(e) dans un quartier peu sûr (s)* [a b]	*.39*	*.32*		*.31*	**27**			*.48*	
1	Manger régulièrement des aliments gras et sucrés (s)	.37				**1**	.47			
10	Avoir une aventure avec un homme ou une femme marié(e) (e)	.35				**10**	.39			
	Loisirs									
14	S'engager régulièrement dans des sports dangereux (escalade, rafting, etc.) (r)		.81			**14**			.63	
20	Suivre un cours de parachutisme (r)		.81			**20**			.63	
25	Effectuer un saut à l'élastique (r)		.79			**25**			.62	
12	*Descendre une piste de ski exigeant une habileté plus grande que la vôtre ou faire du hors-piste (r)* [a]		*.60*			**12**	*.38*		*.39*	
26	Partir faire un safari en Afrique (r)		.51			**26**			.45	.35

3	*Partir en camping sans savoir où planter sa tente (r)* [b]		*.44*				**3**				*0,48*
	Financier										
13	Investir 5% de vos revenus annuels en bourse (fi)			.71			**13**		.66		
33	Placer 5% de vos revenus annuels dans une société d'investissement du type SICAV (fi)			.70			**33**		.64		
19	Investir 10% de vos revenus annuels dans une nouvelle entreprise (fi)			.70			**19**		.60	.34	
15	Parier une journée de salaire au loto ou sur le résultat d'un événement sportif (fp)			.63			**15**		.80		
9	Jouer une journée de salaire aux machines à sous au casino (fp)			.58			**9**		.78		
4	Parier une journée de salaire aux courses de chevaux (fp)			.55			**4**	.3	.74		
	Social										
23	Dire votre opinion sur une question controversée lors d'une discussion (s)				.76		**23**				.70
2	Avouer que vos goûts sont différents de ceux d'un ami (s)				.68		**2**				.66
8	Être en désaccord avec une figure d'autorité (supérieur, policier, parent, etc.) sur une question importante (s)				.63		**8**				0,56
22	Choisir une carrière qui vous plaît vraiment plutôt qu'une carrière sécuritaire (s)				.51		**22**			.31	0,51
29	Entreprendre une nouvelle carrière au cours de la trentaine (s)				.43		**29**			.34	0,50
28	*Déménager dans une ville éloignée de votre famille (s)* [a]		*.34*		*.33*		**28**				*0,47*
5	*Prêter un mois de salaire ou une somme d'argent équivalente à un ami (fi)* [a]						**5**		*0,34*		*0,35*
	% de variance expliquée	17.59	8.57	6.86	6.32			21.5	8.98	7.21	5.17

Note. (s) = domaine social ; (r) = domaine des loisirs ; (e) = domaine éthique ; (h) = domaine de la santé/ sécurité ; (hs) = domaine santé/ social ; (fp) = domaine financier (paris) ; (fi) = domaine financier (investissements), selon la classification de Weber *et al.* (2002) et Blais et Weber (2006).
Pour davantage de clarté, seuls les poids factoriels > .3 sont indiqués dans le tableau.
Seuls les items ayant un poids factoriel >.35 ont été conservés pour chacune des échelles.
Seuls les items conservés dans les deux échelles et saturant sur le même facteur dans les deux échelles ont été retenus pour le score de chaque dimension pour la suite des analyses.
Les items en italiques n'ont pas été retenus pour la suite des analyses.
[a] Ces items sont les items non conservés sur l'une des deux échelles car ne respectant pas les conditions de conservation des items.
[b] Ces items sont les items ne saturant pas sur les mêmes facteurs dans les deux échelles.

4.2.2 Fiabilité des échelles

L'homogénéité des quatre dimensions des trois échelles a été calculée par mesure de l'alpha de Cronbach. Afin d'obtenir des dimensions comparables entre les trois échelles, seuls les items saturant sur les mêmes axes dans les différentes échelles ont été conservés. Devant la grande différence entre les structures des échelles de prise de risque et de perception du risque et celle de l'échelle des bénéfices perçus, nous n'avons pas tenu compte de la structure de cette dernière pour le choix des items. Ainsi, seuls ont été conservés les items saturant sur les mêmes axes dans les échelles de prise de risque et de perception du risque (cf. Tableau 36). L'alpha de Cronbach a ainsi été calculé pour chacune des dimensions après suppression des items posant problème sur chacune des échelles et des items non communs aux deux échelles. Bien que la structure factorielle de l'échelle des bénéfices perçus ne corresponde pas à celles des échelles de prise de risque et de risque perçu, les alphas pour les axes correspondant à ceux des deux autres échelles ont également été calculés pour l'échelle des bénéfices perçus. Les alphas des dimensions des trois échelles sont indiqués dans le Tableau 37. Concernant l'échelle de prise de risque, les dimensions « domaine des loisirs » « domaine financier » et « domaine des transgressions » montrent des alphas satisfaisants. La dimension renvoyant au risque dans le domaine social montre quant à elle un alpha discutable. Cette plus faible homogénéité de la sous-échelle du domaine sociale a également été mise en évidence par Weber *et al.* (2002). Concernant l'échelle de risque perçu, l'alpha est bon pour les dimensions « domaine financier » et « domaine des transgressions », acceptable pour la dimension « domaine des loisirs » et discutable pour la dimension « domaine social ». Enfin, pour l'échelle de bénéfices perçus, comme on pouvait s'y attendre au vue de l'ACP, les alphas vont donc de discutable (« domaine des transgressions ») à très pauvre (« domaine financier »).

Les quatre dimensions des échelles de prise de risque et de perception du risque apparaissant relativement homogènes, les scores de chaque dimension ont été calculés par la moyenne des scores aux items qui les composent. Bien que l'alpha de la dimension « domaine social » des échelles de prise de risque et de risque perçu apparaisse discutable, nous avons choisi de conserver le score de cette dimension pour la suite des analyses étant donné que le seuil d'acceptabilité est presque atteint et qu'il nous semble pertinent d'investiguer ce type de domaine du risque. Quatre scores ont ainsi été calculés pour les échelles de prise de risque d'une part et de perception du risque d'autres part (8 scores au total) : pour la dimension « domaine des loisirs » (4 items), « domaine financier » (6 items), « domaine social » (5 items) et enfin « domaine de la transgression (santé et éthique) » (12 items). En revanche, les dimensions de l'échelle de bénéfices perçus ne sont pas homogènes et ne nous permettent pas d'utiliser les scores de ces dimensions dans la suite des analyses. Par conséquent, afin de pouvoir comparer ces différentes échelles dans la suite des analyses, la création d'un score global pour chacune des échelles apparaît nécessaire.

Les moyennes des scores aux différentes sous-échelles composant les échelles de prise de risque, de perception du risque et des bénéfices perçus du DOSPERT pour l'échantillon global, selon le groupe d'âge et le sexe sont disponibles en Annexes 8.2.

Tableau 37

Coefficient de l'alpha de Cronbach pour les sous-échelles des trois échelles du DOSPERT (N=878)

	Echelle de prise de risques		**Echelle de perception des risques**		**Echelle de perception des bénéfices**	
Dimension	Nbre d'items	α	Nbre d'items	α	Nbre d'items	α
Loisirs	4	.79	4	.77	4	.52
Financier	6	.74	6	.84	6	.38
Social	5	.66	5	.69	5	.44
Transgression	12	.76	12	.8	12	.68
Echelle totale	27	.81	27	.86	27	.82

4.2.3 Analyses de corrélations entre les scores aux échelles

Afin d'examiner les relations entre les dimensions de chaque échelle, des analyses de corrélation partielles, dans lesquelles la variable sexe était contrôlée, ont été menées pour chaque échelle sur l'échantillon totale (cf. Tableaux 38). Le calcul du coefficient de corrélation de Pearson a également été calculé à titre indicatif pour les scores dimensions de l'échelle de bénéfices perçus. Ces analyses indiquent, que les quatre dimensions qui composent chacune des échelles sont inter corrélées.

4.2.4 Création d'indices globaux de prise de risque, de risque perçu et de bénéfices perçus

Afin d'obtenir des scores comparables pour les trois échelles du DOSPERT, ce que ne permet pas la structure factorielle mise en évidence pour l'échelle de bénéfices perçus ainsi que l'analyse de l'homogénéité des dimensions de cette échelle, il est apparu nécessaire de créer des indices globaux de prise de risque, de risque perçu et de bénéfices perçus. Les analyses de corrélations, qui mettent en évidence, pour chaque échelle, de fortes corrélations entre les différentes dimensions qui les composent justifient de la pertinence du calcul d'un indice global pour chaque échelle.

Pour ce faire, l'homogénéité de chacune des trois échelles a été mesurée par calcul de l'alpha de Cronbach. Les alphas sont indiqués dans le Tableau 37. L'alpha apparaît bon pour les trois échelles.

Les trois échelles apparaissant homogènes, un score global de prise de risque, de risque perçu et de bénéfices perçus a été calculé par la moyenne des scores aux items qui composent ces échelles (27 items chacune).

Ces scores seront utilisés dans la suite des analyses, notamment lorsqu'il s'agira de mettre en relation les trois échelles. Les scores des quatre dimensions de l'échelle de prise de risque et de risque perçu seront également utilisés dans les analyses ne requérant pas de mise en relation avec l'échelle de bénéfices perçus.

Les scores des indices globaux de prise de risque, de risque perçu et de bénéfices perçus sont indiqués par sexe et par groupe d'âge en Annexe 8.2.

Tableau 38

Coefficients de corrélation de Pearson des dimensions de l'échelle de prise de risque (PDR), de perception du risque (RP) et de perception des bénéfices (BP) du DOSPERT après contrôle du sexe (N=878)

Echelle de PDR					**Echelle de RP**					**Echelle de BP**				
	1.	**2.**	**3.**	**4.**		**1.**	**2.**	**3.**	**4.**		**1.**	**2.**	**3.**	**4.**
1.Transgression	-				**1.Transgression**	-				**1.Transgression**	-			
2.Loisirs	.36***	-			**2.Loisirs**	.43***	-			**2.Loisirs**	.52***	-		
3.Financier	.22***	.13***	-		**3.Financier**	.41***	.25***	-		**3.Financier**	.57***	.52***	-	
4.Social	.26***	.22***	.11***	-	**4.Social**	.17***	.31***	.14***	-	**4.Social**	.51***	.42***	.48***	-

* p < .05 ; ** p< .01 ; *** p < .001

4.3 Effet du sexe et de l'âge sur le score de masculinité et de féminité

Des analyses de régression multiples ont été effectuées sur l'échantillon total afin d'observer l'effet prédicteur du sexe et de l'âge sur la masculinité et sur la féminité. L'âge et le sexe (1 = homme, 2 = femme) étaient entrés en tant que variables prédictives et le score de masculinité ou de féminité constituaient la variable dépendante. Le modèle explique 2.2% de la variance du score de féminité (R2 ajusté = .022, $p < .001$). Plus précisément, si aucun effet prédictif significatif de l'âge ($\beta = .01$, $t(876) < 1$, ns) ne s'observe, en revanche, le fait d'être une femme prédit positivement le score de féminité ($\beta = .158$, $t(876) = 4.67$, $p < .001$). En ce qui concerne le score de masculinité, l'analyse de régression multiple ne révèle aucun effet prédictif significatif de l'âge et du sexe (R2 ajusté = .002, ns). On note seulement une légère tendance du sexe, le fait d'être un homme ayant tendance à prédire positivement le score de masculinité ($\beta = -.06$, $t(876) = -1.74$, $p = .08$).

4.4 Lien entre les variables démographiques et le niveau de masculinité et de féminité et le risque perçu

Afin de tester notre hypothèse d'un effet de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu mesuré par le DOSPERT (H6), ainsi que pour observer de manière exploratoire, l'effet d'interaction de la msculinité et de la féminité sur les scores de risque perçu, des analyses de régressions hiérarchiques ont été effectuées pour le score global de risque perçu et pour chacun des scores spécifiques de risque perçu au DOSPERT. Une première série d'analyses a été effectuée sur l'échantillon global (hommes et femmes) : les variables d'âge et de sexe (1 = homme, 2 = femme) étaient entrés en tant que variables prédictives dans un premier bloc, puis, les scores de masculinité et de féminité étaient ajoutés dans un second bloc, simultanément afin de se contrôler mutuellement. Afin de tester l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur les scores de risque perçu (score global et 4 scores spécifiques), une variable d'interaction des scores centrés de masculinité et de féminité a été créée et a été ajouté dans un troisième bloc. Les coefficients de régression standardisés sont indiqués dans le Tableau 39.

Une seconde série d'analyses a été effectuée sur les hommes et les femmes, séparément. Dans le premier bloc était entré l'âge afin de contrôler ses effets, dans un deuxième bloc étaient entrés les scores de masculinité et de féminité et enfin, dans un troisième bloc, était entrée la variable d'interaction masculinité*féminité (cf. Tableau 40).

4.4.1 Effet du sexe et de l'âge sur le risque perçu

Afin d'observer l'effet prédicteur des variables démographiques (âge et sexe), nous allons dans un premier temps nous intéresser au premier bloc de ces cinq analyses de régressions hiérarchiques.

En ce qui concerne l'échantillon global, comme on peut le voir dans le Tableau 39, le score global de risque perçu dans différents domaines (RPDD global) est prédit positivement par le sexe et l'âge. Plus précisément, le fait d'être une femme et l'avancée dans l'âge renforcent le score global de risque perçu. Ces deux variables expliquent 5.7% de la variation du score. Lorsqu'on se penche plus avant sur les différents scores du DOSPERT, il apparaît que le sexe et plus particulièrement, le fait d'être une femme renforce le score de risque perçu dans le domaine de la transgression (RP transgression), dans le domaine des loisirs (RP loisirs) et dans une moindre mesure, dans le domaine financier (RP financier), mais aucun effet prédictif du sexe n'apparaît pour le score de risque perçu

dans le domaine social (RP social). L'avancée dans l'âge est associée avec un niveau plus élevé de risque perçu dans le domaine de la transgression et des loisirs mais aucun effet prédictif ne s'observe pour les scores de RP financier et RP social. Le modèle composé du sexe et de l'âge explique 7.5% de la variation du score de RP transgression, 9.8% du score de RP loisirs et tend à prédire 0.4% de la variation du score de RP financier. En revanche, le coefficient de détermination (R2) du modèle de régression n'apparaît pas significatif pour le score de RP social.

Lorsqu'on s'intéresse aux modèles de régressions de l'âge sur les différents scores pour les hommes et les femmes séparément (cf. Tableau 40, bloc 1), il apparaît que l'avancée en âge renforce le score global de RPDD des deux sexes. L'âge explique 5.2% de la variation du score global de RPDD pour les hommes et 2,7% pour les femmes. Une différence entre sexes apparaît néanmoins lorsque l'on regarde les différents scores du DOSPERT : si l'avancée en âge renforce le score de RP transgression et le score de RP loisirs des hommes et des femmes, l'âge inhibe également le score de RP social des femmes. L'âge explique 6.5% de la variation du score de RP transgression pour les hommes et 4.8% pour les femmes, 8.9% de la variation du score de RP loisirs pour les hommes et 8.1% pour les femmes et 0.7% de la variation du score de RP social des femmes.

4.4.2 Effet de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu

Afin d'observer l'effet prédicteur de la masculinité et de la féminité sur les scores de risque perçu du DOSPERT, nous allons nous intéresser plus particulièrement au deuxième bloc des 5 analyses de régressions hiérarchiques dans lequel la masculinité et la féminité sont ajoutés au modèle[118].

En ce qui concerne l'échantillon global (cf. Tableau 39), après contrôle du sexe et de l'âge, le score de féminité renforce le score global de RPDD. Aucun effet prédictif de la masculinité ne s'observe. Le modèle composé de l'âge, du sexe, de la masculinité et de la féminité explique 7.6% de la variation du score (2.1% expliqué par la masculinité et la féminité). Lorsqu'on se penche plus avant sur les différents scores du DOSPERT, il apparaît que le score de féminité renforce les scores de RP transgression, RP loisirs et RP financier et négativement le score de RP social. Le score de masculinité quant à lui renforce le score de RP transgression. Il ne prédit cependant pas les scores de RP loisirs, RP financier et RP social. Autrement dit, la tendance à percevoir des risques dans le domaine de la transgression est renforcée par la masculinité et la féminité. La tendance à percevoir des risques dans le domaine des loisirs ainsi que le fait de percevoir des risques dans le domaine financier est renforcé par la féminité. Enfin, la tendance à percevoir des risques dans le domaine social est inhibée par la féminité. L'augmentation du coefficient de détermination R2 ajusté pour chacun des modèles de régressions par rapport au premier modèle indique que cette deuxième étape de l'analyse de régression (ajout de la masculinité et de la féminité au modèle) contribue significativement à l'amélioration de l'explication de la variabilité de chacun des scores. La variation du R2 est significative pour chacune d'elles, excepté pour le score de RP loisirs pour lequel elle n'est que tendancielle, ce qui permet au R2 ajusté du modèle de régression pour les scores de RP financier et RP social de devenir significatif[119].

---

[118] Par souci de clarté, seuls seront commentés ici les effets concernant les variables de masculinité et de féminité. Les résultats de l'ensemble des modèles de régressions, y compris les résultats concernant les variables contrôlées (sexe et âge), sont indiqués dans le Tableau 39.

[119] Plus précisément, le sexe, l'âge, et la masculinité et la féminité expliquent 12% de la variation du score de RP transgression (4.7% expliqué par la masculinité et la féminité), 10.2% du score de RP loisirs (0.6% expliqué par la masculinité et la féminité), 1.2% du score de RP financier (1% expliqué par la masculinité et la féminité) et

Malgré l'amélioration du pouvoir explicatif du modèle pour chacune des variables dépendantes par l'ajout de la masculinité et de la féminité, le niveau de variance expliquée par le modèle complet et par la masculinité et la féminité en particulier reste toutefois modeste pour chacun des scores (<=10% de la variance expliquée).

Lorsqu'on s'intéresse aux modèles de régressions dans lesquels la masculinité et la féminité sont ajoutées à l'âge sur les différents scores pour les hommes et les femmes séparément (cf. Tableau 40, bloc 2), des différences apparaissent. Chez les femmes, le score de féminité renforce le score global de RPDD tandis que cet effet n'est que tendanciel chez les hommes et la variation du R2, non significative. Autrement dit, chez les femmes, seulement, la féminité renforce le niveau global de risque perçu dans différents domaines. Le modèle explique 5.7% de la variation du score pour les femmes (3.3% expliqué par la masculinité et la féminité). Lorsqu'on se penche plus avant sur les différents scores de risque perçu du DOSPERT, les différences apparaissent plus clairement. Alors que chez les femmes, le score de féminité renforce les scores de RP transgression, RP loisirs et RP financier et négativement le score de RP social, chez les hommes en revanche, le score de féminité ne renforce que le score de RP transgression. Aucun effet prédictif de la masculinité n'apparaît ni chez les hommes, ni chez les femmes. Autrement dit, si la féminité renforce le niveau de risque perçu dans le domaine de la transgression chez les hommes comme chez les femmes, la féminité ne renforce le niveau de risque perçu dans le domaine des loisirs et financier que chez les femmes. De même, la féminité inhibe le risque perçu dans le domaine social chez les femmes uniquement. Le coefficient de détermination R2 ajusté augmente par rapport au premier modèle pour tous les modèles de régressions des femmes, indiquant que l'ajout de la masculinité et de la féminité plus particulièrement, au modèle, contribue significativement à l'amélioration de l'explication de la variabilité de chacun des scores dans l'échantillon féminin. La variation du R2 est significative pour chacune des variables ce qui permet d'ailleurs au R2 ajusté du modèle de régression pour le score de RP financier de devenir significatif pour les femmes. En revanche, chez les hommes, la variation du R2 n'est significative et le pouvoir explicatif du modèle amélioré uniquement pour le score de RP transgression[120]. Ce pattern de résultats indique que la féminité contribue à expliquer le score de risque perçu des femmes mais, pour les hommes, la féminité contribue uniquement à expliquer le risque perçu dans le domaine de la transgression. Il semble donc que les résultats observés dans l'échantillon global soient surtout le fait des résultats des femmes. Il faut noter toutefois que le niveau de variance expliquée par le modèle complet et par la féminité en particulier, chez les femmes et dans le domaine de la transgression chez les hommes, reste toutefois modeste pour chacun des scores (<=10% de la variance expliquée).

0.7% du score de RP social (1% expliqué par la masculinité et la féminité).

[120] Plus précisément, le modèle composé de l'âge, de la masculinité et de la féminité explique 10.4% de la variation du score de RP transgression pour les femmes (5.9% expliqué par la masculinité et la féminité) et 9.6% pour les hommes (3.7% expliqué par la masculinité et la féminité), 9.4% de la variation du score de RP loisirs pour les femmes (1.6% expliqué par la masculinité et la féminité) et 8.4% pour les hommes (la part expliquée par la masculinité et la féminité (<1%) n'est pas significative), 1% de la variation du score de RP financier pour les femmes (1.5% expliqué par la masculinité et la féminité) et enfin 1.4% de la variation du score de RP social pour les femmes (1.1% expliqué par la masculinité et la féminité). Le coefficient de détermination (R2) du modèle de régression n'apparaît pas significatif pour le score de RP financier et RP social pour les hommes.

4.4.3 Effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu

Afin de tester, à titre exploratoire, l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur les scores à l'échelle de risque perçu du DOSPERT et sur le score global de risque perçu dans différents domaines (RPDD), une variable d'interaction des scores centrés de masculinité et de féminité (masc*fem)[121] a été créée et rentrée dans un troisième bloc dans les analyses de régressions hiérarchiques présentées, effectuées sur l'échantillon global d'une part et sur les hommes et les femmes séparément, d'autre part.

En ce qui concerne l'échantillon global (cf. Tableau 39, bloc 3), aucun effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem n'apparaît.

Lorsqu'on s'intéresse aux hommes et aux femmes séparément (cf. Tableau 40, bloc 3), aucun effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem ne s'observe pour les hommes. En revanche, pour les femmes, un effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem apparaît pour le score de RP transgression. L'ajout de la variable d'interaction tend à améliorer le pouvoir explicatif du modèle qui explique 11.2% de la variance du score de RP transgression. L'interaction n'explique cependant que 1% de la variation du score. Nous avons représenté graphiquement l'effet d'interaction entre les deux variables sur ce score. Etant donné que le score de RP transgression est expliqué par le score de féminité seulement (cf. point 4.4.2), nous avons considéré la masculinité comme modérateur de l'effet de la féminité et avons représenté graphiquement l'effet de la masculinité (modérateur) sur la relation entre la féminité (VI) et le score de RP transgression[122] (cf. Figure 6). La Figure 6 montre que chez les femmes, la relation entre le niveau de féminité (fort ou faible) et le score de RP transgression varie avec le niveau de masculinité (fort ou faible). Plus précisément, il semble que la féminité renforce le score de RP transgression surtout pour les femmes présentant un fort score de masculinité.

Tableau 39

Coefficients standardisés des régressions hiérarchiques pour le score à l'échelle de perception des bénéfices et les scores à l'échelle de perception du risque du DOSPERT pour l'échantillon global (N=878)

Bloc		Score de BPDD	Score de RPDD	RP Transgressions	RP Loisirs	RP Financier	RP Social
1.	Sexe [a]	-.14***	.18***	.19***	.18***	.08*	.01
	Âge	-.37***	.20***	.24***	.30***	.01	-.04
	R^2 ajusté	.14***	.06	.08***	.10***	.00(*p*=.06)	-0.01
	ΔR^2	.14***	.06***	.08***	.1***	.01 (*p*=.06)	.00
2.	Sexe [a]	-.13***	.16***	.16***	.16***	.07 (*p*=.05)	.01
	Âge	-.37***	.20***	.24***	.30***	.00	-.04

[121] Pour rappel, pour tester des effets modérateurs, Cohen *et al.* (2003) recommandent de centrer les variables qui sont utilisées pour créer le terme d'interaction. Centrer une variable revient à lui soustraire sa valeur moyenne. Ainsi, lors de l'étude des modérations, les variables masculinité et féminité ont été centrées. Nous avons ensuite créé les termes d'interaction en réalisant une multiplication : score centré de masculinité de satisfaction × score centré de féminité.

[122] Nous avons pour cela utilisé une macro pour variables centrées permettant de représenter graphiquement des interactions à deux et trois facteurs, proposée par Jeremy Dawson : http://www.jeremydawson.co.uk/slopes.htm. Cette macro a été utilisée pour toutes les analyses similaires dans cette étude.

Masculinité	.09**	.03	.07*	-.02	.03	-.06 (*p*=.08)
Féminité	-.00	.14***	.21***	.07*	.10**	-.077*
R^2 ajusté	.14***	.08	.12***	.10***	.01**	.01*
Δ R^2	.01*	.02***	.05***	.01 (*p*=.07)	.01*	.01*
Sexe [a]	-.14***	.16***	.17***	.16***	.07 (*p*=.05)	.01
Âge	-.37***	.20***	.23***	.30***	.00	-.04
3. Masculinité	.09**	.03	.07*	-.02	.03	-.06 (*p*=.08)
3. Féminité	.00	.14***	.20***	.07*	.10**	-.08*
3. Masc*fem	-.08**	.03	.05	.01	.00	-.01
3. R^2 ajusté	.15***	.08***	.12***	.10***	.01*	.01 (*p*=.08)
3. Δ R^2	.01**	.00	.00	.00	.00	.01

Note : [a] 1 = homme, 2 = femme. * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$

Tableau 40

Coefficients standardisés des régressions hiérarchiques pour le score à l'échelle de perception des bénéfices et les scores à l'échelle de perception du risque du DOSPERT pour les échantillons des hommes (N=315) et des femmes séparés (N=563)

Sexe	Bloc		Score de BPDD	Score de RPDD	RP Transgressions	RP Loisirs	RP Financier	RP Social
Hommes	1.	Age	-.40***	.24	.26***	.30*	.05	.04
	1.	R^2 ajusté	.16***	.05***	.07***	.09***	-.00	-.00
	1.	Δ R^2	.16***	.06***	.07***	.09***	.00	.00
	2.	masculinité	.08	.03	.08	.03	-.01	-.06
	2.	féminité	.07	.10 (*p*=.08)	.16**	-.00	.08	-.06
	2.	R^2 ajusté	.16***	.06***	.10***	.08***	.00	.00
	2.	Δ R^2	.01	.01	.04**	.00	.01	.01
	3.	Masc*fem	-.00	-.02	-.01	-.02	-.04	.01
	3.	R^2 ajusté	.16***	.06***	.09***	.08***	-.00	-.00
	3.	Δ R^2	.00	.00	.00	.00	.00	.00
Femmes	1.	Age	-.35***	.17***	.22***	.29***	-.03	-.09*
	1.	R^2 ajusté	.12***	.03***	.05***	.08***	-.00	.01*
	1.	Δ R^2	.12***	.03***	.05***	.08***	.00	.01*
	2.	masculinité	.09*	.03	.07 (*p*=.09)	-.05	.06	-.06
	2.	féminité	-.04	.18***	.24***	.117**	.11**	-.09*
	2.	R^2 ajusté	.13***	.06***	.10***	.09***	.01*	.01*
	2.	Δ R^2	.01*	.03***	.06***	.02**	.02*	.01*
	3.	Masc*fem	-.13**	.06	.10*	.03	.02	-.03
	3.	R^2 ajusté	.14***	.06***	.11***	.09***	.01 (*p*=.06)	.01*
	3.	Δ R^2	.02**	.00	.01*	.00	.00	.00

* $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$

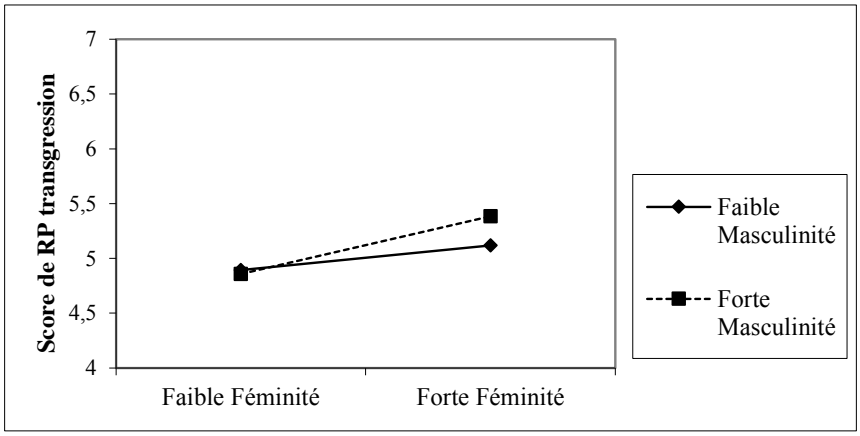


Figure 6. Représentation graphique de l'effet de la masculinité sur le lien entre la féminité et le score de RP transgression des femmes (N=543).

4.5 Lien entre les variables démographiques et la conformité aux stéréotypes de sexe et les bénéfices perçus

Afin de tester l'effet de la masculinité et de la féminité sur les bénéfices perçus mesurés par le DOSPERT (H7), ainsi que pour vérifier de manière exploratoire l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le score global de bénéfices perçus, des analyses de régressions hiérarchiques ont été effectuées pour le score global de bénéfices perçus au DOSPERT. Comme pour les scores de risques perçus, une première analyse a été effectuée sur l'échantillon global avec comme variables prédictrices du score global de bénéfices perçus : les variables d'âge et de sexe (1 = homme, 2 = femme) dans un premier bloc, les scores de masculinité et de féminité dans un second bloc et la variable d'interaction des scores centrés de masculinité et de féminité dans un troisième bloc (cf. Tableau 39).

Une seconde série d'analyses a été effectuée sur les hommes et les femmes, séparément. Dans le premier bloc était entré l'âge afin de contrôler ses effets, dans un deuxième bloc étaient entrés les scores de masculinité et de féminité et enfin, dans un troisième bloc, était entrée la variable d'interaction masculinité*féminité (cf. Tableau 40).

4.5.1 Effet du sexe et de l'âge sur les bénéfices perçus

Concernant l'effet des variables démographiques (premier bloc), le score global de bénéfices perçus dans différents domaines (BPDD) pour l'échantillon global est prédit négativement par le sexe et l'âge, comme on peut le voir dans le Tableau 39. Plus précisément, le score global de bénéfices perçus est associé avec le fait d'être un homme et avec le fait d'être jeune. Ces deux variables expliquent 13.8% de la variation du score.

Lorsqu'on s'intéresse aux modèles de régressions de l'âge sur le score de BPDD pour les hommes et les femmes séparément (cf. Tableau 40, bloc 1), il apparaît que l'âge prédit négativement le score global de BPDD des deux sexes. Autrement dit, le fait d'être jeune renforce le niveau global de bénéfices perçus dans différents domaines des hommes comme des femmes. L'âge explique 15.5% de la variation du score global de RPDD pour les hommes et 12% pour les femmes.

4.5.2 Effet de la masculinité et de la féminité sur les bénéfices perçus

Le deuxième bloc des analyses de régressions hiérarchiques permet d'observer l'effet prédicteur de la masculinité et de la féminité sur les scores de bénéfices perçus du DOSPERT[123].

En ce qui concerne l'échantillon global (cf. Tableau 39), après contrôle du sexe et de l'âge, le score de BPDD est prédit positivement par le score de masculinité. Aucun effet prédictif de la féminité ne s'observe. Autrement dit, la masculinité renforce le niveau de bénéfices perçus dans différents domaines du risque. Le modèle composé de l'âge, du sexe, de la masculinité et de la féminité explique 14.4% de la variation du score (0.8% expliqué par la masculinité et la féminité). Le pourcentage de variance expliquée par l'introduction de ces variables est ainsi relativement faible.

Chez les femmes, le score de BPDD est prédit positivement par le score de masculinité, tandis que chez les hommes, aucun effet n'apparaît (cf. Tableau 40, bloc 2). Autrement dit, chez les femmes seulement, la masculinité renforce le niveau global de bénéfices perçus dans différents domaines. Le modèle explique 12.7% de la variation du score pour les femmes (1% expliqué par la masculinité et la féminité) tandis que chez les hommes le coefficient de détermination n'apparaît pas significatif. Le pourcentage de variance expliquée par l'ajout de la masculinité et de la féminité pour les femmes reste toutefois relativement faible.

4.5.3 Effet d'interaction de la masculinité et la féminité sur les bénéfices perçus

Comme indiqué plus haut, afin de tester, de manière exploratoire, l'effet d'interaction entre la féminité et la masculinité sur le score global de bénéfices perçus dans différents domaines (BPDD), la variable d'interaction des scores centrés de masculinité et de féminité (masc*fem) a été rentrée dans un troisième bloc dans les analyses de régressions hiérarchiques présentées, effectuées sur l'échantillon global d'une part et sur les hommes et les femmes séparément, d'autre part.

En ce qui concerne l'échantillon global, un effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem apparaît. L'ajout de la variable tend à améliorer le pouvoir explicatif du modèle qui explique 14.9% de la variance du score global de BPDD. L'interaction explique 8.2% de la variation du score. Nous avons représenté graphiquement l'effet d'interaction entre les deux variables sur le score. Plus précisément, compte tenu du seul effet prédictif de la masculinité sur ce score pour l'échantillon global, nous avons représenté graphiquement l'effet de la féminité (modérateur) sur la relation entre la masculinité (VI) et le score de BPDD (cf. Figure 7). La Figure 7 montre que dans l'échantillon global, la relation entre le niveau de masculinité (fort ou faible) et le score global de BPDD varie avec le niveau de féminité (fort ou faible). Plus précisément, il semble que les individus fortement masculins et faiblement féminins perçoivent davantage de bénéfices dans différents domaines que les autres individus tandis que les individus faiblement masculins et faiblement féminins en perçoivent moins que les autres.

Lorsqu'on s'intéresse aux hommes et aux femmes (cf. Tableau 40, bloc 3), aucun effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem sur le score de BPDD ne s'observe pour les hommes.

---

[123] Par souci de clarté, seuls seront commentés ici les effets concernant les variables de masculinité et de féminité. Les résultats de l'ensemble des modèles de régressions, y compris les résultats concernant les variables contrôlées (sexe et âge), sont indiqués dans le Tableau 39.

En revanche, pour les femmes, un effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem apparaît. L'ajout de la variable tend à améliorer le pouvoir explicatif du modèle qui explique 14.4% de la variance du score de BPDD. L'interaction explique 1.8% de la variation du score. Nous avons représenté graphiquement l'effet d'interaction entre les deux variables sur le score de BPDD, et plus précisément, l'effet de la féminité (modérateur) sur la relation entre la masculinité (VI) et le score de BPDD (cf. Figure 8). La Figure 8 montre que chez les femmes, outre un effet de la masculinité, la relation entre le niveau de masculinité (fort ou faible) et le score global de BPDD varie avec le niveau de féminité (fort ou faible). Plus précisément, on observe sensiblement le même pattern que dans l'échantillon global, à savoir que les femmes faiblement masculines et faiblement féminines semblent percevoir moins de bénéfices dans différents domaines que les autres tandis que les femmes fortement masculines et faiblement féminines tendent à en percevoir davantage. Tout se passe comme si un niveau faible de féminité accentuait les effets de la masculinité (i.e., accentuait l'effet renforçateur de la masculinité sur les bénéfices perçus).

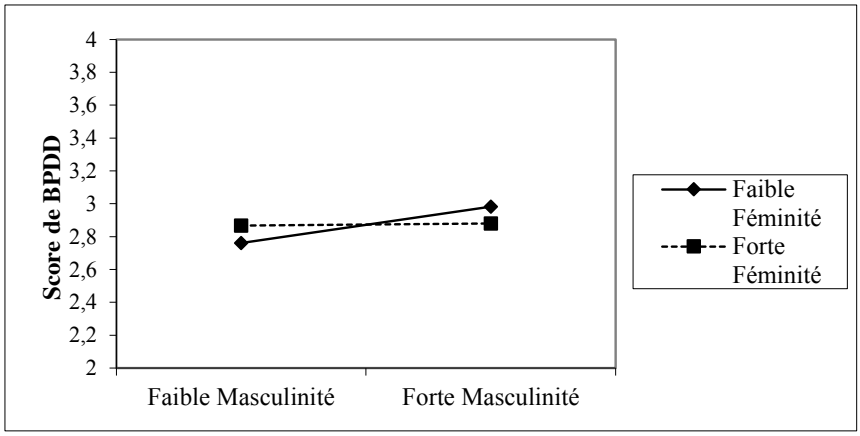


Figure 7. Représentation graphique de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le score de BPDD avec la masculinité en VI et la féminité en modérateur (N=878).

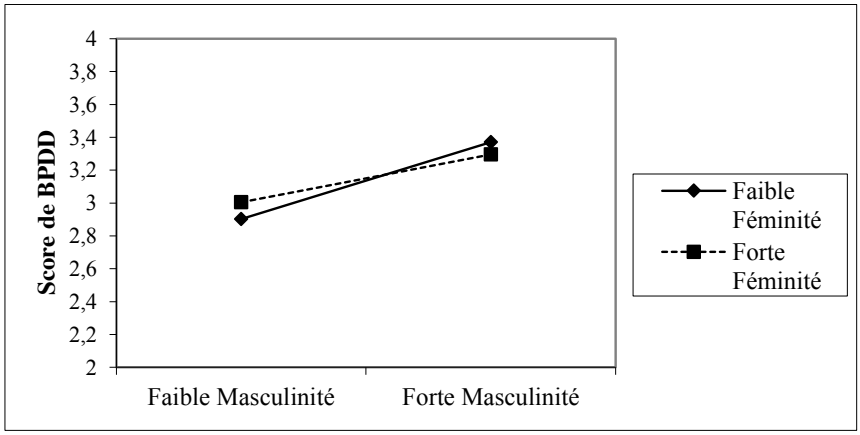


Figure 8. Représentation graphique de l'effet d'interaction de la masculinité et la féminité sur le score de BPDD chez les femmes avec la masculinité en VI et la féminité en modérateur (N=563).

4.6 Effet des variables démographiques et de la conformité aux stéréotypes de sexe sur la prise de risque

Afin de tester l'effet de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque mesurée par le DOSPERT (H2 & H3), ainsi que pour tester l'hypothèse d'un effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et les scores de prise de risque (H4), des analyses de régressions hiérarchiques ont été effectuées pour le score global de prise de risque dans différents domaines (PDRDD) et pour chacun des scores spécifiques de prise de risque du DOSPERT. Une première série d'analyses a été effectuée sur l'échantillon global (hommes et femmes) : avec, dans le premier bloc de variables, l'âge et de sexe (1 = homme, 2 = femme), puis les scores de masculinité et de féminité dans un second bloc, et la variable d'interaction des scores centrés de masculinité et de féminité était ajoutée dans un troisième bloc. Les scores globaux de risque perçu et de bénéfices perçus étaient ajoutés dans un 4ème bloc pour l'analyse de régression effectuée sur le score global de prise de risque. Pour les quatre scores de prise de risque spécifiques, seul était ajouté le score de risque perçu du domaine en question étant donné que les quatre échelles spécifiques de bénéfice perçu n'ont pas été retenues pour les analyses en raison de la faible fiabilité de trois d'entre elles. Cinq analyses de régression ont été effectuées : une pour le score global de pise de risque et une pour chacun des quatre scores aux dimensions de l'échelle de prise de risque en tant que variable dépendante. Les coefficients de régression standardisés sont indiqués dans le Tableau 41.

Une seconde série d'analyses a été effectuée sur les hommes et les femmes, séparément. Dans le premier bloc était entré l'âge afin de contrôler ses effets, dans un deuxième bloc étaient entrés les scores de masculinité et de féminité, dans un troisième bloc, était entrée la variable d'interaction masculinité*féminité et dans un quatrième bloc était entré le score de risque perçu (score global de RPDD et 4 scores spécifiques) ainsi que le score global de BPDD pour la régression effectuée sur le score global de PDRDD (cf. Tableau 42).

4.6.1 Effet du sexe et de l'âge sur la prise de risque

En ce qui concerne l'échantillon global, comme on peut le voir dans le Tableau 41, le score global de prise de risque dans différents domaines (PDRDD) est prédit par le sexe et l'âge. Plus précisément, le score global de prise de risque est associé avec le fait d'être un homme et avec le fait d'être jeune. Ces deux variables expliquent 14.1% de la variance du score. Lorsqu'on se penche plus avant sur les différentes dimensions de l'échelle de prise de risque prises séparément, il apparaît que le sexe et plus particulièrement, le fait d'être un homme, prédit significativement le score de prise de risque dans le domaine de la transgression (PDR transgression), le score de prise de risque dans le domaine des loisirs (PDR loisirs) et dans une moindre mesure, dans le domaine financier (PDR financier), mais aucun effet prédictif du sexe n'apparaît pour le score de prise de risque dans le domaine social (PDR social). L'âge prédit négativement le score de PDR transgression, de PDR loisirs et de PDR social, mais aucun effet prédictif ne s'observe pour le score de PDR financier. Ainsi, le fait d'être jeune est associé avec un niveau plus élevé de prise de risque dans le domaine de la transgression, des loisirs et dans le domaine social. Le modèle composé du sexe et de l'âge explique 12.1% de la variation du score de PDR transgression, 13.6% du score de PDR loisirs, 0.5% de la variation du score de PDR financier et enfin, 1.9% du score de PDR social.

Lorsqu'on s'intéresse aux modèles de régressions de l'âge sur les différents scores pour les hommes et les femmes séparément (cf. Tableau 42, bloc 1), il apparaît que l'âge prédit négativement le

score de PDRDD des deux sexes. Autrement dit, le fait d'être jeune renforce le niveau de prise de risque dans différents domaines des hommes comme des femmes. L'âge explique 18.8% de la variation du score global de RPDD pour les hommes et 10.6% pour les femmes. L'âge semble ainsi davantage expliquer la tendance à prendre des risques des hommes que des femmes. Lorsque l'on regarde les différentes dimensions de prise de risque, des différences entre sexes apparaissent : si le fait d'être jeune renforce le score de PDR transgression et le score de PDR loisirs des hommes et des femmes, l'âge renforce également le score de PDR social des hommes. L'âge explique 16.5% de la variation du score de PDR transgression pour les hommes et 9.3% pour les femmes, 14.1% de la variation du score de PDR loisirs pour les hommes et 12.7% pour les femmes et enfin, 6.8% de la variation du score de PDR social des hommes.

4.6.2 Effet de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque

Afin d'observer l'effet prédicteur de la masculinité et de la féminité sur les scores de prise de risque du DOSPERT, nous allons nous intéresser à présent au deuxième bloc des 5 analyses de régressions hiérarchiques dans lequel la masculinité et la féminité ont été ajoutés au modèle[124].

En ce qui concerne l'échantillon global (cf. Tableau 41), après contrôle du sexe et de l'âge, le score global de PDRDD est prédit positivement par le score de masculinité. Aucun effet prédictif de la féminité ne s'observe. Autrement dit, la masculinité renforce la prise de risque dans différents domaines du risque. Le modèle composé de l'âge, du sexe, de la masculinité et de la féminité explique 20.9% de la variation du score (7% expliqué par la masculinité et la féminité). Lorsqu'on analyse séparément les différents scores de prise de risque du DOSPERT, il apparaît que le score de masculinité prédit positivement les quatre scores de prise de risque (PDR transgression, PDR loisirs, PDR financier et PDR social). Le score de féminité prédit quant à lui positivement le score de PDR loisirs et PDR social, mais pas celui de PDR transgression ni celui de PDR financier. Autrement dit, la tendance à prendre des risques dans le domaine des loisirs et dans le domaine social est renforcée par la masculinité et la féminité tandis que la tendance à prendre des risques dans le domaine financier et celui des transgressions est prédite par la masculinité seulement. L'augmentation du coefficient de détermination R2 ajusté pour chacun des modèles de régressions par rapport au premier modèle et la variation du R2 significative pour chacune d'elles indique que cette deuxième étape de l'analyse de régression (ajout de la masculinité et de la féminité au modèle) contribue significativement à l'amélioration de l'explication de la variabilité de chacun des scores[125]. Malgré l'amélioration du pouvoir explicatif du modèle pour chacune des variables dépendantes par l'ajout de la masculinité et de la féminité, le niveau de variance expliquée par la masculinité et la féminité reste toutefois modeste pour chacun des scores (<=10% de la variance expliquée).

Lorsqu'on s'intéresse aux modèles pour les hommes et les femmes séparément (cf. Tableau 42, bloc 2), il apparaît que le score global de PDRDD est prédit positivement par le score de masculinité

---

[124] Par souci de clarté, seuls seront commentés les effets concernant les variables de masculinité et de féminité. Les résultats de l'ensemble des modèles de régressions, y compris les résultats concernant les variables contrôlées (sexe et âge), sont indiqués dans le Tableau 41.

[125] Plus précisément, le sexe, l'âge, et la masculinité et la féminité expliquent 13.3% de la variation du score de PDR transgression (1.3% expliqué par la masculinité et la féminité), 17.6% du score de PDR loisirs (4.2% expliqué par la masculinité et la féminité), 4.6% du score de PDR financier (4.3% expliqué par la masculinité et la féminité) et 12.4% du score de PDR social (10.6% expliqué par la masculinité et la féminité).

pour les deux sexes. Autrement dit, la masculinité renforce la prise de risque dans différents domaines chez les hommes comme chez les femmes. Le modèle explique 26.9% de la variation du score pour les hommes (8.4% expliqué par la masculinité et la féminité) et 16.5% pour les femmes (6.2% expliqué par la masculinité et la féminité). Lorsqu'on analyse séparément les différents scores de prise de risque du DOSPERT, quelques différences de sexe s'observent. La masculinité renforce le niveau de prise de risque dans le domaine financier chez les hommes comme chez les femmes, ainsi que dans le domaine de la transgression chez les femmes seulement. De plus, la tendance à prendre des risques dans le domaine social est renforcée par la masculinité pour les deux sexes et l'est également et tend à l'être par la féminité chez les femmes et chez les hommes, respectivement. Enfin, si la tendance à prendre des risques dans le domaine des loisirs est renforcée par la masculinité chez les hommes et chez les femmes, elle l'est également par la féminité chez les hommes. Le coefficient de détermination R2 ajusté augmente par rapport au premier modèle (il devient significatif pour le score PDR financier des hommes et des femmes et le score PDR social des femmes) et la variation du R2 est significative pour tous les modèles de régressions des deux sexes excepté le modèle pour le score de PDR transgression des hommes. Ainsi, à l'exception de ce dernier score, cela indique que l'ajout de la féminité et de la masculinité aux modèles contribue significativement à l'amélioration de l'explication de la variabilité des scores des hommes et des femmes[126]. Il faut noter toutefois que le niveau de variance expliquée par la masculinité et la féminité reste modeste pour chacun des scores (<=10% de la variance expliquée). Elle est cependant plus importante que les autres dans le modèle de régression pour le score de PDR social des hommes.

4.6.3 Effet des risques et des bénéfices perçus sur la prise de risque

Afin d'observer l'effet prédicteur du modèle complet incluant également le risque perçu et dans le cas du score global de PDRDD, les bénéfices perçus, sur les scores de prise de risque du DOSPERT, nous allons nous intéresser à présent au quatrième bloc des 5 analyses de régressions hiérarchiques. Dans ce bloc, le score de risque perçu relatif au score de prise de risque dont on cherche à expliquer la variation a été ajouté au modèle. Pour le score de PDRDD, le score de BPDD a également été ajouté[127].

En ce qui concerne l'échantillon global (cf. Tableau 41), après contrôle du sexe, de l'âge, de la masculinité de la féminité ainsi que de l'interaction masc*fem, le score global de PDRDD est prédit négativement par le score de RPDD et positivement par le score de BPDD. Autrement dit, la prise de risque dans différents domaines du risque est renforcée par les bénéfices perçus dans différents domaines du risque et est inhibé par les risques perçus dans les différents domaines du risque. Le

[126] Plus précisément, le modèle composé de l'âge, de la masculinité et de la féminité explique 15.3% de la variation du score de PDR loisirs pour les femmes (2.9% expliqué par la masculinité et la féminité) et 21.1% pour les hommes (7.5% expliqué par la masculinité et la féminité), 2.6% de la variation du score de PDR financier pour les femmes (3% expliqué par la masculinité et la féminité) et 6.8% pour les hommes (7.4% expliqué par la masculinité et la féminité), 8.1% de la variation du score de PDR social pour les femmes (0.6% expliqué par la masculinité et la féminité) et 20.8% pour les hommes (14.5% expliqué par la masculinité et la féminité) et enfin, 10.8% de la variation du score de PDR transgression pour les femmes (1.8% expliqué par la masculinité et la féminité) et 16.8% pour les hommes. Toutefois, la variation de R2 n'apparaît pas significative pour ce dernier modèle pour les hommes.

[127] Par souci de clarté, seuls seront commentés les effets concernant les variables de risque perçu et de bénéfices perçus Les résultats de l'ensemble des modèles de régressions, y compris les résultats concernant les variables contrôlées, sont indiqués dans le Tableau 41.

modèle composé de l'âge, du sexe, de la masculinité et de la féminité, de l'interaction masc*fem, du score global de RPDD et du score global de BPDD explique 53.3% de la variation du score (32% expliqué par les scores globaux de RPDD et de BPDD). Lorsqu'on se penche sur les différents domaines du DOSPERT, il apparaît que la prise de risque dans chacun des domaines (PDR transgression, PDR loisirs, PDR financier et PDR social) est inhibée par les risques perçus dans ce même domaine. La variation du R2 significative pour chaque modèle, indique que cette étape de l'analyse de régression (ajout du risque perçu au modèle) contribue significativement et de manière importante à l'amélioration de l'explication de la variabilité de chacun des scores. Plus précisément, le sexe, l'âge, la masculinité, la féminité, l'interaction masc*fem et le score de risque perçu dans le domaine considéré expliquent 32% de la variation du score de PDR transgression (18.8% expliqué par le score de RP transgression), 33.6% du score de PDR loisirs (16% expliqué par le score de RP loisirs), 17.4% du score de PDR financier (12.8% expliqué par le score de RP financier) et 21% du score de PDR social (8.4% expliqué par le score de PDR social).

Lorsqu'on s'intéresse aux modèles chez les hommes et les femmes séparément (cf. Tableau 42, bloc 2), le même pattern de résultat que celui observé dans l'échantillon global s'observe chez les hommes comme chez les femmes : le score global de prise de risque est prédit négativement par le score global de risque perçu et positivement par le score global de bénéfices perçus et chacun des 4 scores de prise de risque (PDR transgression, PDR loisirs, PDR financier et PDR social) est prédit négativement par le score de risque perçus dans le domaine en question chez les hommes et chez les femmes. Là encore, l'augmentation importante du coefficient de détermination R2 ajusté pour chacun des modèles de régressions par rapport au modèle précédent et la variation du R2 significative pour chaque modèle, indique que l'ajout du risque perçu au modèle contribue significativement et de manière importante à l'amélioration de l'explication de la variabilité de chacun des scores pour les hommes comme pour les femmes. [128]

4.6.4 Effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et la prise de risque

Comme indiqué plus haut, afin de tester l'hypothèse d'un effet modérateur du score de féminité sur le lien entre le score de masculinité et les scores de prise de risque par domaine et le score global de prise de risque dans différents domaines (RPDD) (H4), la variable d'interaction des scores centrés de masculinité et de féminité (masc*fem) a été rentrée dans un troisième bloc dans les analyses de régressions hiérarchiques présentées, effectuées sur l'échantillon global d'une part et sur les hommes et les femmes séparément, d'autre part.

---

[128] Plus précisément, le modèle composé de l'âge, de la masculinité et de la féminité, de l'interaction masc*fem, du score global de RPDD et du score global de BPDD explique 60.3% de la variation du score (33.3% expliqué par les scores globaux de RPDD et de BPDD) des hommes et 48.1% (29.9% expliqué par les scores globaux de RPDD et de BPDD) des femmes. Concernant les différents scores de prise de risque, l'âge, la masculinité, la féminité, l'interaction masc*fem et le score de risque perçu dans le domaine considéré expliquent 35.5% de la variation du score de PDR transgression (18.8% expliqué par le score de RP transgression) pour les hommes et 30% et (18.2% expliqué par le score de RP transgression) pour les femmes, 37.4% du score de PDR loisirs (16.1% expliqué par le score de RP loisirs) pour les hommes et 31.3% (15.6% expliqué par le score de RP loisirs) pour les femmes, 20.9% du score de PDR financier (14.4% expliqué par le score de RP financier) pour les hommes et 14.2% (11.4% expliqué par le score de RP financier) pour les femmes et 26.7% du score de PDR social (6.3% expliqué par le score de PDR social) pour les hommes et 18.1% (9.6% expliqué par le score de PDR social) pour les femmes.

En ce qui concerne l'échantillon global (cf. Tableau 41, bloc 3), un effet significatif de la variable d'interaction masc*fem apparaît pour le score global de PDRDD. L'ajout de la variable améliore sensiblement le pouvoir explicatif du modèle qui explique 21.2% de la variance du score de PDRDD des individus de l'échantillon total. L'interaction explique cependant moins d'1% de la variation du score. Nous avons représenté graphiquement l'effet d'interaction entre les deux variables sur le score de PDRDD, autrement dit l'effet de la féminité (modérateur) sur la relation entre la masculinité (VI) et le score de PDRDD (cf. Figure 9). La Figure 9 montre, outre l'effet de la masculinité déjà mis en évidence, que la relation entre le niveau de masculinité (fort ou faible) et le score global de RPDD varie avec le niveau de féminité (fort ou faible). Plus précisément, les individus fortement masculins et faiblement féminins semblent montrer un niveau global de prise de risque plus important que les autres tandis que les individus faiblement masculins et faiblement féminins semblent montrer un score plus faible que les autres. Tout se passe comme si un niveau faible de féminité renforçait les effets de la masculinité (i.e., l'effet renforçateur d'un fort niveau de masculinité et l'effet inhibiteur d'un niveau faible de masculinité).

En ce qui concerne l'effet observé pour les scores spécifiques de prise de risque, seul apparaît un effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem pour le score de PDR social. Après ajout de la variable, le modèle qui explique 12.7% de la variance du score de PDR social des individus de l'échantillon total. L'interaction explique cependant moins d'1% de la variation du score. La Figure 10 montre que la relation entre le niveau de masculinité (fort ou faible) et le score de PDR social varie avec le niveau de féminité (fort ou faible). Plus précisément, les individus faiblement masculins mais fortement féminins montrent un score plus important que les individus à la fois faiblement masculins et faiblement féminins. Ces derniers semblent montrer un score de PDR social moins important que les autres. Les individus fortement masculins, quel que soit leur niveau de féminité (fort ou faible) semblent montrer un score plus important. Tout se passe comme si un niveau fort de féminité augmentait le niveau de prise de risque dans le domaine social, notamment lorsque le niveau de masculinité est faible.

Lorsqu'on s'intéresse aux hommes et aux femmes (cf. Tableau 42, bloc 3), aucun effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem ne s'observe pour les hommes. En revanche, pour les femmes, un effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem apparaît pour le score global de prise de risque. L'ajout de la variable tend à améliorer le pouvoir explicatif du modèle qui explique 18.2% de la variance du score de PDRDD des femmes. L'interaction explique 1.8% de la variation du score. La Figure 11 montre que la relation entre le niveau de masculinité (fort ou faible) et le score global de PDRDD varie avec le niveau de féminité (fort ou faible). Plus précisément, comme pour l'échantillon global, les femmes à la fois fortement masculines et faiblement féminines semblent montrer un niveau de prise de risque dans différents domaines plus important que les autres tandis que les femmes à la fois faiblement masculines et faiblement féminines semblent montrer un score plus faible que les autres. Tout se passe comme si un niveau faible de féminité accentuait les effets de la masculinité chez les femmes.

Concernant les différents scores de prise de risque des femmes, un effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem apparaît pour le score de PDR transgression, de PDR social, et un effet tendanciel apparaît pour le score de PDR loisirs (p = .05).

Pour le score de PDR transgression, l'ajout de la variable tend à améliorer le pouvoir explicatif du modèle qui explique 11.8% de la variance du score de PDR transgression des femmes. L'interaction explique 1.1% de la variation du score. La Figure 12 montre que les femmes à la fois fortement

masculines et faiblement féminines semblent montrer un score de PDR transgression plus important que les autres. Il semble donc qu'un niveau fort de masculinité combiné avec un niveau faible de féminité augmente le score de prise de risque dans le domaine des transgressions.

Pour le score de PDR social, l'ajout de la variable tend à améliorer le pouvoir explicatif du modèle qui explique 8.6% de la variance du score de PDR social des femmes. L'interaction explique cependant moins d'1% de la variation du score. La Figure 13 montre que, comme pour l'échantillon global, les femmes faiblement masculines mais fortement féminines montrent un score plus important que les femmes à la fois faiblement masculines et faiblement féminines. Ces dernières semblent montrer un score de PDR social moins important que les autres. Les femmes fortement masculines, quel que soit leur niveau de féminité (fort ou faible) semblent montrer un score plus important. Tout se passe comme si un niveau fort de féminité augmentait le niveau de prise de risque dans le domaine social, notamment lorsque le niveau de masculinité est faible chez les femmes.

Enfin, pour le score de PDR loisirs, l'ajout de la variable d'interaction tend à améliorer le pouvoir explicatif du modèle qui explique 15.7% de la variance du score de PDRDD des femmes. L'interaction explique toutefois moins d'1% de la variation du score. La Figure 14 montre que le même pattern que pour le score de PDRDD semble s'observer. Tout se passe comme si un niveau faible de féminité accentuait les effets de la masculinité (accentuant l'effet renforçateur d'une forte masculinité sur la prise de risque dans le domaine des loisirs et accentuant l'effet inhibiteur d'une faible masculinité sur la prise de risque dans ce domaine).

Il est intéressant de noter que selon les domaines, on n'observe pas le même pattern de résultats, d'où l'intérêt d'investiguer différents domaines.

Tableau 41

Coefficients standardisés des régressions hiérarchiques pour les scores à l'échelle de prise de risque (N=878)

Bloc		Score global de PDR	PDR Transgressions	PDR Loisirs	PDR Financier	PDR Social
1.	Sexe [a]	-.13***	-.11***	-.13***	-.09*	.00
	Âge	-.38***	-.35***	-.37***	.00	-.15***
	R^2 ajusté	.14***	.12***	.14***	.01*	.02***
	ΔR^2	.14***	.12***	.14***	.01*	.02***
2.	Sexe [a]	-.12***	-.10**	-.13***	-.07 (*p*=.06)	.00
	Âge	-.38***	-.35***	-.38***	,00	-.15***
	Masculinité	.27***	.11**	.19***	.20***	.31**
	Féminité	.01	-.05	.07*	-.05	.10**
	R^2 ajusté	.21	.13***	.18***	.05***	.12***
	ΔR^2	.07***	.01**	.04***	.04***	.11***
3.	Sexe [a]	-.12***	-.10**	-.13***	-.07*	-.00
	Âge	-.38***	-.35***	-.38***	.00	-.15***
	Masculinité	.26***	.11**	.19***	.20***	.30***
	Féminité	.01	-.05	.07*	-.05	.10***
	Masc*fem	-.07*	-.05	-.02	-.04	-.07*
	R^2 ajusté	.21	.13***	.18***	.05***	.13***
	ΔR^2	.00*	.00	.00	.00	.00*

4.	Sexe [a]	-.02	-.03	-.06*	-.04	.00
	Âge	-.15***	-.24***	-.25***	.00	-.16***
	Masculinité	.23***	.14***	.18***	.21***	.29***
	Féminité	.04	.05	.11***	-.02	.08**
	Masc*fem	-.02	-.03	-.02	-.04	-.07*
	Risque perçu [b]	-.22***	-.46***	-.42***	-.36***	-.29***
	Bénéfices perçus	.50***	-	-	-	-
	R^2 ajusté	.53	.32***	.34***	.17***	.21***
	ΔR^2	.32***	.19***	.16***	.13***	.08***

Note : * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$ [a] 1 = homme, 2 = femme.
[b] Le score de risque perçu entré en VI dans le quatrième bloc correspond au score de prise de risque constituant la VD

Tableau 42

Coefficients standardisé des régressions hiérarchiques pour les scores à l'échelle de perception du risque pour les échantillons des hommes (N =315) et des femmes séparés (N= 563)

Sexe		Bloc	Score global de PDR	Transgressions	Loisirs	Financier	Social
Hommes	1.	Age	-.44***	-.41***	-.38***	-.05	-.27***
		R^2 ajusté	.19***	.17***	.14***	-.00	.07***
		ΔR^2	.19***	.17***	.14***	.00	.07***
	2.	Age	-.43***	-.41***	-.38***	-.05	-.26***
		masculinité	.28***	.09 (*p*=.09)	.22***	.27***	.36***
		féminité	.04	-.021	.14**	-.06	.09 (*p*=.07)
		R^2 ajusté	.27***	.17***	.21***	.07***	.21***
		ΔR^2	.08***	.01	.08***	.07***	.15***
	3.	Age	-.44***	-.41***	-.38***	-.05	-.26***
		masculinité	.29***	.09 (*p*=.08)	.23***	.28***	.35***
		féminité	.04	-.02	.14**	-.06	.09 (*p*=.07)
		Masc*fem	.04	.03	.07	.03	-.02
		R^2 ajusté	.27***	.17	.21***	.07***	.21***
		ΔR^2	.00	.00	.00	.00	.00
	4.	Age	-.18***	-.29***	-.25***	-.03	-.25***
		masculinité	.26***	.13**	.24***	.27***	.34***
		féminité	.03	.05	.14**	-.03	.08
		Masc*fem	.04	.03	.06	.02	-.02
		Risque perçu	-.23***	-.46***	-.42***	-.38***	-.25***
		Bénéfices perçus	.51***	-	-	-	-
		R^2 ajusté	.60***	.36***	.37***	.21***	.27***
		ΔR^2	.33***	.19***	.16***	.14***	.06***
Femmes	1.	Age	-.33***	-.31***	-.36***	.04	-.06

	R^2 ajusté	.11***	.09***	.13***	.00	.00
	ΔR^2	.11***	.10***	.13***	.00	.00
2.	Age	-.34***	-.31***	-.37***	.03	-.07 (*p*=.07)
	masculinité	.25***	.11**	.17***	.16***	.27***
	féminité	-.02	-.07 (*p*=.09)	.03	-.06	.10*
	R^2 ajusté	.17***	.11***	.15***	.03***	.08***
	ΔR^2	.06***	.02**	.03***	.03***	.08***
3.	Age	-.33***	-.31***	-.36***	.03	-.07 (*p*=.07)
	masculinité	.26***	.12**	.17***	.17***	.28***
	féminité	-.01	-.06	.03	-.05	.10*
	Masc*fem	-.14***	-.11**	-.08 (*p*=.05)	-.07 (*p*=.08)	-.08*
	R^2 ajusté	.18***	.12***	.16***	.03***	.09***
	ΔR^2	.02***	.01**	.01 (*p*=.05)	.01 (*p*=.08)	.01*
4.	Age	-.13***	-.21***	-.25***	.02	-.10**
	masculinité	.21***	.15***	.15***	.19***	.26***
	féminité	.04	.04	.08*	-.01	.07 (*p*=.06)
	Masc*fem	-.06 (*p*=.07)	-.06 (*p*=.08)	-.06 (*p*=.08)	-.07 (*p*=.09)	-.09*
	Risque perçu	-.20***	-.46***	-.42***	-.34***	-.31***
	Bénéfices perçus	.50***	-	-	-	-
	R^2 ajusté	.48***	.30***	.31***	.14***	.18***
	ΔR^2	.30***	.18***	.16***	.11***	.10***

Note : * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$

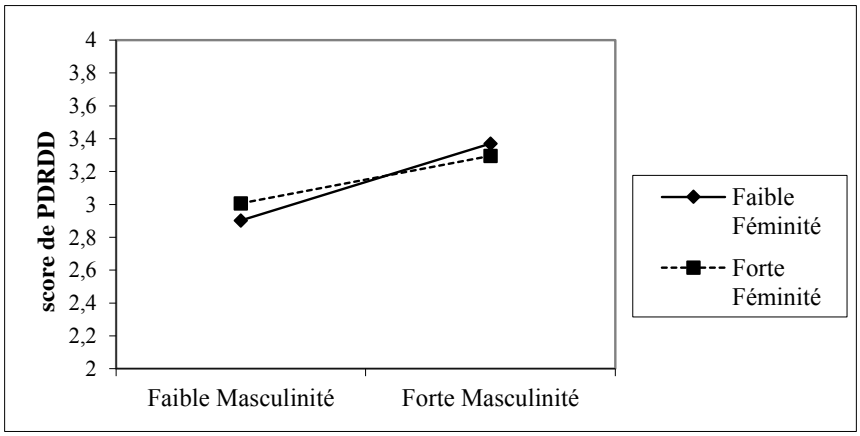


Figure 9. Représentation graphique de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le score global de PDRDD dans l'échantillon global (N=878).

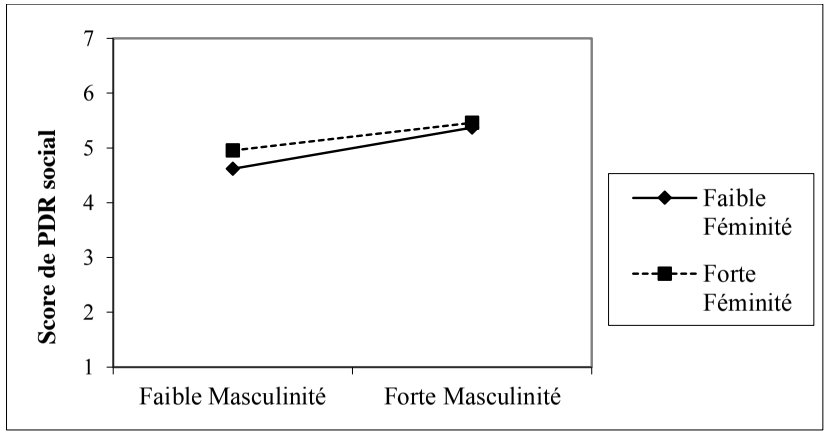


Figure 10. Représentation graphique de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le score de PDR social dans l'échantillon global (N=878).

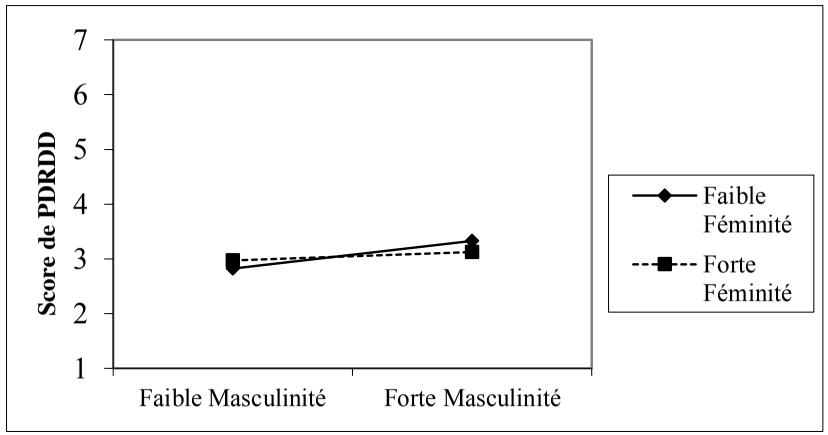


Figure 11. Représentation graphique de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le score global de PDRDD chez les femmes (N=563).

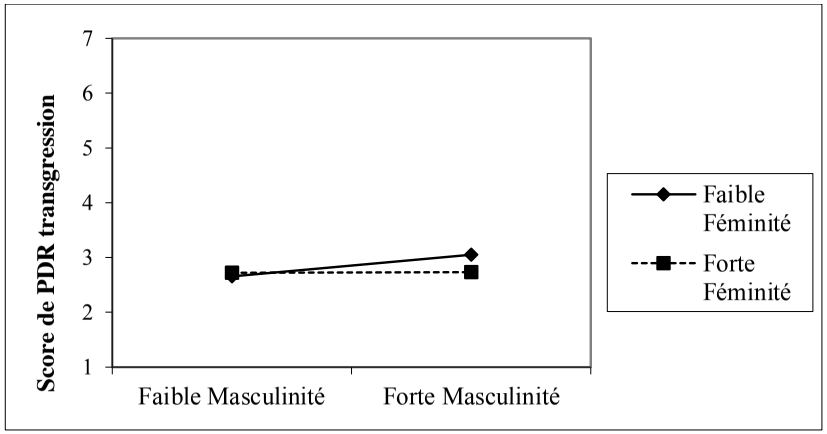


Figure 12. Représentation graphique de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le score de PDR transgression chez les femmes (N=563).

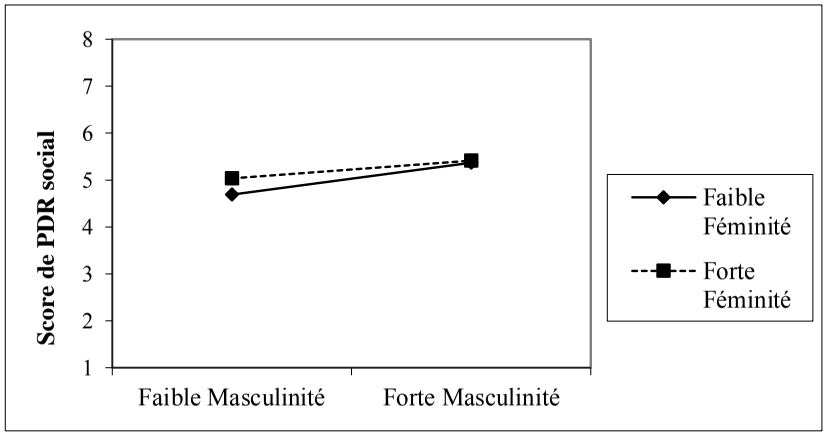


Figure 13. Représentation graphique de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le score de PDR social chez les femmes (N=563).

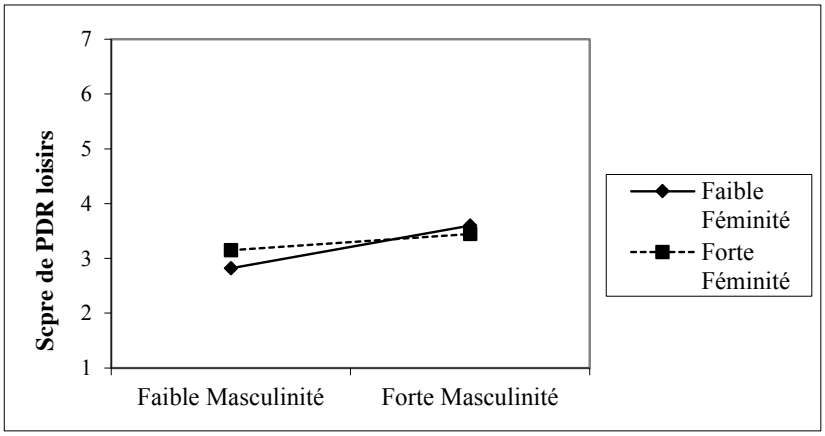


Figure 14. Représentation graphique de l'effet d'interaction tendanciel de la masculinité et de la féminité sur le score de PDR loisirs chez les femmes (N=563).

4.7 Analyse de médiation de la masculinité et de la féminité sur le lien sexe/ risque perçu

Afin de tester l'hypothèse d'un effet médiateur partiel de la masculinité (H8a) et de la féminité (H8b) sur le lien entre le sexe et le risque perçu, nous avons suivi la méthode de Baron et Kenny (1986) présentée plus haut. Afin de compléter les résultats dont nous disposons déjà, de nouvelles analyses de régressions hiérarchiques ont été effectuées sur l'échantillon global pour le score global de RPDD et pour chacun des quatre scores aux échelles de risque perçu du DOSPERT (VD). Dans chacune de ces analyses, l'âge et le sexe étaient entrés en tant que variable prédictives dans le premier bloc et dans le second bloc était ajouté soit la masculinité, soit la féminité. Des tests de Sobel[129] ont complété ces analyses, lorsque pertinent.

4.7.1 Effet médiateur de la masculinité sur le lien entre sexe et risque perçu

La première étape consiste à montrer que notre variable indépendante (le sexe) a bien un effet significatif sur nos variables dépendantes. Parmi les cinq scores de risque perçu, cet effet se vérifie pour le score global de RPDD, le score de RP transgression, le score de RP loisirs et le score de RP financier (cf. Tableau 39). Plus précisément, le fait d'être une femme prédit positivement chacun de ces scores. Cet effet ne s'observe pas pour le score de RP social. Par conséquent, la suite des analyses de médiation ne portera pas sur ce dernier score. La deuxième étape consiste à vérifier le lien entre la VI (le sexe) et notre variable médiatrice (la masculinité). Comme indiqué plus haut, le fait d'être un homme ne prédit que de manière tendancielle le score de masculinité (cf. point 4.3). L'analyse a été poursuivie afin d'observer si une médiation, même tendancielle, apparaît. La troisième étape consiste à vérifier le lien entre le médiateur (le score de masculinité) et les VD (score de RPDD, de RP transgression, de RP loisirs et de RP financier) lorsque la VI (le sexe) est contrôlée. Il apparaît que, lorsque l'effet de la

[129] Le test de Sobel est un test statistique permettant de tester la significativité d'un effet de médiation. L'analyse a été effectuée grâce à l'outil en ligne proposé par Kristopher J. Preacher (Vanderbilt University) et Geoffrey J. Leonardelli (University of Toronto) : http://quantpsy.org/sobel/sobel.htm

variable sexe est contrôlée[130], le score de masculinité prédit significativement le score de RP transgression uniquement (β = .078, t(876) = 2.39, p < .02). Plus précisément, le score de masculinité renforce le score de risque perçu dans le domaine de la transgression[131]. Enfin, la quatrième étape consiste à examiner si le lien entre la VI (le sexe) et la VD (score de RPDD, RP transgression, RP loisirs, RP financier) reste significatif et si le bêta diminue après contrôle du médiateur (la masculinité). Il apparaît qu'après contrôle de la masculinité, le lien entre le sexe et le score de RPDD (β = .181, t(876) = 5.41, p < .0001), le score de RP loisirs (β = .175, t(876) = 5.37, p < .0001) et le score de RP financier (β = .082, t(876) = 2.4, p < .02) reste significatif. De même, le lien entre le sexe et le score de RP transgression reste significatif (β = .195, t(876) = 5.91, p < .0001) et on observe même une très sensible augmentation du bêta (de .190 à .195). Par conséquent, aucun effet de médiation de la masculinité sur le lien entre le sexe et le score de RP transgression ne s'observe. Ainsi, une ou plusieurs des étapes nécessaires pour conclure à un effet de médiation partielles n'étant pas remplies pour les scores de RPDD, RP transgression, RP loisirs, RP financier et RP social (respectivement, étapes 2, 3 et 4 ; étape 4, étapes 3 & 4 ; étape 3 & 4 ; étape 1), l'hypothèse d'une médiation partielle de la masculinité sur le lien entre le sexe et les scores de risque perçu (H8a) est invalidée.

4.7.2 Effet médiateur de la féminité sur le lien entre sexe et risque perçu

Concernant l'hypothèse d'une médiation de la féminité sur le lien entre le sexe et les comportements de conduite, comme indiqué, le fait d'être une femme prédit le score global de RPDD, le score de RP transgression, le score de RP loisirs et le score de RP financier (cf. Tableau 39). La suite des analyses de médiation portera donc exclusivement sur ces quatre variables. Ensuite, comme indiqué plus haut, le sexe, et plus particulièrement, le fait d'être une femme, prédit le score de féminité (cf. point 4.3) (étape 2). Par ailleurs, lorsque l'effet de la variable sexe est contrôlée[132], le score de féminité prédit significativement chacun des quatre scores de risque perçu : le score de RPDD (β = .145, t(876)=4.41, p < .0001), le score de RP transgression (β = .208, t(876) = 6.47, p < .0001), le score de RP loisirs (β = .072, t(876) = 2.22, p < .03), ainsi que le score de RP financier (β = .097, t(876) = 2.85, p < .005). Plus précisément, le score de féminité renforce chacun de ces scores de risque perçu (étape 3). Enfin, après contrôle de la féminité, le lien entre le sexe et le score de RPDD (β = .156, t(876) = 4.67, p < .0001), le score de RP transgression *(β =.157, t(876)=4.81, p<.0001*), et le score de RP loisirs (β = .165, t(876) = 5.02, p < .0001), reste significatif mais le bêta diminue sensiblement (respectivement, de .179 à .156, de .190 à .157 et de .177 à .165). Le lien entre le sexe et le score de RP financier devient quant à lui seulement tendanciel (β = .065, t(876)=1.88, p = .06) (bêta : de .08 à .07) (étape 4). Les quatre conditions nécessaires pour conclure à une médiation partielle pour les scores de RPDD, RP transgression, et RP loisirs et à une médiation totale pour le score de RP financier, étant remplies, un test de Sobel a été effectué pour les analyses de médiation réalisées sur chacun des scores. Le test de Sobel apparaît significatif pour le score de RPDD (z = 3.24, p < .001), pour le score de RP transgression (z = 3.79, p < .0001) ainsi que pour le score de RP loisirs (z = 2.02, p < .04), ainsi que pour le score de RP financier (z = 2.43, p < .02), indiquant la présence d'une médiation du score de féminité sur le lien entre le sexe et les trois scores. Ainsi, les quatre conditions étant remplies pour conclure à une médiation partielle pour les scores de RPDD, RP transgression et RP loisirs et les tests de Sobel étant

---

[130] La variables « âge » était aussi contrôlée.

[131] Pour rappel, aucun effet significatif de la masculinité n'apparaît pour le score de RPDD *(β =.032, t(876)<1, ns)*, de RP loisirs *(β =-.021, t(876)<1, ns)* et de RP financier *(β =.034, t(876)<1, ns).*

[132] La variable « âge » était aussi contrôlée

significatifs, nous pouvons valider l'hypothèse d'une médiation partielle de la féminité sur le lien entre le sexe et ces trois scores (H8b). De plus, les quatre conditions permettant de conclure une médiation totale étant remplies pour le score de RP financier et le test de Sobel étant significatif, nous pouvons conclure à une médiation totale de la féminité sur le lien entre le sexe et le risque perçu dans le domaine financier bien que nous nous attendions à une médiation seulement partielle. Notre hypothèse n'est cependant pas validée pour le score de RP social, l'étape 1 n'étant pas remplie. Ainsi, la tendance des femmes à percevoir davantage de risque dans différents domaines et plus particulièrement dans les domaines de la transgression et des loisirs est en partie expliquée par la tendance des femmes à montrer un score de féminité plus important, et la tendance des femmes à percevoir davantage de risque dans le domaine financier que les hommes semble s'expliquer totalement par leur niveau plus important de féminité.

4.8 Analyse de médiation de la masculinité et de la féminité sur le lien sexe/ bénéfices perçus

Afin de tester l'hypothèse d'un effet médiateur partiel de la masculinité (H8c) et de la féminité (H8d) sur le lien entre le sexe et les bénéfices perçus, nous avons à nouveau suivi la méthode de Baron et Kenny (1986) présentée plus haut. Afin de compléter les résultats dont nous disposons déjà, deux analyses de régressions hiérarchiques ont été effectuées sur l'échantillon global pour le score global de BPDD (VD). Dans ces analyses, l'âge et le sexe étaient entrés en tant que variable prédictives dans le premier bloc et dans le second bloc était ajouté soit la masculinité, soit la féminité. Des tests de Sobel ont complété ces analyses, lorsque pertinent.

4.8.1 Effet médiateur de la masculinité sur le lien entre sexe et bénéfices perçus

Le Tableau 39 montre que le fait d'être un homme prédit positivement le score de BPDD (étape 1). Par ailleurs, comme indiqué plus haut, le fait d'être un homme ne prédit que de manière tendancielle le score de masculinité (cf. point 4.3) (étape 2). Malgré ce lien tendanciel entre la VI et le médiateur, l'analyse a malgré tout été poursuivie afin d'observer si une médiation, même tendancielle, apparaît. Il apparaît également que, lorsque l'effet de la variable sexe est contrôlé[133], le score de masculinité prédit positivement et de manière significative le score de BPDD ($\beta = .09$, $t(876) = 2.87$, $p < .004$) (étape 3). Enfin, il apparaît qu'après contrôle de la masculinité, l'effet du sexe sur le score de BPDD reste significatif ($\beta = -.13$, $t(876) = -4.08$, $p < .0001$) et bien que le bêta baisse, sa diminution se révèle infime (de -.135 à .13) (étape 4). Un test de Sobel a tout de même été effectué. Celui-ci n'apparaît pas significatif ($z = -1.49$, $p = .14$). Plusieurs conditions nécessaires pour conclure à un effet de médiation n'étant que partiellement remplies (étapes 2 & 4) et le test de Sobel ne se révélant pas significatif, l'hypothèse d'une médiation du score de masculinité sur le lien entre le sexe et le score de BPDD est invalidée (H8c). Le fait que les hommes perçoivent davantage de bénéfices ne semble pas s'expliquer par leur niveau élevé de masculinité.

[133] La variable « âge » était aussi contrôlée.

4.8.2 Effet médiateur de la féminité sur le lien entre sexe et les bénéfices perçus

Comme indiqué plus haut, le fait d'être un homme prédit positivement le score de BPDD (cf. Tableau 39) (étape 1) et le fait d'être une femme prédit positivement le score de féminité (cf. point 4.3) (étape 2). Par ailleurs, lorsque l'effet de la variable sexe est contrôlé[134], le score de féminité ne prédit pas de manière significative le score de BPDD (β = .002, t(876) < 1, ns) (étape 3). Enfin et à titre indicatif, après contrôle de la féminité, l'effet du sexe sur le score de BPDD reste significatif (β = -.135, t(876) = -4.18, p < .0001) et le bêta reste inchangé (-.135) (étape 4). Plusieurs conditions nécessaires pour conclure à un effet de médiation n'étant pas remplies (étapes 3 & 4), l'hypothèse d'une médiation du score de féminité sur le lien entre le sexe et le score de BPDD est invalidée (H8d). Le fait que les hommes perçoivent davantage de bénéfices ne semble pas s'expliquer par leur niveau de féminité.

4.9 Analyse de médiation de la masculinité et de la féminité sur le lien sexe/ prise de risque

Afin de tester l'effet médiateur partiel de la masculinité (H5a) et de la féminité (H5b) sur le lien entre le sexe et la prise de risque, nous avons suivi la méthode de Baron et Kenny (1986) présentée plus haut. Afin de compléter les résultats dont nous disposons déjà, de nouvelles analyses de régressions hiérarchiques ont été effectuées sur l'échantillon global pour le score global de PDRDD et pour chacun des quatre scores aux échelles de prise de risque du DOSPERT (VD). Dans chacune de ces analyses, l'âge et le sexe étaient entrés en tant que variable prédictives dans le premier bloc et dans le second bloc était ajouté soit la masculinité, soit la féminité. Des tests de Sobel ont complété ces analyses, lorsque pertinent.

4.9.1 Effet médiateur de la masculinité sur le lien entre sexe et prise de risque

Tout d'abord, il apparaît que parmi les cinq scores de prise de risque, le sexe prédit de manière significative le score global de PDRDD, le score de PDR transgression, le score de PDR loisirs et le score de PDR financier (cf. Tableau 41) (étape 1). Plus précisément, le fait d'être un homme prédit de manière significative chacun de ces scores. La suite des analyses de médiation portera ainsi exclusivement sur ces quatre variables. Aucun effet du sexe n'apparaît pour le score de PDR social. Ensuite, comme indiqué plus haut, le fait d'être un homme ne prédit que de manière tendancielle le score de masculinité (cf. point 4.3) (étape 2). Malgré cet effet tendanciel, l'analyse a été poursuivie afin d'observer si une médiation de la masculinité, même tendancielle, apparaît. Par ailleurs, lorsque l'effet de la variable sexe est contrôlé[135], le score de masculinité prédit significativement chacun des quatre scores observés, à savoir, le score de PDRDD (β = .265, t(876) = 8.81, p < .0001), le score de PDR transgression (β = .105, t(876) = 3.32, p < .001), de PDR loisirs(β = .193, t(876) = 6.26, p < .0001), et de PDR financier (β = .202, t(876)=6.12, p < .0001) (étape 3). Le score de masculinité renforce chacun de ces scores. Enfin, il apparaît qu'après contrôle de la masculinité, le lien reste significatif entre le sexe et le score de PDRDD (β = -.118, t(876) = -3.86, p < .0001), le score de PDR transgression (β = -.107, t(876) = -3.34, p < .001), le score de PDR loisirs (β =-.116, t(876) = -3.70, p < .0001), et le score de

[134] La variable « âge » était aussi contrôlée.
[135] La variable « âge » était aussi contrôlée.

PDR financier (β = -.073, t(876) = -2.17, p < .03). Toutefois, le bêta du sexe tend à diminuer légèrement (respectivement, de -.134 à -118, de -.113 à -.107 et de -.127 à -.116 et de -.085 à -.073). Bien que l'effet du sexe sur le score de masculinité ne soit que tendanciel (étape 2), les conditions nécessaires pour conclure à une médiation partielle de la masculinité entre le sexe et le score de pise de risque semblent relativement remplies. Par conséquent, un test de Sobel a été effectué pour les analyses de médiation réalisées sur chacun des quatre scores. Le test de Sobel n'apparaît pas significatif pour le score de PDRDD (z = -1.69, p = .09), ni pour le score de PDR transgression (z = -1.53, p = .13), ni pour le score de RP loisirs (z = -1.67, p =.1), ni pour le score de RP financier (z = -.66, p =.1), indiquant l'absence de médiation du score de masculinité sur le lien entre le sexe et les quatre scores de prise de risque. Ainsi, l'étape 1 n'étant pas remplie pour le score de PDR social et le test de Sobel n'apparaissant pas significatif pour les quatre autres scores de prise de risque (PDRDD, PDR transgression, PDR loisirs, PDR financier), notre hypothèse d'une médiation de la masculinité sur le lien entre le sexe et les scores de prise de risque (H5a) est invalidée. La tendance des hommes à prendre davantage de risque dans différents domaines et plus particulièrement dans le domaine de la transgression, des loisirs et financier ne semble pas s'expliquer ici par un niveau plus important de masculinité.

4.9.2 Effet médiateur de la féminité sur le lien entre sexe et prise de risque

Comme indiqué plus haut, le fait d'être un homme prédit positivement le score global de PDRDD, le score de PDR transgression, le score de PDR loisirs et le score de PDR financier (cf. Tableau 41) (étape 1) et le fait d'être une femme prédit positivement le score de féminité (cf. point 4.3) (étape 2). Par ailleurs, lorsque l'effet de la variable sexe est contrôlé[136], le score de féminité prédit significativement le score de PDR loisirs (β = .081, t(876) = 2.56, p < .01). Plus précisément, le score de féminité renforce le score de PDR loisirs. En revanche, aucun effet prédictif de la féminité n'apparaît pour les score de PDRDD (β = .019, t(876) < 1, ns), de PDR transgression (β = -.046, t(876) = -1.44, ns) ou de PDR financier (β = -.043, t(876) = -1.25, ns) (étape 3). L'hypothèse d'une médiation est d'ores et déjà invalidée pour ces trois scores. Enfin, après contrôle de la féminité, l'effet du sexe reste significatif sur le score de PDR loisirs (β = -.140, t(876) = -4.35, p < .0001) et le bêta tend à augmenter (de -.127 à -.14) (étape 4)[137]. Ainsi, une ou plusieurs des étapes nécessaires pour conclure à un effet de médiation partielle n'étant pas remplies pour les scores de PDRDD, PDR transgression, PDR loisirs, PDR financier et PDR social[138], l'hypothèse d'une médiation partielle de la féminité sur le lien entre le sexe et les scores de prise de risque (H5b) est invalidée. La tendance des hommes à prendre davantage de risque dans différents domaines et plus particulièrement dans le domaine de la transgression, des loisirs et financier ne semble pas s'expliquer ici par le niveau de féminité.

---

[136] La variable « âge » était aussi contrôlée.

[137] A titre indicatif, après contrôle de la féminité, l'effet du sexe reste significatif sur le score de PDRDD (β =-.137, t(876)=-4.245, p<.0001), de PDR transgression (β =-.106, t(876)=-3.255, p<.001), PDR financier (β =-.078, t(876)=-2.26, p<.02) et le bêta diminue très légèrement pour le score de PDR financier (de -.085 à -.078) et de PDR transgression (de -.113 à -.106) et augmente pour le score de PDRDD (de -.134 à -.137) (étape 4).

[138] Respectivement, étapes 3 & 4 ; étapes 3 & 4, étapes 4 ; étape 3 ; étape 1)

4.10 Analyse de médiation du risque perçu sur le lien masculinité/ prise de risque et féminité/prise de risque

Afin de tester l'effet médiateur partiel du risque perçu sur le lien entre la masculinité d'une part (H9a) et la féminité d'autre part (H9b) et la prise de risque, nous avons à nouveau suivi la méthode de Baron et Kenny (1986) présentée plus haut. Afin de compléter les résultats dont nous disposons déjà, de nouvelles analyses de régressions hiérarchiques ont été effectuées sur l'échantillon global pour le score de PDDD et pour les quatre scores de prise de risque (PDR transgression, PDR loisirs, PDR financier, PDR social) (VD). Dans chacune de ces analyses, l'âge et le sexe étaient entrés en tant que variable prédictives dans le premier bloc ; dans le second bloc était ajouté soit la masculinité, soit la féminité ; et le score de risque perçu correspondant au score de prise de risque investigué était ajouté dans un troisième bloc. Cette procédure a été complétée d'un test de Sobel, lorsque pertinent.

4.10.1 Effet médiateur du risque perçu sur le lien entre la masculinité et la prise de risque

Nous allons dans un premier temps analyser l'effet médiateur du risque perçu entre la masculinité et le score de prise de risque. L'analyse de régression hiérarchique (bloc 2) montre, conformément aux résultats précédents, qu'après contrôle du sexe et de l'âge, le score de masculinité[139] prédit positivement et de manière significative chacun des cinq scores de prise de risque, à savoir le score global de PDRDD (β = .265, t(876) =8.81, p<.0001), le score de PDR transgression (β = .105, t(876) = 3.32, p < .001), le score de PDR loisirs (β = .193, t(876) = 6.26, p < .0001), le score de PDR financier (β = .202, t(876) = 6.12, p < .0001) et le score de PDR social (β = .31, t(876) = .9.74 p < .0001) (étape 1). Comme indiqué plus haut, l'analyse de régression hiérarchique effectuée pour vérifier l'effet de la masculinité sur les scores de risque perçu après contrôle de l'âge et du sexe pour l'échantillon global (cf. point 4.9) montre que le score de masculinité prédit positivement et de manière significative le score de RP transgression (β = .078, t(876) = 2.39, p < .02) mais ne prédit ni le score de RPDD (β = .032, t(876) < 1, ns), ni le score de RP loisirs (β = .-.021, t(876) < 1, ns), ni le score de RP financier (β = .034, t(876) < 1, ns) ni le score de RP social (β = -.06, t(876) = -1,85, p = .07) (étape 2). L'analyse de régression hiérarchique montre que lorsque la masculinité est contrôlée, le score de RPDD prédit bien négativement le score de PDRDD (β = -.365, t(876) = -12.83, p < .0001), le score de RP transgression prédit négativement le score de PDR transgression (β = -.456, t(876) = -15.7, p<.0001, le score de RP loisirs prédit négativement le score de PDR loisirs(β = -.415, t(876) = -14.2, p < .0001), le score de RP financier prédit négativement le score de PDR financier (β = -.362, t(876) = -11.74, p < .0001) et enfin, le score de RP social prédit négativement le score de PDR social (β = -.297, t(876) = -9.79, p < .0001) (étape 3). L'analyse de régression hiérarchique montre qu'une fois le score de RP transgression contrôlé, le score de masculinité prédit toujours de manière significative le score de PDR transgression (β = .14, t(876) = 5.01, p < .0001) et le bêta augmente (de .105 à .14). A titre indicatif, pour les autres scores, l'analyse de régression hiérarchique montre qu'une fois le score de risque perçu correspondant contrôlé, le score de masculinité prédit significativement le score de PDRDD (β = .277, t(876) = -10.01, p < .0001), le score de PDR loisirs(β = .184, t(876) = 3.62, p < .0001), le score de PDR

[139] Dans cette analyse de régression hiérarchique, le score de masculinité est entré seul dans le bloc 2 (i.e., sans le score de féminité).

financier (β = .215, t(876) = 6.97, p<.0001) et enfin, le score de PDR social (β = .292, t(876) = 9.63, p < .0001) (étape 4).

Ainsi, une ou plusieurs des étapes nécessaires à conclure à une médiation ne sont pas remplies pour les scores de PDRDD, de PDR transgression, de DR loisirs, de PDR financier et de PDR social[140]. Par conséquent, notre hypothèse d'un effet médiateur du score de risque perçu sur le lien entre le score de masculinité et le score de prise de risque est invalidée pour les cinq scores de prise de risque.

4.10.2 Effet médiateur du risque perçu sur le lien entre la féminité et la prise de risque

Nous allons à présent analyser l'effet médiateur du risque perçu entre la féminité et le score de prise de risque. L'analyse de régressions hiérarchiques (bloc 2) montre, conformément aux résultats précédents, qu'après contrôle du sexe et de l'âge, le score de féminité[141] prédit positivement et de manière significative le score de PDR loisirs (β = .081, t(876) = 2.56, p < .01) et le score de PDR social (β = .113, t(876) = 3.35, p < .001). En revanche, le score de féminité ne prédit pas le score de PDRDD (β = .019, t(876) < 1, ns), de PDR transgression (β = -.046, t(876) = -1.44, ns) et de PDR financier (β = -.043, t(876) = -1.25, ns). Par conséquent, les analyses de médiation seront effectuées exclusivement pour les scores de PDR loisirs et PDR social (étape 1). Comme indiqué plus haut, l'analyse de régression hiérarchique effectuée (cf. point 4.9) montre que le score de féminité prédit positivement le score de RP loisirs (β = .072, t(876) = 2.22, p < .03) et négativement le score de RP social (β = -.079, t(876) = -2.31, p < .02) (étape 2). L'analyse de régression hiérarchique montre que lorsque la féminité est contrôlée, le score de RP loisirs prédit négativement et de manière significative le score de PDR loisirs (β = -.428, t(876) = -14.38, p < .0001). De même, le score de RP social prédit négativement et de manière significative le score de PDR social (β =-.308, t(876) = -97, p < .0001) (étape 3). Lorsqu'on contrôle le score de RP loisirs, non seulement l'effet positif de la féminité sur le score de PDR loisirs reste significatif (β = .112, t(876) = 3.91, p < .0001) mais le bêta tend à augmenter (bêta : de .08 à .11). En revanche, lorsque le score de RP social est contrôlé, bien que l'effet positif de la féminité sur le score de PDR social reste significatif (β = .088, t(876) = 2.76, p < .006), le bêta diminue sensiblement (bêta : de .11 à .09) (étape 4). Bien que la diminution du bêta soit faible, le test de Sobel apparaît significatif (z = 2.26, p < .02), indiquant la présence d'une médiation partielle du score de RP social sur le lien entre le score de féminité et le score de PDR social.

Ainsi, une ou plusieurs des étapes nécessaires pour conclure à une médiation partielle ne sont pas remplie pour les scores de PDRDD, de PDR transgression, de DR loisirs et de PDR financier[142]. Par conséquent, notre hypothèse d'un effet médiateur du score de risque perçu sur le lien entre le score de féminité et le score de prise de risque est invalidée pour ces quatre scores de prise de risque. En revanche, pour le score de PDR social, les quatre conditions étant remplies pour conclure à une médiation partielle (baisse du bêta) et le test de Sobel apparaissant significatif, notre hypothèse est validée pour ce score. Ainsi, il semble que la tendance des individus féminins à prendre des risques dans le domaine social s'explique en partie par leur tendance à percevoir peu de risque dans ce domaine. Cet effet doit tout de même être relativisé de par la faible fiabilité de l'échelle de prise de risque dans le domaine social.

---

[140] Respectivement, étapes 2 & 4 ; étapes 4 ; étapes 2 & 4 ; étapes 2 & 4 ; étapes 2 & 4

[141] Dans cette analyse de régression hiérarchique, le score de féminité est entré seul dans le bloc 2 (i.e., sans le score de masculinité).

[142] Respectivement, étape 1 ; étape 1; étape 4 ; étape 1.

4.11 Analyse de médiation des bénéfices perçus sur le lien masculinité/ prise de risque et féminité/prise de risque

Afin de tester l'effet médiateur partiel des bénéfices perçus sur le lien entre la masculinité d'une part (H9c) et la féminité d'autre part (H9d) et la prise de risque, nous avons à nouveau suivi la méthode de Baron et Kenny (1986) présentée plus haut. Afin de compléter les résultats dont nous disposons déjà, deux analyses de régressions hiérarchiques ont été effectuées sur l'échantillon global pour le score de PDRDD (VD). Dans chacune de ces deux analyses, l'âge et le sexe étaient entrés en tant que variable prédictives dans le premier bloc ; dans le second bloc était ajouté soit la masculinité, soit la féminité ; et le score global de BPDD était ajouté dans un troisième bloc. Cette procédure a été complétée d'un test de Sobel, lorsque cela s'avère pertinent.

4.11.1 Analyse de la médiation du bénéfice perçu sur le lien entre masculinité et prise de risque

L'analyse de régression hiérarchique (bloc 2) montre, conformément aux résultats précédents, qu'après contrôle du sexe et de l'âge, le score de masculinité[143] prédit positivement et de manière significative le score de PDRDD (β = .265, t(876) = 8.81, p < .0001) (étape 1). Comme indiqué plus haut, l'analyse de régression hiérarchique effectuée pour vérifier l'effet de la masculinité sur le score de BPDD après contrôle de l'âge et du sexe pour l'échantillon global (cf. point 4.9) montre que le score de masculinité prédit positivement le score de BPDD (β = .09, t(876) = 2.87, p < .004) (étape 2). L'analyse de régression hiérarchique réalisée (bloc 3) indique que lorsqu'on contrôle le score de masculinité, le score de BPDD prédit positivement le score de PDRDD (β = .576, t(876) = 22.09, p < .0001) (étape 3). Lorsqu'on contrôle le score de BPDD, l'effet positif de la masculinité sur le score de PDRDD reste significatif (β = .213, t(876) = 8.8, p < .0001), mais le bêta diminue (de .27 à .21) (étape 4). Bien que la diminution du bêta soit faible, le test de Sobel apparaît significatif (z = 2.89, p < .004), indiquant la présence d'une médiation du score de BPDD sur le lien entre le score de masculinité et le score de PDRDD.

Ainsi, les quatre conditions nécessaires pour conclure à une médiation partielle étant remplies et le test de Sobel étant significatif, notre hypothèse d'un effet médiateur du score de BPDD sur le lien entre le score de masculinité et le score de PDRDD est validée (H9c). Ainsi, il semble que le lien positif entre la masculinité et le score de PDRDD s'explique en partie par le lien positif entre le score de masculinité et le score de BPDD. Autrement dit, il semble que la tendance des individus masculins à prendre davantage de risque dans la plupart des domaines s'explique en partie par leur tendance à percevoir davantage de bénéfices dans différents domaines du risque.

4.11.2 Analyse de la médiation du bénéfice perçu sur le lien entre féminité et prise de risque

A présent, nous allons analyser l'effet médiateur des bénéfices perçus entre la féminité et le score de prise de risque. La première étape consiste à montrer que notre variable indépendante (le score de

[143] Dans cette analyse de régression hiérarchique, le score de masculinité est entré seul dans le bloc 2 (i.e., sans le score de féminité).

féminité a bien un effet significatif sur notre variable dépendante (le score de PDRDD). L'analyse de régression hiérarchique (bloc 2) montre, conformément aux résultats précédents, qu'après contrôle du sexe et de l'âge, le score de féminité[144] ne prédit pas de manière significative le score de PDRDD (β = .019, t(876) < 1, ns). Par conséquent, aucune analyse de médiation ne peut être effectuée et notre hypothèse d'un effet médiateur du score de BPDD sur le lien entre le score de féminité et le score de PDRDD est invalidée (H9d).

[144] Dans cette analyse de régression hiérarchique, le score de masculinité est entré seul dans le bloc 2 (i.e., sans le score de féminité).

Tableau 43

Synthèse des résultats significatifs de l'étude 6

Effet observé (analyse)[a]	**Section**	**Résultats significatifs**						
Validation française du DOSPERT (ACP et Alpha de Cronbach)	4.2	Facteurs	Echelle de prise de risques		Echelle de perception des risques		Echelle de perception des bénéfices	
			Nbre d'items	α	Nbre d'items	α	Nbre d'items	α
		Loisirs	4	.79	4	.77	*4*	*.52*
		Financier	6	.74	6	.84	*6*	*.38*
		Social	5	.66	5	.69	*5*	*.44*
		Transgression	12	.76	12	.8	*12*	*.68*
Création d'un indice de PDRDD, RPDD, BPDD (alpha de Cronbach)	4.2.4	Echelle totale	27	.81	27	.86	27	.82
Corrélations entre les scores aux échelles (r de Pearson)	4.2.3	Intercorrélations positive entre les 4 dimensions du DOSPERT pour les 3 échelles.						
Effet du sexe et de l'âge sur la conformité aux stéréotypes de sexe (régressions multiples)	4.3	- Le fait d'être une femme renforce la féminité. - *Le fait d'être un homme tend à renforcer la masculinité (p=).*						
		Echantillon global			**Hommes**		**Femmes**	
Lien entre variables démographiques et risque perçu. (régressions hiérarchiques)	4.4.1	- Le fait d'être une femme et l'avancée en âge renforcent RPDD. - Le fait d'être une femme renforce RP transgression, RP loisirs et RP financier. - L'avancée en âge renforce RP transgression et RP loisirs.			- L'avancée en âge renforce RPDD - L'avancée en âge renforce RP transgression, RP loisirs		- L'avancée en âge renforce RPDD - L'avancée en âge renforce RP transgression, RP loisirs et inhibe RP social.	
Effet de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu (régressions hiérarchiques)	4.4.2	- la féminité renforce RPDD. - La féminité renforce RP transgression, RP loisirs, RP financier et inhibe RP social. - La masculinité renforce RP transgression.			- *la féminité tend à renforcer RPDD (p=)* - La féminité renforce RP transgression		- La féminité renforce RPDD - La féminité renforce RP transgression, RP loisirs et RP financier et inhibe RP social	
Effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu (régressions multiples)	4.4.3	- Aucun effet			- Aucun effet		- Effet d'interaction masc* fem sur RP transgression : forte féminité*forte masculinité renforce TP transgression	

Lien entre variables démographiques et bénéfices perçus (régressions hiérarchiques)	4.5.1	- Le fait d'être un homme et le fait d'être jeune renforce BPDD	- Le fait d'être jeune renforce BPDD	- Le fait d'être jeune renforce BPDD
Effet de la masculinité et de la féminité sur les bénéfices perçus (régressions hiérarchiques)	4.5.2	- La masculinité renforce BPDD.	- Aucun effet	- la masculinité renforce BPDD.
Effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur bénéfices perçus (régressions multiples)	4.5.3	- Effet d'interaction de masc*fem sur BPDD : forte masculinité* faible féminité renforce et faible masculinité*faible féminité inhibe BPDD	- Aucun effet	- Effet d'interaction de masc*fem sur le BPDD : faible masculinité*faible féminité réduit BPDD et forte masculinité*faible féminité renforce BPDD
Lien entre variables démographiques et prise de risque (régressions hiérarchiques)	4.6.1	- Le fait d'être un homme et d'être jeune renforce PDRDD. - Le fait d'être un homme renforce PDR transgression, PDR loisirs, PDR financier. - Le fait d'être jeune renforce le PDR transgression, PDR loisirs et PDR social	- Le fait d'être jeune renforce PDRDD - Le fait d'être jeune renforce PDR transgression, PDR loisirs et PDR social.	- Le fait d'être jeune renforce PDRDD - le fait d'être jeune renforce PDR transgression, PDR loisirs.
Effet de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque (régressions hiérarchiques)	4.6.2	- La masculinité renforce PDRDD - La masculinité renforce PDR transgression, PDR loisirs, PDR financier, PDR social - La féminité renforce PDR loisirs et PDR social.	- La masculinité renforce PDRDD - La masculinité renforce PDR financier, PDR loisirs et PDR social - La féminité renforce et PDR loisirs et *PDR social (p=)*	- La masculinité renforce PDRDD. - La masculinité renforce PDR financier, PDR loisirs, PDR transgression et PDR social. - La féminité renforce PDR social
Effet du risque perçu et des bénéfices perçus sur la prise de risque (régressions hiérarchiques)	4.6.3	- PDRDD prédit négativement par RPDD et positivement par BPDD. - PDR transgression, PDR loisirs, PDR financier et PDR social prédit négativement par score de RP respectif.	- PDRDD prédit négativement par RPDD et positivement par BPDD - PDR transgression, PDR loisirs, PDR financier et PDR social prédit négativement par score de RP respectif.	- PDRDD prédit négativement par RPDD et positivement par BPDD. - PDR transgression, PDR loisirs, PDR financier et PDR social prédit négativement par score de RP respectif.
Effet modérateur de la féminité sur le lien entre masculinité et prise de risque (régressions multiples)	4.6.4	- Effet d'interaction masc*fem sur PDRDD : forte masculinité * faible féminité renforce et faible masculinité*faible féminité inhibe PDRDD	- Aucun effet	- Effet d'interaction masc*fem sur PDRDD : forte masculinité * faible féminité renforce PDRDD, faible masculinité * faible féminité inhibe PDRDD

		- Effet d'interaction masc*fem sur PDR social : faible masculinité*faible féminité inhibe PDR social, et forte masculinité*féminité forte ou faible renforce PDR social.	- Effet d'interaction masc*fem sur PDR transgression, PDR social et PDR loisirs (p=.05) : forte masculinité *faible féminité renforce PDR transgressions ; faible masculinité* forte féminité renforce PDR social et faible masculinité et faible féminité inhibe PDR social, forte masculinité*féminité forte ou faible renforce PDR social ; forte masculinité*faible féminité renforce PDR loisirs et faible masculinité*faible féminité inhibe PDR loisirs.
Effet médiateur partiel de la masculinité et de la féminité sur le lien entre sexe et le risque perçu (analyse de médiation – procédure de Baron & Kenny, 1986 et tests de Sobel)	4.7	- Aucun effet médiateur de la masculinité - Médiation partielle de la féminité sur le lien entre le sexe et RPDD, RP transgression et RP loisirs. - Médiation totale de la féminité sur le lien entre sexe et RP financier.	
Effet médiateur partiel de la masculinité et de la féminité sur le lien entre sexe et les bénéfices perçus (analyse de médiation – procédure de Baron & Kenny, 1986 et tests de Sobel)	4.8	- Aucun effet médiateur de la masculinité - Aucun effet médiateur de la féminité	
Effet médiateur partiel de la masculinité et de la féminité sur le lien entre sexe et la prise de risque (analyse de médiation – procédure de Baron & Kenny, 1986 et tests de Sobel)	4.9	- Aucun effet médiateur de la masculinité - Aucun effet médiateur de la féminité	
Effet médiateur partiel du risque perçu sur le lien masculinité/ prise de risque et féminité/prise de risque (analyse de médiation – méthode de Baron & Kenny, 1986 et tests de Sobel)	4.10	- Aucun effet médiateur du risque perçu sur le lien masculinité/ prise de risque. - Médiation partielle de RP social sur le lien féminité /PDR social.	

Effet médiateur partiel des bénéfices perçus sur le lien entre masculinité et féminité et prise de risque (analyse de médiation – méthode de Baron et Kenny (1986) et tests de Sobel)	4.11	- Médiation partielle de BPDD sur le lien masculinité / PDRDD. - Aucun effet médiateur de BPDD sur le lien féminité/ PDRDD

5 Discussion étude 6

L'ensemble des résultats significatifs de l'étude 6 sont présentés dans le Tableau 43.

Validation du DOSPERT :

Le premier objectif de l'étude était de valider le DOSPERT sur une population française de tout-venants afin de disposer, pour la suite du travail de thèse, d'un outil nous permettant d'appréhender la prise de risque, ainsi que le risque perçu et les bénéfices perçus, dans différents domaines de décision.

Cette étude a permis de valider le DOSPERT sur une population française. Toutefois, outre le fait que nous n'obtenons pas strictement la même structure que dans l'outil original pour les échelles de prise de risque et de risque perçu, l'échelle de bénéfices perçus n'est pas validée. Plus précisément, en ce qui concerne les échelles de prise de risque et de risque perçu, nous obtenons à partir des 34 items de départ deux échelles de 27 items. Pour ces deux échelles, nous obtenons une structure factorielle en quatre facteurs distinguant la prise de risque et le risque perçu dans le domaine des loisirs, financier, social et de la transgression. Ces différents facteurs montrent une validité interne allant de discutable à acceptable.

Ces résultats semblent confirmer en partie la structure factorielle observée dans l'outil original (Blais & Weber, 2006 ; Weber *et al.,* 2002). Toutefois, comme indiqué, quelques différences s'observent par rapport à l'outil original. Nous n'avons pas obtenu une distinction claire entre les items relevant de la prise de risque et du risque perçu dans le domaine éthique et dans le domaine de la santé. Dans notre étude, ces items forment un même facteur. La difficulté à distinguer les deux domaines apparaît également dans l'étude de Weber *et al.* (2002). Ces items semblent avoir en commun de renvoyer à la transgression des normes et règles éthique et sanitaires. Par conséquent, nous considérons que cet axe renvoie au domaine de la transgression. Cette difficulté à distinguer les différents domaines apparaît également dans l'échelle de perception des risques, notamment pour certains items du domaine des loisirs et du domaine social (e.g., item 26 : « partir faire un safari en Afrique »). Plusieurs items saturent en effet sur les deux axes, ce qui laisse penser que, du moins pour certaines situations, le risque perçu dans le domaine social et dans le domaine des loisirs possède des caractéristiques communes et que certaines situations impliquent les deux types de risque. Il est en effet rare qu'une situation n'implique qu'un type de risque : le fait de partir faire un safari en Afrique (item 26) peut en effet engager un risque pour l'intégrité physique de l'individu mais renvoyer également à un risque relatif aux choix de vie de l'individu. De même, dans l'échelle de perception du risque, les items renvoyant au domaine des loisirs et ceux renvoyant au domaine de la transgression (éthique et santé) tendent à saturer soit sur un facteur, soit sur l'autre. Il semble également que ces différents types de comportements possèdent des caractéristiques communes. Le lien entre ces items et la difficulté de distinguer ces deux domaines du risque pour l'échelle de perception du risque peut s'expliquer par le fait que ces deux domaines mettent en jeu l'intégrité physique de l'individu. Cette difficulté à distinguer les différents types de risques apparaît inhérente à l'étude du risque, les différents domaines de décision étant liés.

Enfin, comme indiqué, l'échelle des bénéfices ne présentent pas la même structure que les autres échelles ce qui laisse penser que ce qui préside aux réponses des individus concernant les bénéfices ne semble pas être fonction du domaine du risque ou de décision impliqué dans la situation.

Nous disposons ainsi désormais d'un outil de mesure de la prise de risque et de risque perçu dans différents domaines, validé auprès d'une population française. Cet outil permet également de

mesurer le niveau plus général de prise de risque de risque perçu et de bénéfices perçus dans différents domaines. En effet, bien que plusieurs études considèrent que la prise de risque est spécifique (e.g., Hanoch *et al.,* 2006 ; Weber et al., 2002), d'autres proposent une approche intégrative qui considère que, si la prise de risque est effectivement spécifique aux domaines investigués et que des différences peuvent apparaître selon les domaines, les individus posséderaient une attitude plus générale vis-à-vis du risque (Lopes, 1983 ; Bromiley & Curley, 1992). Cette étude se situe dans cette approche intégrative. Bien que l'outil ne permette pas d'obtenir une mesure des bénéfices par domaines - du moins pour les mêmes domaines que la prise de risque et le risque perçu -, elle nous permet d'obtenir un score global de bénéfices perçus. Nous disposons ainsi pour la suite de ce travail de thèse d'un outil valide.

Nous avons, par ailleurs, observé la relation entre les variables démographiques (âge et sexe) et la prise de risque, le risque perçu et les bénéfices perçus.

En ce qui concerne **les bénéfices perçus**, il apparaît que les hommes et les jeunes perçoivent davantage de bénéfices en général que les femmes et les personnes plus âgées. Le fait que le niveau de bénéfices perçus soit plus important chez les jeunes s'observe dans les deux groupes de sexe. Cet effet de l'âge sur les bénéfices perçus a été mis en évidence dans plusieurs études qui montrent que les bénéfices perçus seraient à l'origine de la plus grande prise de risque des jeunes, davantage que le risque perçu (Moore & Gullone, 1996 ; Parsons *et al.,* 1997, 2000, Siegel *et al.,* 1994). De même, plusieurs études ont mis en évidence la tendance des hommes à percevoir davantage de bénéfices (Harris *et al.*, 2006).

En ce qui concerne **le risque perçu**, nos résultats montrent que le fait d'être une femme et l'avancée en âge renforce le niveau général de risque perçu dans différents domaines. Plus précisément, le fait d'être une femme renforce le risque perçu dans le domaine de la transgression, des loisirs et financer, mais pas dans le domaine social. L'avancée en âge renforce le risque perçu dans le domaine de la transgression et des loisirs mais pas dans le domaine financier et social. La tendance des femmes à percevoir davantage de risque dans la plupart des domaines - notamment les domaines financier, éthique, de la santé et des loisirs - est conforme à la littérature (Harris *et al.,* 2006 ; Johnson *et al.,* 2004 ; Weber *et al.,* 2002). De même, la tendance des jeunes à percevoir moins de risque se retrouve dans plusieurs études (Brown & Groeger, 1988 ; Deery, 1999 ; Tränkle et al., 1990).

Nous remarquons toutefois des différences dans l'effet du sexe et de l'âge sur le risque perçu, selon le domaine. L'effet différencié du sexe sur le risque perçu selon le domaine et notamment l'absence d'effet dans le domaine social a été mis en évidence dans plusieurs études (Weber *et al.,* 2002). Cela semble mettre en évidence le caractère spécifique des domaines du risque (Weber *et al.,* 2002). On peut émettre l'hypothèse que l'absence de différences de sexe dans le risque perçu dans le domaine social s'expliqueraient par une plus grande exposition des femmes à ce type de risque, en raison de la socialisation différenciée dont font l'expérience les individus en fonction de leur sexe. Ces expériences seraient davantage centrées sur les interactions sociales pour les filles (e.g., Moss, 1974). Cela peut éventuellement amener les femmes à ressentir moins d'appréhension dans ce type de situation et éventuellement un plus grand sentiment de compétence. On peut d'ailleurs rapprocher cette hypothèse des travaux ayant montré un effet de la prise de risque sur la perception du risque, à savoir une réduction de la perception du risque chez les preneurs de risque, en raison notamment d'une exposition au risque et de la mise en place de différentes stratégies (e.g., Brown, 2005 ; Gerrard, Gibbons, Benthin *et al.,* 1996). Par ailleurs, concernant les effets différenciés de l'âge sur le risque perçu selon le domaine, on peut penser que le risque perçu dans le domaine financier reste important pour tous les individus, indépendamment de leur âge comme en témoignent les scores de risque perçu dans ce domaine (voir Annexe 8.2). De plus, on peut penser que l'effet du jeune âge qui s'observe dans les domaines de la

transgression et des loisirs, en raison potentiellement du caractère valorisant du risque, ne s'observe pas dans le domaine financier, l'avancée en âge pouvant être liée à une plus grande exposition à ce type de risque. Les individus, plus âgés, fréquemment confrontés à ce genre de risque, peuvent par conséquent percevoir ces situations comme moins risquées, d'où cette absence de l'effet de l'âge.

Des différences de sexe apparaissent également dans l'effet de l'âge sur le risque perçu. Si chez les hommes et les femmes, l'avancée en âge renforce le niveau global de risque perçu et plus particulièrement le risque perçu dans le domaine de la transgression et des loisirs, chez les femmes, le risque perçu dans le domaine social diminue avec l'âge. Cela suggère un effet d'acquisition des compétences dans ce domaine avec l'âge chez les femmes, en raison d'une socialisation différenciée, qui peut amener les femmes à percevoir d'autant moins de risque dans ce domaine en vieillissant.

En ce qui concerne la **prise de risque**, nos résultats montrent que les hommes et les jeunes montrent davantage de prise de risque en général. L'effet de l'âge s'observe chez les hommes comme chez les femmes. Plus précisément, le fait d'être un homme renforce la prise de risque dans le domaine de la transgression, des loisirs et financer, mais pas dans le domaine social, comme pour le risque perçu. L'avancée en âge renforce la prise de risque dans le domaine de la transgression, des loisirs et social. L'effet du sexe sur la prise de risque dans différents domaines se retrouve dans un grand nombre d'études. Les hommes montrent davantage de prise de risque dans les domaines financier, de la santé, des loisirs, ou encore le domaine éthique (e.g., Bayar & Sayıl, 2005 ; Blais & Weber, 2006 ; Harris *et al.,* 2006 ; Weber *et al.,* 2002). Ils consomment par exemple davantage d'alcool ou de substances psychoactives (Kuntsche *et al.,* 2006 ; Stoltenberg *et al.,* 2008) et pratiquent davantage de sports à risque (Robinson, 2008). L'effet de l'âge sur la prise de risque est également conforme à ce qui s'observe dans la littérature (Arnett, 1992 ; Bina *et al.,* 206 ; Siegel *et al.* 1994 ; Parsons *et al.,* 2000). La tendance des jeunes à montrer un niveau important de prise de risque a été expliquée de différentes manières, comme par un niveau de testostérone important (Rolison & Scherman, 2003 ; Zuckerman, 1979 ; Zuckerman *et al.,* 1978) ou par la difficulté des adolescents à réguler leurs émotions et à retarder une gratification en raison de leur immaturité émotionnelle (Paus, 2005 ; Steinberg, 2008). La prise de risque aurait également une fonction adaptative pour le passage à l'âge adulte en faisant office de rite de passage (Ciairano, 2004 ; Dworkin, 2005 ; Kloep & Hendry, 2011 ; Lightfoot, 1997 ; Pape & Hammer, 1996). Enfin, l'effet de l'influence des pairs sur la prise de risques serait particulièrement important chez les jeunes (Gardner & Steinberg, 2005).

Là encore des différences dans l'effet du sexe et de l'âge selon le domaine s'observent. L'effet différencié du sexe selon le domaine et, plus particulièrement, l'absence d'effet du sexe dans la prise de risque dans le domaine social, s'observe dans plusieurs études (Harris *et al.,* 2006 ; Weber *et al.,* 2002 ; Byrnes *et al.,* 1999). Ces études montrent une absence de différences de sexe dans ce domaine ou un pattern inverse aux autres domaines (i.e., les femmes ayant tendance à montrer un niveau de prise de risque plus important). Comme évoqué plus haut, la socialisation différenciée des femmes peut les amener à davantage prendre de risque dans ce domaine, par simple exposition à ce type de situations et par le fait qu'elles peuvent ressentir moins d'appréhension. Les résultats montrent également un effet différencié de l'âge selon le domaine : aucun effet de l'âge n'apparaît pour la prise de risque dans le domaine financier. Cela semble appuyer les observations précédentes : la tendance des jeunes à montrer un niveau important de prise de risque, pour les raisons évoquées ci-dessus, ne s'observerait pas dans le domaine financier, possiblement en raison de la plus grande exposition au risque dans ce domaine en avançant dans l'âge.

Comme pour le risque perçu, des différences entre sexes s'observent, selon le domaine de la prise de risque, en ce qui concerne l'effet de l'âge. Si l'âge renforce le niveau de prise de risque dans

différents domaines dans les deux sexes, la part de variance expliquée par l'âge est plus importante pour les hommes. De plus, le fait d'être jeune renforce la prise de risque dans le domaine social chez les hommes, uniquement. Cette absence d'effet de l'âge chez les femmes semble appuyer notre hypothèse selon laquelle les expériences de socialisation des femmes les exposeraient davantage aux situations impliquant un risque social, indépendamment de leur âge.

Enfin, les résultats mettent en évidence le fait que le risque perçu et les bénéfices perçus contribuent fortement à expliquer la prise de risque. Plus précisément, la tendance à percevoir des bénéfices dans différents domaines du risque renforce la prise de risque dans différents domaines du risque, tandis que la tendance à percevoir des risques dans les différents domaines du risque l'inhibe. De même, la tendance à percevoir des risques dans un domaine particulier (transgression, loisirs, financier, social) inhibe la tendance à prendre des risques dans ce domaine. Le même pattern de résultat que celui observé dans l'échantillon global s'observe chez les hommes et les femmes, séparés. Ces résultats vont dans le sens des études posant la perception du risque et des bénéfices comme des facteurs déterminants de la prise de risque (Hanoch *et al.,* 2006 ; Jonah, 1986 ; Weber *et al.,* 2002 ; Wilde, 1976, 1982). Il est à noter que le pouvoir explicatif du score global de bénéfices perçus pour le global score de prise de risque semble particulièrement important. De plus, l'effet du sexe semble disparaitre lorsqu'on introduit les scores de bénéfices et de risque perçus dans le modèle, excepté pour la prise de risque dans le domaine des loisirs. Même si l'effet médiateur de ces variables n'a pas été testé, cela suggère que les différences de sexe dans la prise de risque peuvent s'expliquer par le risque et les bénéfices perçus ce qui va dans le sens des travaux de Weber *et al.* (2002), notamment.

Conformité aux téréotypes de sexe et DOSPERT :

Le deuxième objectif de cette étude était d'investiguer le lien entre les stéréotypes de sexe et la prise de risque, la perception du risque et des bénéfices.

Nous nous attendions à ce que le score de masculinité (H7a) renforce les scores de bénéfices perçus et à ce que le score de féminité (H7b) inhibe le score de bénéfices perçus. Les résultats montrent que la masculinité renforce le niveau de bénéfices perçus dans différents domaines du risque mais la féminité ne prédit pas le niveau de bénéfices perçus. Notre hypothèse n'est que partiellement validée. Ainsi, il semble que les bénéfices perçus soient davantage associés à la masculinité qu'à la féminité. Autrement dit, les individus fortement masculins percevraient davantage de bénéfices dans les comportements à risque. Il est envisageable que cela soit en partie lié aux bénéfices en termes de prestige social que la prise de risque peut apporter et auxquels ces individus, qui cherchent à se rapprocher des normes masculines, peuvent être particulièrement sensibles. Des différences de sexe apparaissent cependant : l'effet de la masculinité s'observe uniquement chez les femmes. On peut imaginer que les femmes fortement masculines perçoivent davantage de bénéfices en termes de prestige dans le fait d'adopter un comportement de prise de risque, comportement typiquement masculin. Néanmoins, les bénéfices ne se limitent pas au seul prestige social conféré par la prise de risque. Dans de futures études qualitatives, il serait intéressant de se pencher sur le type de bénéfices perçus pouvant renforcer la prise de risque des individus, et notamment des femmes. Cela suggère également que ce qui détermine le niveau de bénéfices perçus des hommes et donc indirectement, la prise de risque, n'est pas nécessairement lié à leur masculinité. D'autres raisons que leur niveau de masculinité (e.g., physiologique) peuvent en effet expliquer leur engagement dans des comportements à risque.

Nous avons analysé de manière exploratoire l'effet d'interaction entre la féminité et la masculinité sur le niveau de bénéfices perçus. Les résultats montrent un effet d'interaction des deux

variables sur le score global de bénéfices perçus. Plus précisément, il semble que les individus à la fois fortement masculins et faiblement féminins perçoivent davantage de bénéfices dans différents domaines que les autres individus. En revanche, les individus à la fois faiblement masculins et faiblement féminins en perçoivent moins que les autres. Ces résultats suggèrent que le fait d'être masculin, selon la définition de Bem (1974) (i.e., fortement masculin et faiblement féminin) renforce les bénéfices perçus, alors que le fait de montrer une forte féminité réduirait le niveau de bénéfices perçus chez les individus fortement masculins. Cela suggère également que le fait d'être indifférencié (i.e., faiblement féminin et faiblement masculin) au sens de Bem (*op. cit.*) inhiberait les bénéfices perçus. Là encore, ce pattern de résultats s'observe uniquement pour les femmes. Autrement dit, ce qui s'observe dans l'échantillon global s'expliquerait par les effets observables chez les femmes.

Par ailleurs, nous nous attendions à ce que la masculinité (H6a) inhibe le risque perçu de manière générale et dans les différents domaines du risque et nous nous attendions à ce que la féminité (H6b) renforce le risque perçu de manière générale et dans les différents domaines du risque. Les résultats montrent que, dans l'échantillon global, la féminité renforce le score global de risque perçu et le risque perçu dans différents domaines excepté le domaine social dans lequel elle inhibe le score de risque perçu. La masculinité en revanche ne prédit pas le score global de risque perçu. Seul un effet renforçateur de la masculinité s'observe sur le risque perçu dans le domaine de la transgression, ce qui va à l'encontre de notre hypothèse. Notre hypothèse 6 n'est donc que partiellement validée. L'absence des effets attendus de la masculinité sur le risque perçu et le fait que la masculinité renforce même le risque perçu dans le domaine de la transgression peut éventuellement laisser penser que les individus masculins perçoivent le risque mais l'acceptent et le recherchent. Le fait que les individus masculins prennent davantage de risque (cf. point 4.6.2) ne s'expliquerait pas par leur niveau plus faible de risque perçu, comme en témoigne l'absence d'effet médiateur du risque perçu sur le lien entre masculinité et prise de risque (cf. point 4.10.1), mais s'expliquerait par une différence d'attitude face au risque perçu : le risque est perçu mais accepté car potentiellement valorisant, comme en témoigne l'effet de la masculinité sur les bénéfices perçus. Par ailleurs, des différences de sexe apparaissent : l'effet de la féminité sur le risque perçu s'observe essentiellement chez les femmes. Alors que chez les hommes, la féminité renforce le risque perçu dans le domaine de la transgression uniquement, chez les femmes, la féminité renforce le risque perçu dans tous les domaines, excepté le domaine social où la féminité inhibe le risque perçu. Notre hypothèse n'est donc que partiellement validée, et chez les femmes plus particulièrement. L'effet inhibiteur de la féminité sur le risque perçu dans le domaine social peut être éventuellement s'expliquer par le contenu des stéréotypes féminins centrés sur un rapport horizontal à autrui qui peut amener les individus féminins à ressentir moins d'appréhension dans les situations engageant un risque social.

Nous avons analysé de manière exploratoire l'effet d'interaction entre la féminité et la masculinité sur le niveau de risque perçu. Les résultats mettent en évidence un effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le score de risque perçu dans le domaine de la transgression, chez les femmes uniquement : la féminité semble renforcer le risque perçu dans le domaine de la transgression surtout pour les femmes fortement masculines. Tout se passe comme si la masculinité renforçait l'effet observé de la féminité sur le risque perçu. On peut envisager l'effet de la saillance du risque dans une situation donnée chez les femmes masculines qui le recherchent et qui, combiné à l'effet de la féminité observé par ailleurs, renforcerait davantage le risque perçu.

Par ailleurs, nous nous attendions à ce que la masculinité renforce la prise de risque de manière générale et dans les différents domaines du risque (H2). Les résultats confirment nos attentes, la masculinité renforçant la prise de risque en général, et dans les quatre domaines en particulier. Notre hypothèse 2 est donc validée. Ces résultats vont dans le sens de plusieurs études ayant mis en évidence

ce lien entre la masculinité et la prise de risque en général (Raithel, 2003), les comportements de santé à risque des hommes (Addis & Mahalik, 2003 ; Blazina & Watkins, 1996 ; Mahalik *et al.,* 2006, 2007), les comportements à risque dans le sport (Cazenave *et al.,* 2003) ou encore les comportements à risque financiers (Meier-Pesti & Penz, 2008). Des différences entre les sexes s'observent toutefois : l'effet de la masculinité sur le score de prise de risque dans le domaine de la transgression ne s'observe que chez les femmes.

Nous nous attendions également à ce que la féminité inhibe la prise de risque de manière générale et dans les différents domaines du risque (H3). Les résultats ne montrent pas les effets attendus. Outre le fait qu'aucun effet inhibiteur de la féminité sur les scores de prise de risque ne s'observe, les résultats montrent que la féminité renforce la prise de risque dans le domaine des loisirs et le domaine social. Plus précisément, lorsqu'on observe ces effets dans les deux groupes de sexe, cet effet renforçateur de la féminité s'observe pour la prise de risque dans le domaine des loisirs, chez les hommes, et pour la prise de risque dans le domaine social, chez les femmes. Notre hypothèse 3 est donc infirmée. La tendance de la féminité à renforcer la prise de risque dans le domaine des loisirs et dans le domaine social peut trouver des explications dans les éléments déjà présentés plus haut en ce qui concerne le domaine social. On peut en effet penser que le domaine social constitue un domaine féminin qui peut par conséquent amener les femmes à davantage s'engager dans ce type de comportements, par un phénomène d'exposition : les individus féminins, souvent les femmes (cf. point 4.3) se conformant davantage aux rôles féminins tournés vers le rapport aux autres et les relations sociales se verraient davantage confrontées à ce genre de situation et à ce domaine du risque. Ce serait notamment le cas pour les femmes qui vivent une socialisation différenciée davantage tournée vers les relations sociales (e.g., Moss, 1974). De plus, on peut penser que, de par cette confrontation à davantage de situations de ce type, les individus féminins acquièrent un sentiment de compétence qui peut les amener à percevoir moins de risque dans ce domaine (cf. les résultats sur les risque perçu) et, rétroactivement, à davantage s'engager dans ce type de comportements. En ce qui concerne le domaine des loisirs, on peut émettre l'hypothèse d'un lien entre la tendance à montrer des traits féminins tournés vers les relations avec autrui et la tendance à rechercher du « lien social » au travers notamment de la pratique sportive et des loisirs. Le lien positif entre féminité et prise de risque dans le domaine des loisirs pourrait ainsi s'expliquer par le fait que les individus s'engageant dans davantage de prise de risque dans ce domaine seraient des individus montrant davantage de féminité. Par ailleurs, le fait que l'effet de la féminité varie selon les domaines va dans le sens d'une spécificité de la prise de risque (e.g., Weber *et al.,* 2002).

Nous faisions par ailleurs l'hypothèse d'un effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et la prise de risque. Plus précisément, nous nous attendions à ce qu'un score important de féminité réduise l'effet positif de la masculinité sur la prise de risque (H4). Dans l'échantillon global, un effet d'interaction des deux variables apparaît pour le score global de prise de risque (PDRG) et la prise de risque dans le domaine social. Il est à noter que cet effet d'interaction de la masculinité et de la féminité ne s'observe que chez les femmes : un effet prédicteur de l'interaction de la masculinité et de la féminité apparaît pour le score global de prise de risque et la prise de risque dans le domaine social ainsi que dans le domaine de la transgression et des loisirs. Plus précisément, en ce qui concerne le niveau de prise de risque global, les résultats montrent que, dans l'échantillon global, et plus particulièrement chez les femmes, les individus fortement masculins et faiblement féminins (i.e., les individus masculins au sens de Bem (1974)) semblent montrer un niveau de prise de risque dans différents domaines plus important que les autres. En revanche, les individus faiblement masculins et faiblement féminins (i.e., les individus indifférenciés au sens de Bem (*op. cit.*)) semblent montrer un score plus faible que les autres. Ces résultats semblent aller dans le sens d'un effet modérateur de la

féminité sur le score de prise de risque. Toutefois, il semble que ce soit davantage une faible féminité combinée à une forte masculinité qui augmente le niveau de prise de risque plutôt qu'une forte féminité combinée à une forte masculinité qui le réduit. Notre hypothèse 4 est donc partiellement confirmée pour le score global de prise de risque. Ces résultats montrent également que les individus indifférenciés selon la définition de Bem (*op. cit.*) (i.e., faiblement masculins et faiblement féminins) semblent s'engager dans moins de comportements à risque. Tout se passe comme si la conformité aux stéréotypes de sexe (masculins ou féminins) renforçait la prise de risque, alors que les individus « indifférenciés » qui, potentiellement, ne cherchent pas à « faire le genre » vont être en quelques sortes protégés contre la prise de risque. On peut en effet penser que certains comportements associés à la féminité et/ou visant à faire le genre peuvent également être associés à de la prise de risque. S'agissant de la prise de risque dans le domaine social, les résultats montrent que, dans l'échantillon global, et, plus particulièrement, chez les femmes, une faible masculinité combinée à une faible féminité inhibe la prise de risque dans ce domaine et un niveau fort de masculinité la renforce, quel que soit le niveau de féminité. Cela met en évidence l'effet renforçateur de la masculinité, déjà commenté par ailleurs, et le rôle renforçateur de la féminité lorsque le niveau de masculinité est faible. Autrement dit, la féminité renforce l'effet positif de la masculinité sur la prise de risque dans ce domaine. Par ailleurs, d'autres effets d'interaction de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque apparaissent chez les femmes : les femmes à la fois fortement masculines et faiblement féminines montrent un niveau de prise de risque dans le domaine de la transgression plus important. De plus, comme pour le score global de prise de risque, les femmes à la fois fortement masculines et faiblement féminines montrent davantage de prise de risque dans le domaine des loisirs, tandis que les femmes à la fois faiblement masculines et faiblement féminines montrent un niveau de prise de risque dans ce domaine moindre. Ainsi, si certains éléments semblent aller dans le sens de notre hypothèse pour le score de prise de risque global, le score de prise de risque dans le domaine des loisirs et dans le domaine de la transgression, chez les femmes, notre hypothèse n'est que partiellement validée.

Nous nous attendions à ce que la masculinité (H8c) et la féminité (H8d) médiatisent partiellement le lien entre le sexe et les bénéfices perçus. Les résultats ne montrent aucune médiation partielle de la masculinité et aucune médiation partielle de la féminité entre le sexe et le score global de bénéfices perçus. Autrement dit, le fait que les hommes perçoivent davantage de bénéfices ne semble pas s'expliquer par leur niveau important de masculinité ou par leur niveau de féminité. Notre hypothèse n'est donc pas vérifiée. Il semble ainsi que d'autres facteurs que le genre influencent la tendance des hommes à percevoir davantage de bénéfices.

Nous nous attendions également à ce que la masculinité (H8a) et la féminité (H8b) médiatisent partiellement le lien entre le sexe et le risque perçu de manière générale et dans les différents domaines du risque. Si les résultats ne montrent aucun effet médiateur de la masculinité entre le sexe et le risque perçu, en revanche, les résultats montrent que la féminité médiatise partiellement le lien entre le sexe et le score global de risque perçu et, plus particulièrement, le score de risque perçu dans les domaines de la transgression et des loisirs. De plus, la féminité médiatise totalement le lien entre le sexe et le score de risque perçu dans le domaine financier, alors que nous attendions une médiation partielle. En revanche, aucun lien de médiation ne s'observe entre le sexe et le risque perçu dans le domaine social, étant donné qu'il n'y pas d'effet du sexe sur le risque perçu dans le domaine social. Ainsi, la tendance des femmes à percevoir davantage de risque dans différents domaines et plus particulièrement dans les domaines de la transgression et des loisirs est, en partie, expliquée par la tendance des femmes à montrer un score de féminité plus important. De plus, la tendance des femmes à percevoir davantage de risque dans le domaine financier semble s'expliquer totalement par leur niveau plus important de féminité. Notre hypothèse H8b (effet médiateur de la féminité) est donc vérifiée partiellement, excepté

pour le risque perçu dans le domaine social. Ces effets viennent appuyer notre hypothèse d'un effet du genre sur le risque perçu et, en l'occurrence, un effet de la conformité aux stéréotypes féminins, centrés sur le rapport horizontal à autrui, sur le risque perçu. Il est envisageable que les rôles féminins amènent les individus à percevoir davantage de risque en raison d'une plus grande sensibilité aux risques pouvant impliquer autrui, notamment.

Nous nous attendions également à ce que la masculinité (H5a) et la féminité (H5b) médiatisent partiellement le lien entre le sexe et le score global de prise de risque et le lien entre le sexe et les scores de prise de risque dans les différents domaines. Les résultats ne montrent toutefois aucun effet médiateur de la masculinité et de la féminité sur le lien entre le sexe et les scores de prise de risque. Ainsi, la tendance des hommes à prendre davantage de risque dans différents domaines et, plus particulièrement, dans le domaine de la transgression, des loisirs et financier ne semble pas s'expliquer ici par un niveau plus important de masculinité, ni par leur niveau de féminité. Notre hypothèse 5 n'est donc pas vérifiée.

Nous nous attendions également à ce que le score global de bénéfices perçus médiatise le lien entre la masculinité (H9c) et la féminité (H9d) et le score global de prise de risque. Les résultats ne mettent en évidence aucun effet médiateur du score global de bénéfices perçus sur le lien entre le score de féminité et le score de prise de risque. Notre hypothèse d'une médiation des bénéfices perçus sur le lien entre féminité et prise de risque est donc invalidée (H9d). Cela est notamment dû au fait qu'aucun effet de la féminité ne s'observe sur la prise de risque en général. En revanche, un effet médiateur du score global de bénéfices perçus apparaît sur le lien entre le score de masculinité et le score global de prise de risque. Notre hypothèse d'une médiation des bénéfices perçus sur le lien entre masculinité et prise de risque est validée pour le score global de bénéfices perçus (H9c). Ainsi, il semble que la tendance des individus masculins à prendre davantage de risque dans la plupart des domaines s'explique, en partie, par leur tendance à percevoir davantage de bénéfices dans différents domaines. Il est à noter que ces hypothèses n'ont pu être vérifiées que pour le score global de bénéfices perçus, étant donné que les sous-échelles de l'échelle de bénéfices perçus ne sont pas fiables. Dans de futures études, il serait intéressant de vérifier ce lien.

Nous nous attendions également à ce que les scores de risque perçu (score global et scores de risque perçu dans les différents domaines) médiatisent le lien entre la masculinité (H9a) et la féminité (H9b) et les scores de prise de risque (score global et scores de prise de risque dans les différents domaines). Aucun effet médiateur des scores de risque perçu sur le lien entre le score de masculinité et les scores de prise de risque ne s'observe. Notre hypothèse d'une médiation du risque perçu sur le lien entre masculinité et prise de risque est invalidée (H9a). Par ailleurs, les résultats ne montrent aucun effet médiateur du risque perçu entre la féminité et la prise de risque pour le score global de prise de risque dans différents domaines et les scores de prise de risque dans le domaine de la transgression, des loisirs et financier. En revanche, un effet médiateur du score de risque perçu dans le domaine social apparaît sur le lien entre la féminité et le score de prise de risque dans le domaine social. Notre hypothèse d'une médiation du risque perçu sur le lien entre féminité et prise de risque est donc validée pour le score de prise de risque dans le domaine social, uniquement (H9b). Plus précisément, il semble que la tendance des individus féminins à prendre des risques dans le domaine social s'explique en partie par leur tendance à percevoir peu de risque dans ce domaine. Ainsi, si un effet médiateur s'observe pour la prise de risque dans ce domaine, il ne correspond pas à nos attentes de départ selon lesquelles la féminité aurait un effet renforçateur sur le risque perçu et un effet inhibiteur sur la prise de risque. Cet effet médiateur doit, par ailleurs, être relativisé en raison de la faible fiabilité de l'échelle de prise de risque dans le domaine social.

Pour conclure, cette étude nous a permis de valider le DOPSERT dans une population française. Cet outil nous sera utile pour la suite de ce travail de thèse. En ce qui concerne les liens entre les stéréotypes de sexe et la prise de risque, les risques perçus et les bénéfices perçus, il semble, d'une manière générale que la masculinité prédise davantage la prise de risque et les bénéfices perçus et que la féminité prédise davantage le risque perçu. Les résultats mettent d'ailleurs en évidence l'effet médiateur des bénéfices perçus sur le lien entre la masculinité et la prise de risque. De même, les résultats mettent en évidence l'effet médiateur partiel (ou total pour le domaine financier) de la féminité sur le lien entre le sexe et le risque perçu (excepté pour le domaine social), ainsi que l'effet médiateur du risque perçu dans le domaine social sur le lien entre la féminité et la prise de risque dans le domaine social.

Cette étude met néanmoins en évidence des effets différenciés de la masculinité et de la féminité selon le sexe. Les effets de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu et les bénéfices perçus semblent par exemple s'observer pour les femmes, uniquement, à l'exception de l'effet renforçateur de la masculinité sur le risque perçu dans le domaine de la transgression. De même, les effets d'interaction de la masculinité et la féminité sur le risque et les bénéfices perçus ne s'observe que chez les femmes. D'une manière générale, les résultats sur l'échantillon global s'expliquent ainsi, en grande partie, par les effets observables chez les femmes. Ces résultats suggèrent donc une influence du genre sur le risque et les bénéfices perçus plus importante chez les femmes. La masculinité semble toutefois influencer aussi bien la prise de risque des hommes que des femmes.

Comme nous avons pu le constater, des effets différenciés des variables démographiques et de la conformité aux stéréotypes de sexe apparaissent selon les domaines. Cela va dans le sens d'une spécificité de la prise de risque. Il apparaît ainsi important de prendre en compte les différents domaines du risque lorsqu'on étudie le risque. Toutefois, les importantes corrélations entre le niveau de prise de risque dans les différents domaines vont également dans le sens d'une tendance plus générale à la prise de risque. Ainsi, nos résultats vont plutôt dans le sens d'une approche intégrative de la prise de risque (e.g., Lopes, 1983). Pour en revenir aux différents domaines, le domaine social semble particulièrement se distinguer des autres au regard de l'effet des variables démographiques (âge et sexe) et de conformité aux stéréotypes de sexe sur le risque perçu et la prise de risque dans ce domaine. Ces différents résultats semblent mettre en évidence le caractère féminin de ce domaine du risque. Ces effets différenciés de l'identité sexuée selon le domaine peuvent apporter des éléments de réponse aux différences dans le gender-gap selon les domaines du risque, notamment concernant le domaine social. Ils pointent également l'importance d'investiguer les effets de l'identité sexuée sur la prise de risque en s'intéressant aux différents domaines de manière indépendante.

Ainsi, si nos hypothèses ne sont pas toutes vérifiées, ou seulement partiellement, cette étude met en évidence un certain nombre d'éléments intéressants qui méritent d'être investigués plus avant dans de futures études.

Cette étude présente toutefois des limites, la principale étant que le pourcentage de variance expliquée par les scores de masculinité et de féminité est peu élevé, d'où l'importance de regarder d'autres aspects de l'identité sexuée.

Synthèse de l'axe 2 (études 5 et 6)

Dans ce deuxième axe de la partie empirique, il s'agissait d'une part de valider, en français, les outils de mesure des comportements à risque dont nous aurions besoin pour l'étude finale de ce travail de thèse et, d'autre part, d'effectuer une première vérification du lien entre la conformité aux stéréotypes masculins et féminins et les comportements à risque chez des tout-venants. Plus précisément, l'étude 5 (chapitre 7) visait à valider le DBQ (Reason *et al.,* 1990), outil de mesure des comportements de conduite, sur des tout-venants, et à interroger le lien entre la masculinité et la féminité en termes de traits et les comportements de conduite. L'étude 6 (chapitre 8) visait, d'une part, à valider le DOSPERT (Weber *et al.,* 2002), outil de mesure de la prise de risque, de la perception du risque et de la perception des bénéfices dans différents domaines, et, d'autre part, à interroger le lien entre la masculinité et la féminité en termes de traits et ces différentes variables. Il s'agissait donc de tester, chez des tout-venants nos hypothèses générales 1, 2 et 4, concernant l'effet de la conformité aux stéréotypes de sexe sur les comportements à risque au volant et la prise de risque dans différents domaines, ainsi que sur le risque et les bénéfices perçus.

L'étude 5 a permis de valider une nouvelle version du DBQ sur une large population française, différenciant six types de comportements de conduite. Plus précisément, la structure factorielle de l'outil distingue deux types de violations (les violations ordinaires et agressives), trois types d'erreurs (les erreurs dangereuses, les erreurs d'inattention et les erreurs d'inexpérience) ainsi que des comportements positifs. Un indice de comportements à risque au volant, fiable, peut être obtenu à partir des scores aux échelles d'erreurs dangereuses et de violations. L'étude a également mis en évidence un lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe et les comportements à risque au volant, chez les hommes et chez les femmes. D'une manière générale, la masculinité renforce les comportements à risque au volant et la féminité les inhibe. Quelques différences sont toutefois observables entre les différents types de comportements ainsi qu'entre les deux groupes de sexe. La tendance des femmes à déclarer moins de comportements à risque au volant et plus particulièrement, de violations ordinaires s'expliquerait en partie par leur niveau plus faible de masculinité. En revanche, aucun effet médiateur partiel de la féminité ne s'observe et la féminité ne semble pas modérer les effets de la masculinité sur les comportements à risque au volant.

L'étude 6 a permis de valider le DOSPERT sur une large population française. Les échelles de prise de risque et de risque perçu différencient quatre domaines du risque (le domaine de la transgression, des loisirs, financier et social). L'échelle de bénéfices perçus ne semble toutefois pas montrer la même structure factorielle et n'a pas conséquent pas pu être validée. En revanche, les trois échelles globales (de prise de risque, de perception du risque et de perception des bénéfices) apparaissent fiables. L'étude a également mis en évidence un lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe et la prise de risque, le risque perçu et les bénéfices perçus dans différents domaines, chez les hommes et chez les femmes. D'une manière générale, la masculinité semble prédire davantage la prise de risque et les bénéfices perçus et la féminité semble prédire davantage le risque perçu. De plus, le lien entre la masculinité et le niveau global de prise de risque s'expliquerait en partie par la tendance à percevoir des bénéfices dans la situation. La tendance des femmes à percevoir moins de risque dans tous les domaines, excepté le domaine social, s'expliquerait, en partie, par leur niveau de féminité (voire entièrement pour le domaine financier). La tendance des individus féminins à prendre davantage de risque dans le domaine social s'expliquerait par leur tendance à percevoir moins de risque dans ce

domaine. Cette étude met néanmoins en évidence des effets différenciés de la masculinité et de la féminité selon le domaine du risque et selon le sexe, certains effets n'apparaissant que pour les femmes.

Pour conclure, dans cet axe, nous avons ainsi pu valider les outils nécessaires pour la suite de ce travail de thèse et avons pu mettre en évidence des liens entre identité sexuée et prise de risque à la fois dans le domaine routier et également dans d'autres domaines. Ces effets dépendent toutefois du sexe et du domaine. La conformité aux stéréotypes de sexe influence également le risque et les bénéfices perçus et certains résultats suggèrent un effet partiel du risque et des bénéfices perçus sur le lien entre la masculinité et la féminité et la prise de risque. Il va désormais s'agir de tester ces effets chez des jeunes conducteurs. De plus, si des effets apparaissent sur les comportements à risque au volant comme dans d'autres domaines, l'objectif va être de comparer ces effets. Enfin, si ces études ont mis en évidence un lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe et la prise de risque, l'objectif va être de tester la relation causale entre les deux.

AXE 3

Effet de l'identité sexuée multidimensionnelle sur les comportements à risque et le risque perçu : Comparaison des effets observés dans les comportements à risque routiers et dans différents domaines chez le jeune conducteur (étude 7)

Le troisième et dernier axe de cette thèse porte sur l'effet de l'identité envisagée dans sa multidimensionnalité, sur l'engagement dans des comportements à risque et sur la perception du risque dans le domaine routier et dans d'autres domaines, chez les jeunes conducteurs, population cible dans cette thèse.

Cet axe n'est composé que d'un seul chapitre *(Chapitre 9)* et d'une seule étude (étude 7) qui constitue l'étude centrale de ce travail de thèse. Cette étude vise à vérifier à nouveau les effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque et le risque perçu, mis en évidence dans les études 5 et 6 sur une large population, mais cette fois-ci chez le jeune conducteur, population particulièrement à risque et qui sort tout juste de l'adolescence (période critique en termes de construction de son identité sexuée). Plus précisément, il s'agit ici d'investiguer l'effet de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité. Autrement dit, au-delà de l'effet de la conformité aux stéréotypes de sexe, il s'agira d'observer l'effet des dimensions affectives et cognitives de l'identité sexuée, ou plus généralement, de l'identification des individus à leur groupe de sexe (H1, H2, H3, H4). Cette vérification sera permise grâce aux outils élaborés et testés dans les études précédentes, à savoir l'outil de mesure de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité (étude 1) et les deux outils de mesure des comportements à risque et du risque perçu, i.e., le DBQ (Reason *et al.,* 1990) et le DOSPERT (Blais & Weber, 2006 ; Weber *et al.,* 2002) (études 5 et 6).

Le deuxième objectif de cette étude est de comparer les effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque le risque perçu dans le domaine routier et dans d'autres domaines. Les études précédentes ont permis de montrer un effet de l'identité sexuée, et plus particulièrement, de la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits, sur les comportements à risque au volant et dans différents domaines (études 5 et 6) et sur la perception du risque dans différents domaines (étude 6), chez les hommes et les femmes. Toutefois, ces effets n'ont pas été comparés. L'objectif de l'étude 7 est donc d'effectuer cette comparaison et ainsi, de tester notre hypothèse selon laquelle les effets de l'identité sexuée s'observent dans différents domaines du risque mais sont plus marqués dans le domaine du risque routier que dans les autres domaines du risque (H5). L'effet de l'identité sexuée sur le risque perçu dans le domaine routier, qui n'a pas encore été vérifié, sera également testé (H4).

Enfin, cette étude vise également à tester la relation causale entre l'identité sexuée et les comportements à risque. En effet, si jusqu'à présent nous avons mis en lien ces variables, la relation de causalité entre les deux n'a pas été vérifiée. Cette étude a donc pour objectif de vérifier ce lien par une approche expérimentale qui vise à activer l'identité sexuée des individus. Les résultats des études ayant eu pour objectif de valider une méthode d'activation de l'identité sexuée (études 2-4) ne s'étant pas montrés satisfaisants, nous avons opté pour une méthode utilisée dans de nombreuses études, à savoir l'utilisation de la consigne préalable à la tâche. Cette étude aura donc pour objectif de vérifier notre hypothèse selon laquelle, lorsque l'identité sexuée est rendue saillante par le contexte, les différences

de sexe dans les comportements à risques et les perceptions et risques augmentent, notamment chez les individus fortement identifiés à leur groupe de sexe (H6).

D'une manière générale, ce troisième axe vise donc à vérifier les hypothèses générales 1, 2, 3, 4, 5 et 6 résumées dans le Tableau 44.

CHAPITRE 9

Effet de l'identité sexuée sur les comportements à risque et le risque perçu perçus dans les comportements à risque routiers et dans différents domaines (étude 7)

1. Introduction

L'unique étude (étude 7) de ce chapitre constitue l'étude finale de ce travail de thèse. Celle-ci vise donc à tester la relation causale entre l'identité sexuée – identification à son groupe et conformité aux stéréotypes de sexe – sur les comportements à risque ainsi que sur la perception des risques, dans le domaine du risque routier et dans différents domaines du risque, chez les jeunes conducteurs. Elle vise également à comparer les effets différenciés de l'identité sexuée selon le domaine du risque.

Le premier objectif de cette étude est de vérifier l'effet de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité sur les comportements à risque et la perception du risque dans différents domaines et dans le domaine routier en particulier. Plusieurs études ont mis en évidence un lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe et les comportements à risque dans différents domaines (Addis & Mahalik, 2003 ; Blazina & Watkins, 1996 ; Courtenay, 2000 ; Mahalik *et al.,* 2006, 2007 ; McCreary *et al.,* 1999 ; Pleck *et al.,* 1994 ; Williams & Ricciardelli, 1999), toutefois, comme indiqué plus haut, l'identité sexuée peut être envisagée comme un construit multidimensionnel (voir Etude 1 – Axe 1). L'effet de l'identification à son groupe de sexe sur la conformité aux stéréotypes de sexe a pu être observé (e.g., Schmader, 2002). Cependant, l'effet de l'identification à son groupe de sexe sur les comportements et attitudes des individus peut être modéré par le contenu des rôles de sexe auxquels l'individu adhère (e.g., Becker & Wagner, 2009). Aussi, dans cette étude il va s'agir d'observer non seulement l'effet de la conformité aux stéréotypes de sexe sur les comportements à risque et le risque perçu, mais également l'effet de l'identification à son groupe ainsi que l'effet modérateur de l'identification sur le lien entre les stéréotypes de sexe et l'engagement dans des comportements à risque et le risque perçu. De plus, il va s'agir d'observer l'effet inhibiteur de la féminité sur le lien entre masculinité et prise de risque, et de tester l'effet médiateur partiel de l'identité sexuée (conformité aux stéréotypes de sexe) sur le lien entre le sexe et les comportements à risque et le risque perçu. Enfin, sera vérifié l'effet médiateur partiel du risque perçu sur le lien entre l'identité sexuée et la prise de risque. En effet, si l'on s'attend à ce que l'identité sexuée influence directement la prise de risque, il est envisageable que le lien entre les deux variables s'explique en partie par l'influence de l'identité sexuée sur le niveau de risque perçu. Il est à noter que dans cette étude, la masculinité et la féminité seront envisagées de manière plus large (i.e., appréhendées non seulement par la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits mais également en termes d'activités (cf. étude 1)). Cela nous permettra ainsi de vérifier si les résultats observés précédemment sont le fait d'une conformité aux stéréotypes en termes de traits ou d'une conformité aux rôles masculins et féminins de manière plus générale.

Le deuxième objectif de cette étude est de vérifier les effets différenciés de l'identité sexuée selon le domaine du risque. Les études précédentes ont mis en évidence des effets de l'identité sexuée et notamment de la conformité aux stéréotypes de sexe sur les comportements à risque dans différents domaines et dans le domaine routier. Il va s'agir dans la présente étude de comparer ces effets, ce qui

à notre connaissance, n'a pas encore été effectué. Se pose en effet la question de savoir si l'identité sexuée affecte de la même façon les différents domaines du risque et si les différences dans le gender-gap selon les domaines (e.g., le gender-gap plus important et persistant dans le domaine de la conduite) ne seraient pas, au moins en partie, le fait d'effets différenciés de l'identité sexuée dans les différents domaines du risque. On sait en effet que l'identité sociale de sexe serait particulièrement saillante dans certains contextes, notamment lorsqu'il s'agit de réaliser une tâche sex-typée (e.g., Harrison & Lynch, 2005 ; Michinov & Monteil, 2003). Le domaine de la conduite, précisément, constituerait un domaine particulier en ce sens qu'il est sexué. L'activité de conduite et plus largement le domaine de l'automobile et des transports sont typiquement masculins et participeraient à la différenciation des sexes de manière précoce (e.g,. Serbin *et al.,* 2001). Cette activité serait chargée de stéréotypes concernant les compétences des hommes et des femmes (Berger, 1986 ; Chateignier *et al.,* 2011 ; Felonneau & Becker, 2011). Celle-ci posent d'une manière générale les hommes comme risqueurs et naturellement compétents pour cette activité et les femmes comme prudentes et peu compétentes (Granié & Papafava, 2011). Le domaine de la conduite constituerait un point clé de la masculinité (Walker *et al.,* 2000), permettant aux hommes d'affirmer leur masculinité (Thomas & Butcher, 2003 ; Walker, 1999). L'activité de conduite et plus particulièrement la prise de risque dans ce domaine serait un moyen privilégié pour les hommes pour démontrer leur masculinité (e.g., Graham & White, 2007 ; Payne *et al.,* 2008 ; Walker *et al.,* 2000). Ainsi, certains domaines tels que la prise de risque physique permettent de manifester sa masculinité dans sa définition la plus traditionnelle, en montrant de la force, de la robustesse et du courage (e.g., Payne *et al.,* 2008). Toutefois, parmi les comportements relevant du domaine du risque physique, le risque routier constituerait un domaine particulièrement propice pour manifester sa masculinité (e.g., Graham & White, 2007). Ainsi, le domaine routier étant un domaine sexué, chargé de stéréotypes et permettant aux hommes de démontrer leur masculinité, notamment par certains comportements (e.g., défiance des autorités), on peut s'attendre à des effets différenciés de l'identité sexuée à la fois dans la prise de risque et également dans le risque perçu, notamment chez les hommes. Ceci pourrait d'ailleurs expliquer la persistance et l'importance du gender-gap dans la prise de risque dans ce domaine (e.g., Byrnes *et al.,* 1999).

Enfin, l'objectif de cette étude est également de vérifier la relation de causalité entre l'identité sexuée et la prise de risque. En effet, si les rôles de sexe ont souvent été mobilisés pour expliquer les différences de sexe dans les comportements à risque (e.g., Byrnes *et al.,* 1999 ; Simon & Corbett, 1996 ; Yagil, 1998), et s'ils ont été mis en relation avec les comportements à risque dans différents domaines, notamment le domaine routier (Blazina & Watkins, 1996 ; Cazenave et al., 2003 ; Courtenay, 2000 ; Granié, 2009, 2010 ; Mahalik *et al.,* 2006, 2007 ; Özkan et Lajunen, 2005b, 2006 ; Raithel, 2003), peu d'études ont mis en évidence le lien causal entre les deux variables (e.g., Schmid Mast *et al.,* 2008 ; Yeung & von Hippel, 2008). Cette étude vise donc à vérifier cette relation de causalité par une approche expérimentale. Plus particulièrement, la saillance de l'identité sociale de sexe et la conformité aux normes de sexe étant fortement dépendante du contexte, il s'agit dans cette étude de créer les conditions d'activation de l'identité sociale de sexe afin de pouvoir mettre en évidence cette relation de causalité. La saillance de l'identité sociale de sexe sera ainsi manipulée par la consigne préalable à la tâche, comme cela a pu être fait dans plusieurs études dans le domaine de la menace du stéréotype par exemple (Yeung & von Hippel, 2008). Cela devrait permettre de vérifier si c'est la conformité aux stéréotypes masculins qui amène principalement les hommes à prendre plus de risques que les femmes, ou si c'est le niveau de prise de risque qui est interprété, socialement et individuellement, comme un signe de masculinité.

Ainsi, d'une manière générale, cette étude vise à vérifier les hypothèses 1, 2, 3, 4, 5 et 6 de la thèse résumées dans le Tableau 44.

Tableau 44

Hypothèses générales et plan de la thèse

Hypothèses	Axe	Etude	*N* =
0a. L'identité sexuée est un concept multidimensionnel incluant la conformité aux stéréotypes de sexe et des dimensions affectives et cognitives (e.g., centralité de son groupe de sexe, pression sociale à se conformer ressentie, la typicalité ressentie).	1	1	512
0b. On peut activer l'identité sexuée des individus en rendant saillante, expérimentalement, l'appartenance des individus observés à un groupe de sexe	1	2	140
		3	314
		4	351
1. La conformité aux stéréotypes de sexe masculins augmente les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance.	2	5	525
		6	879
	3	7	144
2. La conformité aux stéréotypes de sexe féminins baisse les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance, et inhibe le lien entre la conformité aux stéréotypes masculins et les comportements à risque.	2	5	525
		6	879
	3	7	144
3. Le niveau d'identification à son groupe modère le lien entre conformité aux stéréotypes de sexe et comportements à risque et perception du risque.	3	7	144
4. L'identité sexuée influence la perception du risque et des bénéfices et le lien entre identité sexuée et comportements à risque est partiellement médié par la perception du risque et des bénéfices	2	6	879
	3	7	144
5. Les effets de l'identité sexuée s'observent dans différents domaines du risque mais sont plus marqués dans le domaine du risque routier que dans les autres domaines du risque	3	7	144
6. Lorsque l'identité sexuée est rendue saillante par le contexte d'observation, les différences de sexe dans les comportements à risques et la perception du risque augmentent, notamment chez les individus fortement identifiés à leur groupe de sexe.	3	7	144

2. Hypothèses

Identité sexuée, prise de risque et risque perçu :

D'une manière générale, nous nous attendons à reproduire les résultats de la littérature et les quelques résultats mis en évidence plus haut concernant le lien entre masculinité et féminité et la prise de risque et risque perçu. Il s'agit cependant ici d'observer l'effet de la masculinité et de la féminité de manière plus large que la simple conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits.

Plus précisément, nous nous attendons à ce que la conformité aux rôles masculins des hommes et des femmes renforce le niveau de prise de risque (dans différents domaines et dans le domaine routier en particulier), de par la tendance des individus masculins à vouloir manifester les traits et les comportements relevant de ce que la société valorise comme étant des signes de masculinité. Nous nous attendons à ce que ce soit particulièrement le cas chez les hommes de par leur volonté de montrer leur appartenance au groupe des hommes. On revanche, on peut s'attendre à ce que la féminité des

hommes et des femmes, de par le contenu des rôles associés à la féminité dans la société (centré sur autrui) inhibe le niveau de prise de risque et inhibe les effets de la masculinité sur les comportements à risque. De même, le niveau d'identification à son groupe devrait influencer la prise de risque déclarée des hommes et des femmes et modérer l'influence des stéréotypes de sexe sur la prise de risque déclarée. Ainsi, on peut s'attendre à ce que chez les hommes, le niveau d'identification renforce la prise de risque déclarée, de par la tendance des individus fortement identifiés à leur groupe à ressembler aux membres de leur groupe et donc de se conformer aux normes de leur groupe de sexe. On peut s'attendre à ce que le niveau d'identification des femmes inhibe la tendance à déclarer s'engager dans des comportements à risque, les femmes peu identifiées ayant davantage tendance à se conformer aux rôles de l'exogroupe, notamment en termes de comportements à risque. Par ailleurs, le niveau d'identification à son groupe devrait modérer l'influence de la masculinité et la féminité des individus sur la prise de risque : par exemple, les hommes fortement identifiés et fortement masculins devraient déclarer davantage de comportements à risque et les femmes fortement identifiées et fortement féminines devraient déclarer moins de comportements à risque. Enfin, l'effet attendu du sexe sur les comportements à risque, devrait être l'effet de la masculinité et de la féminité. Autrement dit, l'effet du sexe sur les comportements à risque devrait être médié par la conformité aux stéréotypes masculins et féminins.

Nous nous attendons par ailleurs à ce que la conformité aux rôles masculins des hommes et des femmes inhibe le niveau de risque perçu (dans différents domaines et dans le domaine routier en particulier), de par le contenu des rôles masculins qui peuvent par exemple être associés à une confiance excessive pouvant affecter la perception des risques dans une situation donnée. Nous nous attendons à ce que ce soit notamment le cas chez les hommes, de par leur volonté de montrer leur appartenance au groupe des hommes, notamment dans le domaine routier, en raison des stéréotypes associés à la conduite les posant comme naturellement compétents (Granié & Papafava, 2011). En revanche, on peut s'attendre à ce que la féminité renforce le niveau de risque perçu de par le contenu des rôles féminins, centrés sur l'attention portée à autrui et qui peuvent amener ces individus à percevoir davantage de risque pour eux et pour les autres dans une situation donnée, notamment dans le domaine routier qui implique généralement non seulement l'individu mis également les autres usagers. On s'attend également à ce que le niveau d'identification à son groupe influence le niveau de risque perçu et, plus particulièrement, à ce que, pour les raisons évoquées plus haut, le niveau d'identification des hommes à leur groupe inhibe le niveau de risque perçu. Par ailleurs, le niveau d'identification à son groupe devrait modérer l'influence de la masculinité et la féminité des individus sur le niveau de risque perçu : par exemple, les hommes fortement identifiés et fortement masculins devraient déclarer moins de risque perçu que les autres hommes, de même que les femmes peu identifiées à leur groupe et fortement masculines. On peut également s'attendre à ce que les femmes fortement identifiées et fortement féminines perçoivent davantage de risque que les autres et que les hommes fortement identifiés et peu féminins en perçoivent moins. De plus, on s'attend à ce que l'effet du sexe, observé dans la littérature et attendu sur le niveau de risque perçu, soit dû aux rôles de sexe. Autrement dit, l'effet du sexe sur la perception du risque devrait être médié par la conformité aux stéréotypes masculins et féminins. Enfin, on s'attend à ce que l'effet de l'identité sexuée sur les comportements à risque s'explique partiellement par les risques perçus, autrement dit par l'effet de l'identité sexuée sur le niveau de risque perçu. Plus précisément, de par les raisons évoquées, on s'attend à ce que le lien entre la masculinité et la prise de risque, de même que le lien entre la féminité et la prise de risque s'explique en partie par l'effet de la conformité aux rôles de sexe sur le risque perçu. De plus, on s'attend à ce que le lien entre le niveau d'identification des hommes à leur groupe et la prise de risque s'explique en partie par l'effet de l'identification à son groupe sur le risque perçu.

Effets différenciés de l'identité sexuée selon les domaines du risque :

Par ailleurs, dans cette étude il va s'agir d'observer les effets différenciés de l'identité sexuée sur la prise de risque et le risque perçu selon le domaine du risque. Plus particulièrement, tous les domaines du risque ne constituent pas des occasions équivalentes de manifester sa masculinité (appartenance sexuée) et notamment la prise de risque au volant ferait partie des stratégies particulièrement efficaces et privilégiées pour démontrer sa masculinité. Il s'agit d'un domaine sexué dans lequel il y a des attentes particulières en fonction du sexe, et un domaine rendant particulièrement saillant l'identité sociale de sexe. Ainsi, on s'attend à ce que les effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque dans ce domaine soient plus importants que dans les autres domaines du risque. Plus particulièrement, nous nous attendons à ce que chez les hommes, le lien entre la masculinité et le niveau de prise de risque ainsi qu'entre le niveau d'identification à son groupe et le niveau de prise de risque soit plus important dans le domaine routier que dans d'autres domaines de par cette volonté des hommes fortement masculins et fortement identifiés de montrer leur masculinité à travers la prise de risque.

De même, on peut s'attendre à ce que le lien entre la masculinité et le niveau de risque perçu ainsi qu'entre le niveau d'identification à son groupe et le niveau de risque perçu soit plus important dans le domaine routier que dans d'autres domaines. En effet, cela serait dû à cette volonté des hommes fortement masculins et fortement identifiés de se conformer aux stéréotypes masculins posant l'homme comme naturellement compétent dans ce domaine et pouvant ainsi d'autant plus affecter sa perception des risques.

Si nos attentes concernent plus particulièrement les hommes de par le fait que, selon nous, ce domaine devrait leur permettre de démontrer leur appartenance sexuée, on peut, à titre exploratoire, observer cet effet chez les femmes étant donné que le caractère sexué de ce domaine peut constituer une manière pour elles de se rapprocher des normes masculines dominantes.

Enfin, le domaine de la conduite étant un domaine dans lequel la mise en danger de soi implique bien souvent la mise en danger d'autrui et de par le contenu des stéréotypes féminins, centrés sur le rapport à autrui, nous faisons l'hypothèse que le lien entre la féminité et le risque perçu sera plus important dans le domaine routier que dans d'autres domaines.

Effet de l'identité sexuée :

Cette étude vise également à vérifier le lien de causalité entre l'identité sexuée et l'engagement dans des comportements à risque. Plus particulièrement, nous nous attendons à ce que les hommes chez qui l'identité sexuée a été rendue saillante déclarent davantage de comportements à risque que les autres hommes et que les femmes, les individus se conformant ainsi aux rôles associés à leur groupe de sexe. Toutefois, le niveau d'identification des individus à leur groupe et le niveau de conformité aux rôles de sexe pouvant modérer ces effets, nous nous attendons à ce que les hommes fortement masculins chez qui l'identité sociale de sexe a été rendue saillante, ainsi que les hommes fortement identifiés pour qui l'identité sociale de sexe a été rendue saillante, montrent davantage de comportements à risque que les autres individus. Enfin, on peut s'attendre à ce que l'activation de l'identité sociale de sexe, pouvant activer le concept de soi sexué qui est idiosyncratique (e.g., Deaux & LaFrance, 1998), renforce les effets de l'identité sexuée (masculinité, féminité et identification à son groupe de sexe) sur les comportements à risque et le risque perçu. Les effets différenciés selon le domaine pourront également être observés.

Enfin, si l'effet différencié de la conformité aux stéréotypes selon le sexe a été observé dans les études précédentes, nous n'avons cependant pas testé l'effet d'interaction du sexe et du niveau de masculinité ainsi que de l'identification selon le sexe sur la prise de risque. Dans cette étude, il va également s'agir de tester ces effets. On peut en effet s'attendre à ce que les hommes masculins et les hommes fortement identifiés montrent davantage de prise de risque que les autres individus.

3. Méthode

3.1 Matériel

3.1.1 Mesures de l'identité sexuée

Nous avons utilisé l'outil de mesure de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité, validé en français sur des adultes (étude 1) et adapté de la batterie d'échelles validée sur des enfants et des adolescents (Egan & Perry, 2001 ; Jodoin & Julien, 2011). L'outil se compose d'échelles mesurant le sex-typing des individus et d'échelles mesurant différentes dimensions cognitives et affectives de l'identité sociale de sexe. Une présentation détaillée de l'outil est proposée dans l'étude 1 (cf. Chapitre 5 - point 2.1).

Sex-typing/ conformité aux stéréotypes de sexe.

- L'échelle de mesure de la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits de l'outil correspond à la version française du Bem Sex-Role Inventory (Gana, 1995) qui contient trois dimensions (masculine, féminine et neutre)[145] (9 items chacune). Les sujets doivent indiquer le degré auquel chacune des 27 caractéristiques correspond à leur propre personnalité sur une échelle en 7 points allant de « presque jamais vraie » à « presque toujours vraie ».
- L'échelle de mesure de la conformité aux stéréotypes de sexe en termes d'activités contient trois dimensions : masculine (8 items), féminine (8 items) et neutre (9 items)[146]. Les items qui composent cette échelle sont tirés de la version pour adulte de l'outil de mesure des stéréotypes de sexe de Liben et Bigler (2002). Les participants doivent indiquer la fréquence à laquelle ils pratiquent chacune des activités qui leur sont présentées en se situant sur une échelle en 7 points allant de 1 « jamais » à 7 » très souvent ».

Ces outils permettent de mesurer, d'une part, le niveau de masculinité et de féminité des individus, évalué sur la base des scores aux échelles de conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits et d'activités, et, d'autre part, le niveau global de masculinité et de féminité prenant en compte ces deux aspects du sex-typing.

---

[145] L'item « aime prendre des risques » a été remplacé par un autre item saturant sur la dimension « masculinité » de l'échelle de Gana (1995).

[146] Deux items (fem5 et masc7) présents dans la version validée de l'outil (étude 1) n'ont pas été utilisés ici, par souci de réduction du nombre d'items en raison de la longueur du questionnaire et de par le fait que ces deux items n'étaient pas attendus sur les axes sur lesquels ils saturaient.

Variables de l'identité sociale de sexe/ identité sexuée

Les variables cognitives et affectives de l'identité sexuée mesurées sont au nombre de quatre[147] : la « typicalité de genre perçue » (6 items), la « satisfaction quant au genre » (4 items), la « pression à se conformer aux rôles de sexe » (13 items)[148] - cette échelle peut être divisée en deux sous-échelles renvoyant respectivement à la pression interne et à la pression externe à se conformer (cf. Etude 1, Chapitre 5)[149] - et enfin, la centralité de l'identité sociale de sexe dans le concept de soi (4 items). L'échelle mesurant cette dernière dimension a été empruntée à la sous-échelle de centralité de l'échelle d'estime de soi collective de Luhtanen et Crocker (1992) et adaptée à l'identité sociale de sexe. Pour chaque échelle, les sujets doivent indiquer leur degré d'accord avec chacun des items sur une échelle en 7 points allant de 1 « pas du tout d'accord » à 7 « tout à fait d'accord ». Les échelles de mesure des différentes dimensions cognitives et affectives de l'identité sexuée permettent d'obtenir un score sur chacune de ces mesures et permettent de calculer un indice d'identification à son groupe.

3.1.2 Activation de l'identité sexuée : adhésion aux stéréotypes de sexe

Les outils de mesure du sex-typing ont également été utilisés pour activer l'identité sociale de sexe par la mesure de l'adhésion aux stéréotypes de sexe en termes de traits et d'activités. Plus précisément, 14 items de l'échelle de conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits (5 masculins, 5 féminins, 4 neutres) et 15 items de l'échelle de conformité aux stéréotypes en termes d'activités (6 masculins, 6 féminins, 3 neutres) ont été utilisés. Les sujets devaient indiquer d'une part la manière dont, selon eux, la plupart des hommes se décriraient personnellement sur différents traits de caractères en se situant sur une échelle en 7 points de 1 « pas du tout vrai pour eux » à 7 « tout à fait vrai pour eux » et la manière dont, selon eux, la plupart des hommes répondraient s'ils devaient indiquer la fréquence à laquelle ils pratiquent, personnellement, chacune des activités décrite en se situant sur une échelle en 7 points de 1 « jamais » à 7 « très souvent ». Les sujets devaient également répondre au même questionnaire, pour les femmes. Cet outil était utilisé dans la procédure d'activation de l'identité sociale de sexe. Toutefois, le score d'adhésion aux stéréotypes de sexe masculins et féminins concernant les hommes et les femmes dans la société n'a pas été utilisé dans la suite des analyses.

3.1.3 Comportements de conduite et comportements à risque au volant

Les comportements de conduite ont été mesurés par la version française du Driver Behavior Questionnaire (Reason *et al.,* 1990) validée sur une large population française (Guého *et al.,* 2014) (étude 5) (version à 34 items). La nouvelle version du DBQ différencie six types de comportements de conduite : deux types de violations (les violations ordinaires (6 items) et les violations agressives (3 items), trois types d'erreurs (les erreurs dangereuses (6 items), les erreurs d'inattention (6 items) et les

---

[147] La dimension « biais intergroupe », présente dans la version validée sur les adultes, n'a cependant pas été utilisée en raison de la longueur du questionnaire, de par le fait qu'aucune hypothèse précise n'ait été faite quant à cette dimension et en raison d'une fiabilité discutable (étude 1).

[148] Trois items présents dans la version validée de l'outil dans l'étude 1 n'ont pas été utilisés ici par souci de réduction du nombre d'items en raison de la longueur du questionnaire. Ces items (press22, press4 et pess1) sont des items renvoyant à la « pression externe à se conformer ».

[149] Pour les échelles de typicalité perçue, de satisfaction, et de pression à se conformer, l'outil comporte deux versions de l'échelle, l'une destinée aux hommes, l'autre aux femmes.

erreurs d'inexpérience (4 items) et enfin des comportements positifs (7 items)[150]. Pour chacun des 34 comportements, les participants devaient indiquer la fréquence à laquelle ils avaient eu chacun des comportements décrits dans les 12 derniers mois sur une échelle en 7 points allant de 1 « jamais » à 7 « très souvent ». Une présentation détaillée de l'outil est proposée dans l'étude 5 (cf. Chapitre 7 – point 3.1). Cet outil permet de mesurer les scores pour chacun des comportements à de conduite et le score de comportements à risque (CRV).

3.1.4 Comportements à risque dans différents domaines

Pour mesurer les comportements à risque dans d'autres domaines du risque, nous avons utilisé la version française du Domain-Specific Risk-Taking Scale (DOSPERT) (Blais & Weber, 2006 ; Weber *et al.,* 2002) validée sur une large population française (étude 6). Le DOSPERT est une échelle mesurant trois aspects de l'attitude des individus face au risque (prise de risque conventionnelle, perception du risque et bénéfices perçus) dans différents domaines spécifiques. La version française validée, basée sur la version courte de Blais et Weber (2006), est composée de trois échelles comprenant 27 items chacune et renvoyant à quatre domaines du risque : le domaine des transgressions des normes et règles en termes de santé ou éthiques (12 items), le domaine des loisirs (4 items), le domaine social (5 items) et enfin, le domaine financier (paris et investissements) (6 items). Une présentation détaillée de l'outil est proposée dans l'étude 6 (cf. Chapitre 8 – point 3.1). Plus précisément, nous avons utilisé l'échelle de prise de risque de l'outil. Les participants doivent indiquer, pour chacun des 27 items, la probabilité qu'ils prennent part à l'activité spécifiée ou qu'ils adoptent le comportement spécifié s'ils se retrouvaient dans la situation décrite, en se situant sur une échelle en 7 points, de « 1= peu probable » à « 7= très probable ». Cet outil permet de mesurer les scores pour les comportements à risque dans différents domaines et le score de risque dans différents domaines (PRDD).

3.1.5 Risque perçu dans les comportements à risque

Pour mesurer le risque perçu dans les comportements de conduite et les comportements à risque dans d'autres domaines du risque, nous nous sommes servi de la version française du Domain-Specific Risk-Taking (DOSPERT) (Blais & Weber, 2006 ; Weber *et al.,* 2002) validée sur une large population française (étude 6). Plus précisément, pour mesurer le risque perçu dans les comportements à risque dans différents domaines nous avons utilisé l'échelle de risque perçu de l'outil validé, décrit ci-dessus (étude 6). Pour chacun des 27 items renvoyant à différents domaines du risque (transgressions des normes de santé et éthiques, loisirs, social, financier, les participants doivent indiquer le niveau de risque qu'ils perçoivent dans la situation décrite, en se situant sur une échelle en 7 points, de « 1= pas du tout risqué » à « 7= extrêmement risqué ».

Concernant le risque perçu dans les comportements de conduite, nous avons utilisé la même consigne que pour l'échelle de risque perçu du DOSPERT mais en utilisant à la place, les items de la version française du DBQ décrite plus haut, excepté l'échelle de comportements positifs, pour laquelle il n'apparaît pas pertinent de demander aux participants d'évaluer le risque dans ces comportements. L'échelle de risque perçu dans les comportements de conduite comprend ainsi 25 items.

---

[150] Sept items, parmi les 9 que compte cette échelle dans l'outil validé, ont été utilisés par souci de réduction du questionnaire. Les items sélectionnés sont ceux dont le poids factoriel était le plus important dans l'étude 5.

Ces deux outils nous permettent ainsi de mesurer les scores pour le risque perçu dans les comportements à risque dans différents domaines et le score de risque perçu dans différents domaines (RPDD), ainsi qu'un score de risque perçu dans les comportements à risque au volant (RPV).

3.1.6 Variables démographiques et de mobilité

Les informations générales étaient recueillies sur les participants (sexe, âge, situation professionnelle, filière, niveau d'étude) ainsi que des informations relatives à leur mobilité (type de permis possédé, année d'obtention du permis, suivi d'une formation AAC, fréquence hebdomadaire de conduite, nombre hebdomadaire de kilomètres parcourus, nombre de points perdus sur le permis B depuis l'obtention du permis, nombre de points actuels sur le permis B). Enfin, étaient recueillies des informations relatives à l'historique des infractions et des accidents. Plus précisément, chaque participant devait indiquer le nombre d'infractions ayant été sanctionnées par les forces de l'ordre depuis l'obtention du permis, et le cas échéant, le type d'infraction pour lesquelles ils avaient été sanctionnés (e.g., excès de vitesse < 20km/h, alcoolémie, non port de la ceinture, etc.), le nombre d'accidents dans lesquels ils ont été impliqués, le nombre d'accidents responsables, le nombre d'accidents dans lesquels ils ont été reconnus ou estiment avoir été les victimes, le nombre d'accidents dans lesquels ils ont été blessés, le nombre d'accidents dans lesquels ils ont été hospitalisés et le cas échéant, pour les trois derniers accidents, si l'hospitalisation a duré plus ou moins de 24 heures. Ces différents éléments nous permettent d'avoir une meilleure connaissance de notre échantillon. Toutefois, seul le kilométrage hebdomadaire sera utilisé dans la suite des analyses présentées ici.

3.2 Participants et procédure

Cent quarante-quatre étudiants d'Aix-Marseille Université (54 hommes et 90 femmes) entre 18 et 24 (*M*âge= 20.73, *ET*âge= 1.71) et possédant le permis B ont participé à cette étude. Les hommes étaient légèrement plus âgés que les femmes ($F(1, 143) = 11.51$, $p < .001$) (*M*h=21.34, *ET*h=1.63 ; *M*f=20.37, *ET*f=1.66). La variable âge a donc été contrôlée dans la suite des analyses. Les étudiants étaient recrutés sur le campus pour remplir un questionnaire en ligne[151], en raison de sa longueur (temps nécessaire d'environ 30 minutes). La passation en ligne leur permettait de remplir le questionnaire lorsqu'ils disposaient de suffisamment de temps pour le faire. Les étudiants acceptant de participer[152] à cette étude indiquaient une adresse mail à laquelle leur était envoyé le lien du questionnaire tout en étant informés du caractère anonyme de l'étude. Les participants étaient répartis aléatoirement dans les 16 versions du questionnaire et dans les 2 conditions, tout en s'assurant d'une répartition équitable par sexe et par âge. La consigne générale du questionnaire leur indiquait qu'il devait être rempli de manière individuelle et en une seule fois, tout en précisant que cela prendrait environ 30 minutes.

L'échantillon était composé d'étudiants principalement en sciences humaines et sociales, issus notamment des filières de psychologie (44.8%) et de langues (19.3%), avec 38.6% des participants étudiant en licence 1, 28.3% en Licence 2, 21.4% en licence 3 et 9.6% en Master.

---

[151] Le questionnaire a été conçu sur Google document.

[152] Leur participation à cette étude, ainsi qu'à une deuxième, non présentée ici, donnait aux étudiants la possibilité de gagner un disque dur externe (20 disques durs ont été mis en jeu).

Tous les individus possédaient le permis B, depuis moins de 12 mois à 6 ans (*M*années_permis = 2.37, *ET*années_permis = 1.71) et la moitié de l'échantillon le possédait depuis 2 ans. 4.9 % de l'échantillon possédait à la fois le permis B et le permis A (motocyclettes de toutes cylindrées). 51% des participants avaient suivi une formation AAC (Apprentissage Anticipé de la Conduite). Concernant la fréquence de conduite, 22.1% des participants déclaraient conduire tous les jours, 28.3%, quatre à cinq fois par semaine, 42.7%, une à trois fois par semaine et enfin, seulement 6.2% des participants disaient ne jamais conduire. Par ailleurs, 36.59% de l'échantillon déclarait effectuer moins de 50 km par semaine en voiture (dont 4.8% qui effectuait 0km par semaine), 31.7% parcourait de 50 à 150 km par semaine, 17.2% entre 150 et 250 km et enfin 13.1% effectuait plus de 250 km par semaine.

Concernant le nombre d'accidents depuis l'obtention du permis B, ce nombre variait entre 0 (66.2%) et et plus de 3 (2.8%), avec 22.8% des participants qui déclaraient avoir eu un accident et 7.2% qui déclaraient en avoir eu deux. Plus précisément, parmi les 33.3% d'individus qui avaient eu au moins un accident depuis l'obtention du permis, 47.75% des participants déclaraient avoir été responsable dans un accident, 12.31% déclaraient avoir été responsable dans 2 accidents, 2.1% dans 4 accidents et enfin, 39.34% déclaraient n'avoir été responsable dans aucun des accidents qu'ils avaient eus depuis l'obtention du permis. De plus, parmi ces conducteurs qui avaient eu au moins un accident depuis l'obtention du permis, 43.54% déclaraient avoir été ou avaient été reconnu comme la victime dans un accident, 8.41% dans deux accidents et 49.84% dans aucun accident. 9.3% des individus qui avaient eu au moins un accident déclaraient avoir été blessés dans un accident et 1.9%, dans deux accidents. Enfin, 87.68% déclaraient n'avoir été blessés dans aucun des accidents qu'ils avaient pu voir. De plus, parmi les individus ayant eu au moins un accident, 2.1% (soit un individu) déclarait avoir été hospitalisé pour un accident. Cet individu indiquait que cette hospitalisation avait duré moins de 24 heures.

Concernant les infractions, 11.7% de l'échantillon déclarait avoir perdu des points depuis l'obtention du permis. Plus précisément, 11.7% des participants déclaraient avoir été sanctionnés une fois par les forces de l'ordre pour infraction au code de la route depuis l'obtention de leur permis. 5.5% des participants déclaraient avoir été sanctionnés deux fois et 3.4%, trois fois. Un individu (0.7%) déclarait avoir été sanctionné 7 fois depuis l'obtention de son permis. 7.9% de l'échantillon déclarait ne jamais avoir été sanctionné. Concernant le type d'infractions pour lesquelles les individus avaient été sanctionnés, les deux premières causes citées étaient un excès de vitesse inférieur à 20km/heure avec limitation supérieure à 50km/h et un excès de vitesse inférieur à 20km/h avec limitation supérieure à 50km/h.

Tableau 45

Caractéristiques de l'échantillon : moyennes (et écart-types) de l'âge, du nombre d'années de permis, du nombre d'accidents et du nombre d'infractions par sexe.

	Hommes	Femmes	Total
N	54	90	144
Âge	21.33 (1.63)	20.67 (1.66)	20.73 (1.71)
Nbre d'années de permis	2.87 (1.86)	2.07 (1.54)	2.37 (1.71)
Nbre d'accidents	.44 (.66)	.49 (.85)	.47 (.78)
Nbre d'infractions	.52 (.91)	.30 (.93)	.38 (.92)

Une fois recrutés, les participants se voyaient envoyer par mail le lien du questionnaire à remplir en ligne[153] et dont la durée était estimée à 30 minutes. Les participants étaient répartis de manière aléatoire dans deux conditions expérimentales (cf. Tableau 46) : dans la première (condition « identité sexuée), l'identité sociale de sexe des individus était activée, tandis que dans la seconde (condition contrôle), elle ne l'était pas. Dans les deux conditions, l'étude était désignée comme « une étude sur les comportements des étudiants ». Dans la consigne et la présentation des objectifs de l'étude (page 1), il était précisé que l'étude s'intéressait « aux comportements quotidiens et aux attitudes des étudiants ». Par la simple mention, dans les deux conditions, du fait que l'étude portait sur les comportements des étudiants, nous avons souhaité mobiliser l'identité sociale étudiante sans pour autant l'activer afin d'inhiber l'activation latente de l'identité sociale de sexe chez les sujets de la condition contrôle (voir Etudes 2-4, Chapitre 6). Dans la condition « identité sexuée », l'activation de l'identité sociale de sexe se faisait par la présentation des objectifs de l'étude : la deuxième page du questionnaire, dite de présentation des objectifs, désignait ostensiblement, l'appartenance de sexe des individus et indiquait que le questionnaire était précisément destiné aux individus de ce groupe (« vous êtes un homme : ce questionnaire vous est destiné »). Il était également précisé que les résultats de leur groupe de sexe seraient comparés aux résultats de l'autre groupe de sexe. De plus, la structure du questionnaire variait d'une condition à l'autre, d'une part afin de renforcer l'activation de l'identité sociale de sexe et d'autre part, afin d'éviter toute activation de celle-ci dans la condition contrôle. Plus précisément, dans la condition « activation », les différentes mesures de l'identité sexuée (sex-typing, satisfaction, typicalité, pression et centralité du groupe de sexe) intervenaient tout de suite après la page de « désignation de son groupe de sexe » (page 2). A cela s'ajoutait également le questionnaire d'adhésion aux stéréotypes de sexe des hommes et des femmes qui visait à renforcer l'activation du groupe de sexe des individus. Venaient ensuite les questionnaires mesurant les comportements à risque (DBQ et échelle de prise de risque du DOSPERT) et la perception du risque (échelles de risque perçu du DBQ et du DOSPERT) et enfin, les informations générales et de mobilité. Dans la condition « contrôle », en revanche, les différentes mesures de l'identité sexuée et le questionnaire de mesure des stéréotypes de sexe intervenaient après les mesures des comportements à risque et de la perception du risque. Un résumé de la structure du questionnaire[154] par condition est proposé dans le Tableau 47.

Une version du questionnaire en ligne correspondant à chacune des deux conditions est proposé en Annexe 9.1 et 9.2.

Tableau 46

Répartition des effectifs de sujets dans chaque condition

	Contrôle	**Activation identité sexuée**	**Total**
Hommes	28	25	54
Femmes	47	43	90
Total	75	68	144

[153] Les différents types de questionnaires étaient divisés en 4 blocs au début desquels les individus devaient s'identifier par un code personnel correspondant aux deux premières lettres du prénom, aux deux premières lettres du nom et à l'année de naissance. Ce code permettait de relier les différents blocs tout en respectant et assurant aux participant l'anonymat et était associé à leur adresse mail et permettait par ailleurs d'identifier les individus ayant participé et pouvant participer au tirage au sort pour gagner un disque dur externe.

[154] Les différentes parties des questionnaires étaient contrebalancées pour éviter tout effet d'ordre. Nous obtenions ainsi 32 versions du questionnaire.

Tableau 47

Résumé de la structure du questionnaire par condition

	Questionnaire « contrôle »	Questionnaire « activation identité sexuée »
Partie 1	Consigne DBQ (comportements à risque) DOSPERT (prise de risque)	Consigne Activation de l'identité sociale de sexe « vous êtes une femme/ un homme » Conformité aux stéréotypes de sexe (traits) Conformité aux stéréotypes de sexe (activités) Identité sexuée (pression, typicalité, satisfaction, centralité)
Partie 2	DBQ (perception du risque) DOSPERT (perception du risque)	Adhésion aux stéréotypes de sexe (hommes) Adhésion aux stéréotypes de sexe (femmes)
Partie 3	Conformité aux stéréotypes de sexe (traits) Conformité aux stéréotypes de sexe (activités) Identité sexuée (pression, typicalité, satisfaction, centralité)	DBQ (comportements à risque) DOSPERT (prise de risque)
Partie 4	Adhésion aux stéréotypes de sexe (hommes) Adhésion aux stéréotypes de sexe (femmes) Variables de mobilité Informations générales Identification (code)	DBQ (perception du risque) DOSPERT (perception du risque) Variables de mobilité Informations générales Identification (code)

3.3 Hypothèses opérationnelles

Sauf précision, l'hypothèse concerne les deux conditions.

Identité sexuée et prise de risque :

- H1 : Le score de masculinité devrait prédire positivement le score de PDRG, de CRV et de PDRDD chez les hommes et les femmes.
- H2 : Le score de féminité devrait prédire négativement le score de PDRG, de CRV et de PDRDD chez les hommes et les femmes.
- H3 : Le score de féminité devrait modérer le lien entre le score de masculinité et le score de PDRG, de CRV et de PDRDD : un score important de féminité devrait réduire les effets d'un score important de masculinité.
- H4 : Le niveau d'identification des hommes et des femmes devrait influencer le score de PDRG, de CRV et de PDRDD : chez les hommes, le niveau d'identification devrait prédire positivement le score de PDRG, de CRV et de PDRDD et chez les femmes, le niveau d'identification devrait prédire négativement le score de PDRG, de CRV et de PDRDD.
- H5 : Le niveau d'identification à son groupe devrait modérer le lien entre masculinité et comportements à risque : chez les hommes, un score important d'identification devrait augmenter l'effet d'un score important de masculinité sur les scores de PDRG, de CRV et de PDRDD et chez les femmes un score faible d'identification devrait augmenter l'effet d'un score important de masculinité sur les scores de PDRG, de CRV et de PDRDD.

- H6 : Le niveau d'identification à son groupe devrait modérer le lien entre féminité et comportements à risque : chez les hommes, un score faible d'identification devrait augmenter l'effet négatif d'un score important de féminité sur les scores de PDRG, de CRV et de PDRDD et chez les femmes un score important d'identification devrait accentuer l'effet négatif d'un score important de féminité sur les scores de PDRG, de CRV et de PDRDD.
- H7 : l'effet du sexe sur les scores de PDRG, CRV, PDRDD devrait être médié par le niveau de masculinité (H7a), de féminité (H7b).

Identité sexuée et perception du risque :

- H8 : Le score de masculinité devrait prédire négativement le score de RPG, RPV et de RPDD chez les hommes et les femmes.
- H9 : Le score de féminité devrait prédire positivement le score de RPG, RPV et de RPDD chez les hommes et les femmes.
- H10 : Le niveau d'identification des hommes devrait influencer le score de RPG, RPV et de RPDD : chez les hommes, le niveau d'identification devrait prédire négativement le score de RPG, RPV et de RPDD.
- H11 : Le niveau d'identification à son groupe devrait modérer le lien entre masculinité et risque perçu : chez les hommes, un score important d'identification devrait augmenter l'effet négatif d'un score important de masculinité sur les scores de RPG, RPV et de RPDD. Chez les femmes, un score faible d'identification devrait augmenter l'effet négatif d'un score important de masculinité sur les scores de RPG, RPV et de RPDD (un score important d'identification réduit les effets de la masculinité).
- H12 : Le niveau d'identification à son groupe devrait modérer le lien entre féminité et risque perçu : chez les hommes, un score faible d'identification devrait augmenter l'effet d'un score important de féminité sur les scores de RPG, RPV et de RPDD (un score important d'identification réduit les effets négatifs de la féminité). Chez les femmes, un score important d'identification devrait augmenter l'effet négatif d'un score important de féminité sur les scores de RPG, RPV et de RPDD.
- H13 : le lien entre le sexe et les scores de RPG, RPDD et RPV devrait être médié par le score de masculinité (H13a) et de féminité (H13b).
- A titre exploratoire, nous pouvons observer l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le score de RPG, RPV et de RPDD.

Identité sexuée, sexe et comportements à risque, perception du risque :

- H14 : Les hommes ayant un fort score de masculinité devraient avoir un score de PDRG, de CRV et de PDRDD plus importants que les autres individus (i.e., les hommes ayant un score faible ou moyen de masculinité et les femmes).
- H15 : Les hommes fortement identifiés devraient montrer un score de PDRG, de CRV et de PDRDD plus importants que les autres individus (i.e., les hommes ayant un score faible ou moyen de masculinité et les femmes).
- H16 : La perception des risques devrait être un médiateur partiel des effets de l'identité sexuée sur le score de CRV, de PDRDD et de PDRG :
    - le lien entre le score de masculinité (H16a) d'une part et le score de féminité (H16b) d'autre part et le score de PDRG, PDRV et PDRDD devrait être médié respectivement par le score de RPG, RPV et RPDD ;

  - chez les hommes, le lien positif entre identification (H16c) et le score de PDRG, PDRV et PDRDD devrait être médié respectivement par le score de RPG, RPV et RPDD
- A titre exploratoire, on peut observer l'effet médiateur du risque perçu sur le lien entre l'identification des femmes à leur groupe et leur niveau de prise de risque.

Effets différenciés de l'identité sexuée selon les domaines du risque :

- H17 : Chez les hommes, l'effet prédictif de la masculinité devrait être plus important sur le score de CRV que sur le score de PDRDD. Le coefficient standardisé devrait être plus important pour le score de CRV que pour le score de PDRDD
- H18 : Chez les hommes, l'effet prédictif de l'identification devrait être plus important sur le score de CRV que sur le score de PDRDD. Le coefficient standardisé devrait être plus important pour le score de CRV que pour le score de PDRDD
- H19 : Chez les hommes, l'effet prédictif de la masculinité devrait être plus important sur le score de RPV que sur le score de RPDD. Le coefficient standardisé devrait être plus important pour le score de RPV que pour le score de RPDD
- H20 : Chez les hommes, l'effet prédictif de l'identification devrait être plus important sur le score de RPV que sur le score de RPDD. Le coefficient standardisé devrait être plus important pour le score de RPV que pour le score de RPDD
- A titre exploratoire, ces comparaisons peuvent être effectuées pour les femmes également, la prise de risque dans le domaine routier, précisément, pouvant constituer une manière de se rapprocher des normes masculines : les coefficients standardisés concernant l'effet de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque et le risque perçu peuvent donc être observés sur l'échantillon global et pour les femmes, de même que les coefficients standardisés concernant l'effet de l'identification à son groupe, chez les femmes.
- A titre exploratoire, on peut également observer les effets d'interaction différenciés selon le domaine de la masculinité et de la féminité, de la masculinité et du niveau d'identification et enfin de la féminité et du niveau d'identification, sur les scores de PDRV et PDRDD ; et de RPDD et RPV.
- H 21 : l'effet prédictif de la féminité devrait être plus important sur le score de RPV que sur le score de RPDD. Le coefficient standardisé devrait être plus important pour le score de RPV que pour le score de RPDD

Effet de l'identité sexuée :

- H22 : Les hommes de la condition « identité sexuée » devraient montrer un score de PDRG, CRV et PDRDD plus important que les hommes de la condition contrôle (et les autres groupes)
- H23 : Les hommes de la condition « identité sexuée » fortement masculins devraient montrer un score de PDRG, CRV et PDRDD plus important que les autres individus.
- H24 : Les hommes de la condition « identité sexuée » fortement identifiés devraient montrer un score de PDRG, CRV et PDRDD plus important que les autres individus ;
- H25 : Les effets prévus sur les comportements à risque (H1-H2, H 4) et la perception des risques (H8-H9, H10), devraient être plus importants lorsque l'identité sexuée est activée : pour chaque relation prédite, le coefficient standardisé devrait être plus important en condition « identité sexuée » qu'en condition contrôle.

- Les effets de l'activation de l'identité sexuée peuvent être également observés pour le risque perçu, de même que les effets différenciés de l'activation de l'identité sexuée selon le domaine.

Les effets différenciés de l'identité sexuée, selon le sexe, sur les scores de prise de risque et de risque perçu seront observés.

3.6 Analyses statistiques

Les analyses statistiques effectuées seront davantage détaillées dans la présentation des résultats. D'une manière générale, l'homogénéité des échelles a été vérifiée par le calcul de l'alpha de Cronbach. Une ACP a également été effectuée pour l'échelle de risque perçu des comportements de conduite qui est une mesure nouvelle. Par ailleurs, ont été effectués des tests des comparaisons de moyennes (tests de student pour échantillons indépendants et analyses de variances à un facteur ou factorielles) ainsi que des régressions multiples et des régressions hiérarchiques. Des analyses de médiations ont également été effectuées à l'aide de régressions multiples et hiérarchiques[155].

Il est à noter que ces analyses ont été effectuées de manière indépendante dans chaque condition (« contrôle » et « identité sexuée ») étant donné que selon la condition, les réponses des participants sont susceptibles de varier, que ce soit les réponses aux mesures d'identité sexuée ou aux mesures de comportements à risque et de perception du risque. Les résultats statistiques pour les différents domaines (H17-21) et pour les deux conditions (H25) seront comparés au fur et à mesure des analyses. Plus particulièrement, les coefficients standardisés[156] obtenus dans les analyses de régressions pour les différents domaines et pour les différentes conditions sont observés afin de déterminer les effets différenciés des différentes variables selon le domaine et la condition.

4. Résultats

4.1 Validité des mesures et créations des indices

[155] Pour rappel, pour pouvoir affirmer que l'effet d'une variable indépendante sur une variable dépendante est médiatisé partiellement par une troisième variable, plusieurs conditions doivent être remplies selon la méthode de Baron et Kenny (1986). Plus précisément, il s'agit de vérifier si la variable indépendante a bien un effet significatif à la fois sur les variables dépendantes observées (*étape 1*), et sur le médiateur (*étape 2*) ; s'il existe un lien significatif entre le médiateur la variable dépendante lorsque la variable indépendante est contrôlée (é*tape 3*) ; et pour conclure à une médiation, il s'agit d'examiner si le bêta exprimant le lien entre la variable indépendante et la variable dépendante, lorsque l'effet du médiateur était contrôlé, diminue (médiation partielle) ou devient non significatif (médiation totale) *(étape 4*). Ces analyses ont été complétées d'un test du Sobel.

[156] Les bétas sont mesurés en unités d'écart type. Par exemple, un béta de 2.5 signifie qu'un changement de 1 écart-type dans le prédicteur résultera dans un changement de 2,5 écart-type dans la variable dépendante. Les bétas permettent donc de comparer l'effet des différentes VI sur une même VD, mais permettent aussi de comparer l'effet d'une même VI sur plusieurs VD, a priori.

Pour vérifier la fiabilité des différentes échelles qui suivent, les alphas de Cronbach ont été mesurés pour chaque échelle[157] pour l'échantillon global (*N* = 144).

4.1.1 Mesures de l'identité sexuée

4.1.1.1 Conformité aux stéréotypes de sexe ou Sex-typing

En ce qui concerne l'échelle de conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits, les sous-échelles masculines (α = .82) et féminines (α = .84) (9 items chacune) montrent toutes les deux une bonne homogénéité avec des alphas acceptables. Concernant l'échelle de conformité aux stéréotypes de sexe en termes d'activité, les échelles de conformité aux activités masculines et féminines (8 items chacune) montrent une homogénéité relativement acceptable avec un alpha discutable pour l'échelle de masculinité (α = .63) et satisfaisant pour l'échelle de féminité (α = .74).

Afin de créer un indice de masculinité et un indice de féminité global, l'alpha de Cronbach a été calculé pour l'ensemble des items composant les échelles de masculinité en termes de traits et en termes d'activités, d'une part, (17 items) et de féminité, d'autre part, (17 items). L'alpha est acceptable pour les 17 items masculins (α = .78) et bon pour les 17 items féminins (α = .82). Les échelles globales de masculinité et de féminité apparaissant homogènes, un indice global de masculinité et un indice global de féminité ont été créés par la moyenne des scores aux items composant les échelles de masculinité (ou de féminité) en termes de traits et d'activités. Ces deux indices permettent une mesure plus large du sex-typing et seront par conséquent utilisés dans la suite des analyses.

4.1.1.2 Variables affectives et cognitives de l'identité sexuée

Les dimensions cognitives et affectives de l'identité sexuée, à savoir la typicalité (6 items) (α = .73), la satisfaction quant à son genre (4 items) (α = .83), la centralité (4 items) (α =.73) et la pression à se conformer perçue (13 items) (α = .84) (« pression externe ressentie » : α = .83, « pression interne ressentie » : α = .68) apparaissent homogènes.

Afin de calculer un indice d'identification, nous avons calculé l'alpha de Cronbach pour les items retenus pour le calcul de l'indice dans l'étude1, à savoir les items des dimensions satisfaction (4 items), typicalité (6 items), pression interne (4 items) et centralité (4 items). Cette nouvelle échelle (α = .83) (18 items) apparaît homogène. Un score d'identification à son groupe a donc été calculé par la

---

[157] La fiabilité des échelles de masculinité et de féminité en termes de traits et d'activités utilisées pour mesurer l'adhésion des individus aux stéréotypes de sexe (i.e., les stéréotypes relatifs aux hommes et aux femmes dans la société que possèdent les individus) a également été évaluée. Pour rappel, ces échelles n'ont toutefois pas été utilisées dans la suite de l'étude, celles-ci étant seulement utilisées dans la procédure d'activation de l'identité sexuée. En ce qui concerne les échelles de mesure des stéréotypes de sexe en termes de traits à propos des hommes, les échelles de féminité et de masculinité (respectivement, α = .75 et α = .82) (5 items chacune) apparaissent homogènes. En ce qui concerne les échelles de stéréotypes de sexe en termes d'activités à propos des hommes, l'échelle de féminité (6 items) montre un bon alpha (α = .80), et après suppression d'un item (masc4), peu corrélé avec le score total de l'échelle, l'échelle de masculinité (5 items) montre un alpha acceptable (α = .74). En ce qui concerne les échelles de mesure des stéréotypes de sexe en termes de traits à propos des femmes, les échelles de féminité et de masculinité (respectivement, α = .88 et α = .70) (5 items chacune) ainsi que les échelles de féminité et de masculinité en termes d'activités à propos des femmes (respectivement, α = .86 et α = .76) (6 items chacune) apparaissent homogènes.

moyenne des scores aux 18 items composant cette nouvelle échelle. Seul ce score sera utilisé dans la suite des analyses.

4.1.2 Driver Behavior Questionnaire (DBQ)

4.1.2.1 Comportements de conduite

L'évaluation de la fiabilité des échelles de comportements de conduite du DBQ montre que les échelles « erreurs dangereuses » (6 items) (α =.62), « erreurs d'inexpérience » (4 items) (α =.72), « erreurs d'inattention » (6 items) (α =.67) et « violations ordinaires » (6 items) (α = .71) sont relativement homogènes. L'échelle de « violations agressives » montre un alpha pauvre (α =.57). Nous avons donc calculé un score global de violations incluant les items des « violations ordinaires » et « agressives » (9 items) (α =.75). Cette échelle apparaissant homogène, nous retiendrons ce score global de « violations » pour la suite des analyses. L'échelle de « comportements positifs » (7 items) montre un alpha pauvre (α =.48), même en retirant certains items. Cette échelle n'apparaît donc pas fiable sur cet échantillon et ne sera donc pas prise en compte dans la suite des analyses.

Afin de créer un indice global des comportements à risque, nous avons calculé l'alpha de Cronbach pour les items retenus pour le calcul de l'indice dans l'étude 5, à savoir les items des dimensions « violations » (ordinaire et agressives) (6 et 3 items) et « erreurs dangereuses » (6 items), les items composant ces échelles correspondant à la définition que nous faisons des comportements à risque au volant. Cette échelle (15 items) apparaît homogène (α = .77). Un indice de comportements à risque au volant global (CRV) a ainsi été calculé par la moyenne des scores aux 15 items retenus pour cet indice.

4.1.2.2 Risque perçu dans les comportements à risque au volant

En ce qui concerne l'échelle de mesure du risque perçu dans les comportements de conduite, une analyse en composante principale a été effectuée pour les 25 items de risque perçu dans les comportements de conduite renvoyant à des situation d'erreurs d'inattention, d'inexpérience, d'erreurs dangereuses et de violations ordinaires et agressives. Sans contraindre le nombre de facteurs, nous obtenons une structure en 6 facteurs. Cependant, le test des éboulis indique que seuls deux facteurs sont interprétables. La structure en deux facteurs explique 40.75% de la variance (cf. Annexe 9.3). Seuls ont été conservés les items ayant un poids factoriel supérieur à .4 sur un seul facteur ou dont la différence de saturation sur plusieurs facteurs est jugée suffisamment importante pour qu'ils soient conservés. Le premier axe (28.27% de la variance expliquée) comporte des items renvoyant à des erreurs dangereuses (6 items), à des violations ordinaires (6 items), un item renvoyant à un comportement de violation agressive (VA12) et un item renvoyant à une erreur d'inexpérience (INE7). Deux items (VO19 et VO37) saturant sur les deux facteurs n'ont pas été retenus. L'axe est ainsi défini par 12 items qui semblent renvoyer au risque perçu dans les comportements dangereux intentionnels, impliquant une mise en danger de soi et d'autrui immédiate. Le deuxième axe (12.48% de la variance expliquée) comporte des items renvoyant à des erreurs dues à un manque d'attention (6 items) ou à un défaut d'expérience (3 items). Deux items renvoyant à des violations agressives saturent également sur cet axe (VA36 et VA35). L'axe est ainsi défini par 11 items qui semblent renvoyer à des comportements peu dangereux. On peut penser qu'en ce qui concerne les items renvoyant à des violations agressives, le danger immédiat est moins perceptible que dans les items saturant sur le premier axe. L'analyse de fiabilité par calcul de l'alpha de Cronbach. Les deux axes, « risque immédiat lié à des comportements

dangereux » (12 items) (α = .87), et « risque différé et lié à des comportements peu dangereux » (11 items) (α = .81) apparaissent homogènes.

Nous avons souhaité créer un indice global de risque perçu dans les comportements à risque au volant dans le but d'obtenir un score pouvant être mis en relation avec l'indice global de comportements à risque au volant. Etant donné que l'ACP de l'échelle de risque perçu ne met pas en évidence des facteurs semblables à ceux de l'échelle de comportements de conduite déclarés, nous avons calculé l'homogénéité de l'ensemble des items renvoyant à des « erreurs dangereuses » et des « violations » (violations ordinaires et agressives) selon la structure établie dans l'étude 5 pour l'échelle de comportements de conduite déclarés (15 items). Cette nouvelle échelle apparaît homogène (α = .87). Un indice de risque perçu dans les comportements à risque au volant global a ainsi été calculé par la moyenne des scores aux 15 items retenus pour cet indice.

4.1.3 Domain-Specific Risk-Taking (DOSPERT)

4.1.3.1 Prise de risque

En ce qui concerne les quatre échelles de prise de risque composant la version française validée du DOSPERT (étude 6), si l'échelle de prise de risque dans le « domaine de la transgression (éthique/ santé) » (12 items) (α = .70) apparaît homogène, en revanche, l'alpha de Cronbach apparaît discutable pour l'échelle de prise de risque dans les domaines « financier » (6 items) (α = .69) et « des loisirs » (4 items) (α = .68) et pauvre pour l'échelle de prise de risque dans le « domaine social » (5 items) (α = .51). Un indice de prise de risque global a été calculé à partir des scores aux items des quatre échelles de domaine du risque (27 items). Cette nouvelle échelle montre un alpha acceptable (α = .77). Dans la suite des analyses, seul sera utilisé ce score.

4.1.3.2 Risque perçu

Les quatre échelles de risque perçu composant la version française validée du DOSPERT (étude 6), à savoir les échelles de risque perçu dans le « domaine financier » (6 items) (α = .87), dans le « domaine de la transgression (éthique/ santé) » (12 items) (α = .75), dans le « domaine des loisirs » (4 items) (α = .71) et dans le « domaine social » (5 items) (α = .65) apparaissent relativement homogènes. Un indice de risque perçu global a été calculé à partir des scores aux items des quatre échelles de perception du risque (27 items). Cette nouvelle échelle montre un bon alpha (α = .85).

4.1.4 Création d'un indice global de comportement à risque

Afin de créer un indice global de comportements à risque, nous avons dans un premier temps vérifié que les deux scores globaux de prise de risque du DBQ et du DOSPERT étaient corrélés. Pour cela, des analyses de corrélations partielles avec contrôle de la variable sexe ont été effectuées entre les deux scores sur l'échantillon global (N = 144). L'indice global de comportements à risque au volant (CRV) et l'indice global de prise de risque dans divers domaines (PDRDD) apparaissent fortement corrélés ($r = .413$, $p < .001$), ce qui met en évidence la pertinence d'élaborer un indice de prise de risque global. Nous avons dans un second temps calculé les alphas de Cronbach pour cette nouvelle échelle composée de l'ensemble des items composant les deux indices (respectivement 15 et 27 items) sur

l'échantillon global (*N* = 144). La nouvelle échelle de prise de risque (42 items) apparaît homogène (α = .82). Un score global de prise de risque (PDRG) a ainsi été calculé par la moyenne des scores aux 42 items composant cette nouvelle échelle.

4.1.5 Création d'un indice global de risque perçu

Afin de créer un indice global de risque perçu, nous avons dans un premier temps vérifié que les deux scores globaux risque perçu du DBQ et du DOSPERT étaient corrélés. Là encore, des analyses de corrélations partielles avec contrôle de la variable sexe ont été effectuées entre les deux scores sur l'échantillon global (*N* = 144). L'indice global de risque perçu au volant (RPV) et l'indice global de risque perçu dans divers domaines (RPDD) apparaissent fortement corrélés (r = .536, $p < .001$), ce qui met également en évidence la pertinence d'élaborer un indice de risque perçu global. Nous avons calculé les alphas de Cronbach pour cette nouvelle échelle composée de l'ensemble des items composant ces deux indices (respectivement 15 et 27 items) sur l'échantillon global (*N* = 144). La nouvelle échelle de risque perçu (42 items) apparaît homogène, avec un excellent alpha (α = 9). Un score global de risque perçu (RPG) a ainsi été calculé par la moyenne des scores aux 42 items composant cette nouvelle échelle.

Dans la suite de l'étude, les résultats présentés ne concerneront que les indices globaux du DBQ (scores de CRV et de RPV) et les indices globaux du DOSPERT (scores de PDRDD et de RPDD) ainsi que ces indices globaux du risque perçu (RPG) et des comportements à risque (PDRG).

Les scores aux différentes variables mesurées (variables de l'identité sexuée, comportement de conduite et risque perçu dans les comportements de conduite, prise de risque et risque perçu dans différents domaines du risque) sont présentées par sexe et par condition en Annexe 9.3.

4.2 Effet de la condition sur les scores

Des ANOVA's factorielles (Condition X Sexe) ont été menées sur l'échantillon global (*N* = 144) sur les scores globaux qui seront utilisés dans la suite des analyses. L'objectif est de vérifier les effets de la condition ainsi que de l'interaction de la condition et du sexe sur les éléments mesurés, autrement dit, à la fois sur les dimensions de l'identité sexuée (scores globaux de masculinité, de féminité, d'identification) et sur les comportements à risque et le risque perçu (scores de PDRG, CRV, PDRDD, RPG, RPV et RPDD). La variable « sexe » a été contrôlée, étant donné que les effets de la condition peuvent varier selon le sexe. Dans la même optique, des tests de Student pour échantillons indépendants ont été menés sur chacun des scores afin de vérifier l'effet de la condition chez les hommes et les femmes de manière séparée. Ces premières analyses nous permettent notamment de tester l'hypothèse selon laquelle les hommes de la condition « identité sexuée » montreraient des scores de PDRG, CRV et PDRDD plus importants que les hommes de la condition contrôle et que les femmes (H 22).

4.2.1 Mesures de l'identité sexuée

Aucun effet de la condition ($F(1, 142) < 1$, ns), du sexe ($F(1, 142) < 1$, ns) ou d'interaction sexe*condition ($F(1, 142) = 2.23$, ns) ne s'observe pour le score d'identification à son groupe de sexe. En ce qui concerne le score de masculinité global, aucun effet de la condition ($F(1, 142) < 1$, ns) ou d'interaction sexe*condition ne s'observe ($F(1, 142) = 1.41$, ns). En revanche, les hommes montrent un score global de conformité aux stéréotypes masculins (M=3.56) plus important que les femmes ($M = 3.03$), $F(1, 142) = 18.69$, $p<.0001$. De même, en ce qui concerne le score de féminité global, si aucun effet d'interaction sexe*condition ne s'observe ($F(1, 142) < 1$, ns), en revanche, les femmes montrent un score global de féminité plus important que les hommes (respectivement, $M = 4.73$ et $M = 3.94$, $F(1, 142) = 43.36$, $p < .0001$). On note également un effet de la condition, $F(1, 142) = 7.86$, $p < .01$, les sujets de la condition contrôle ($M = 4.58$) montrant un score plus important de féminité que les sujets de la condition activation de l'identité sexuée ($M = 4.28$).

Dans l'échantillon des hommes, aucune différence ne s'observe entre les hommes de la condition contrôle et ceux de la condition identité sexuée pour le score de masculinité (t(51) = -.52, ns) et d'identification (t(51) = -.67, ns). En revanche, les hommes de la condition « identité sexuée » apparaissent moins féminins que les hommes de la condition contrôle (respectivement, $M = 3.68$ et $M = 4.17$, t(51) = 2.69, $p < .01$). Chez les femmes, aucune différence ne s'observe entre la condition contrôle et la condition identité sexuée, que ce soit pour le score de masculinité (t(88) = -.12, ns), de féminité (t(88) = 1.27, ns) ou d'identification (t(88) = -.18, ns).

4.2.2 Comportements à risque au volant et prise de risque dans différents domaines

En ce qui concerne le score global de comportement à risque (score de CRG), aucun effet de la condition ($F(1, 143) < 1$, ns) du sexe ($F(1, 143) = 2.04$, ns) ou d'interaction ($F(1, 143) = 1.07$, ns) ne s'observe. De même, pour le score global de prise de risque dans différents domaines (score de PDRDD), aucun effet de la condition ($F(1, 143) < 1$, ns), du sexe ($F(1, 143) = 1.61$, ns) ou d'interaction ($F(1, 143) = 1.07$, ns) ne s'observe. En ce qui concerne le score global de comportement à risque au volant (score de CRV), en revanche, si aucun effet du sexe ($F(1, 143) = 1.27$, ns) ou d'interaction ($F(1, 143) < 1$, ns) ne s'observe, on note tout de même un effet tendanciel de la condition ($F(1, 143) = 3.66$, $p = .06$), les sujets de la condition «identité sexuée », ayant tendance à montrer un score de comportements à risque au volant plus important que les sujets de la condition contrôle (respectivement, $M = 2.27$ et $M = 2.08$).

Chez les hommes, aucune différence ne s'observe entre les hommes de la condition contrôle et ceux de la condition identité sexuée pour le score de PDRG (t(51) = -.09, ns), de CRV (t(51) = -1.76, $p = .09$) ou de PDRDD (t(51) = .83, ns). Chez les femmes, aucune différence ne s'observe entre la condition contrôle et la condition identité sexuée, que ce soit pour le score de PDRG (t(88) = -.82, ns), de CRV (t(88) = -.99, ns) ou de PDRDD(t(88) = -.50, ns).

4.2.3 Risque perçu dans les comportements de conduite et les comportements à risque dans différents domaines

En ce qui concerne le score global de risque perçu (score de RPG), aucun effet de la condition ($F(1, 143) <1$, ns), du sexe ($F(1, 143) = 1.15$, ns) ou d'interaction ($F(1, 143) = 2.81$, $p = .1$) ne s'observe. Il en va de même pour le score global de risque perçu au volant (RPV) (respectivement, $F(1, 143) < 1$, ns ; $F(1, 143) = 1.8$, ns ; $F(1, 143) < 1$, ns). Pour le score global de risque perçu dans différents domaines

(RPDD), en revanche, si aucun effet de la condition ($F(1, 143) < 1$, ns) ou du sexe ($F(1, 143) < 1$, ns) ne s'observe, on note un effet tendanciel d'interaction du sexe et de la condition ($F(1, 143) = 3.92$, $p = .05$). Le test post hoc (LSD de Fisher) montre que les femmes de la condition contrôle ($M = 4.54$) tendent à montrer un score plus élevé que les hommes de la condition contrôle ($M = 4.23$) et que les femmes de la condition identité sexuée ($M = 4.28$) (respectivement, LSD de Fisher : $p = .06$ et $p = .07$).

Chez les hommes, aucune différence ne s'observe entre les hommes de la condition contrôle et ceux de la condition identité sexuée pour le score de RPG (t(51) = -.71, ns), de RPV (t(51) = .15, ns) ou de RPDD (t(51) = -.1.15, ns). Chez les femmes, aucune différence ne s'observe entre la condition contrôle et la condition identité sexuée pour le score de de RPV (t(88) = 1.5, ns). En revanche, les femmes de la condition contrôle tendent à montrer un score de RPG plus important que les femmes de la condition identité sexuée (respectivement, $M = 4.95$ et $M = 4.72$, t(88) = 1.99, $p = .05$), de même qu'un score de RPDD plus important (respectivement, $M = 4.54$ et $M = 4.29$, t(88) = 1.9, $p = .06$).

Ainsi, quelques effets de la condition (pour le score de féminité et de CRV) et un effet d'interaction entre le sexe et la condition (pour le score de RPDD) apparaissent. De même quelques différences entre les deux conditions apparaissent chez les hommes (score de féminité) et chez les femmes (score de RPG et RPDD) de manière indépendante. Il semble que la condition influence en partie les scores. Par conséquent, la suite des analyses sera effectuée sur les deux conditions de manière indépendante (condition contrôle et condition « identité sexuée » ou IS), sur l'échantillon global de chaque condition d'une part puis sur les hommes et les femmes de chaque condition, séparément[158].

4.3 Effet du sexe et de l'âge sur le score de masculinité et de féminité

Des analyses de régression multiples ont été effectuées pour chaque condition afin d'observer l'effet prédicteur du sexe après contrôle de l'âge sur la masculinité d'une part et sur la féminité d'autre part. L'âge et le sexe (1 = homme, 2 = femme) étaient entrés en tant que variables prédictives et le score de masculinité ou de féminité constituait la variable dépendante.

Pour la condition contrôle tout d'abord, le modèle explique 8,6% de la variance du score de masculinité (R2 ajusté = .09, $p < .05$). Plus précisément, si aucun effet prédictif de l'âge ne s'observe, en revanche, le fait d'être un homme prédit positivement le score de masculinité ($\beta = -.3$, t(72) = -2.6, $p < .05$). Par ailleurs, le modèle explique 14.8% de la variance du score de féminité (R2 ajusté = .15, $p < .001$). Plus précisément, si là encore, aucun effet prédictif de l'âge ne s'observe, en revanche, le fait d'être une femme prédit positivement le score de féminité ($\beta = .37$, t(72) = 3.36, $p < .001$).

Pour la condition « identité sexuée », de la même façon, le modèle explique 12.3% de la variance du score de masculinité (R2 ajusté = .12, $p < .01$). Plus précisément, si aucun effet prédictif de l'âge ne s'observe, en revanche, le fait d'être un homme prédit positivement le score de masculinité ($\beta = -.32$, t (65) = -2.7, $p < .01$). Par ailleurs, le modèle explique 30.8% de la variance du score de féminité (R2 ajusté = .31, $p < .001$). Plus précisément, si là encore aucun effet prédictif de l'âge ne s'observe, en revanche, le fait d'être une femme prédit positivement le score de féminité ($\beta = .58$, t (65) = 5.4, $p < .001$).

---

[158] Certaines analyses seront effectuées exclusivement chez les hommes et les femmes de manière séparée, certains effets pouvant être différents selon le sexe (e.g., effet de l'identification sur les scores).

La comparaison des deux conditions indique que la part de variance des scores de masculinité et de féminité expliquée par l'âge et plus particulièrement par le sexe est plus importante dans la condition « identité sexuée » que dans la condition contrôle. C'est particulièrement le cas pour le score de féminité.

4.4 Lien entre les variables démographiques, de mobilité, l'identité sexuée et les scores de risque perçu

4.4.1 Lien entre les variables démographiques et de mobilité, la masculinité et la féminité, l'identification et les scores de risque perçu

Afin de tester nos hypothèses d'un effet de la masculinité, de la féminité sur les scores de risque perçu (H8 & H9), des analyses de régressions hiérarchiques ont été effectuées avec le score de RPG, de RPV, ou de RPDD en variable dépendante. Une première série d'analyses a été effectuée sur l'échantillon global de chaque condition avec les variables d'âge et de sexe en variables prédictives (bloc 1) et l'ajout des scores de masculinité et de féminité (bloc 2). Les coefficients de régression standardisés sont indiqués dans le Tableau 48. Une seconde série d'analyses a été effectuée sur les hommes et les femmes, de chaque condition, séparément, avec en variables prédictives l'âge (bloc 1), les scores de masculinité et de féminité (bloc 2) et le score d'identification (bloc 3) afin de tester notre hypothèse d'un effet de l'identification sur les scores de risque perçu (H10) (cf. Tableau 49). Pour tester nos hypothèses d'un effet différencié de l'identité sexuée sur le risque perçu selon le domaine du risque (H19, H20, H21), ainsi que pour tester en partie notre hypothèse d'un effet différencié de l'identité sexuée sur le risque perçu selon la condition (H25), les coefficients standardisés des scores de RPV et RPDD et des deux conditions seront comparés visuellement pour l'échantillon global et pour les hommes et les femmes séparés.

4.4.1.1 Echantillon global

Nous allons dans un premier temps nous intéresser à la **condition contrôle** (cf. Tableau 48). En ce qui concerne l'effet du sexe et de l'âge (et du kilométrage pour le score de RPV) (bloc 1), pour l'échantillon global, le modèle explique 4% de la variance du score de RPG. Plus précisément, le fait d'être une femme prédit positivement le score de RPG. En revanche aucun effet de l'âge n'apparaît. Le modèle n'apparaît cependant pas significatif pour les scores de RPV et RPDD. Lorsqu'on ajoute les scores de masculinité et de féminité (bloc 2), si aucun effet prédictif de la masculinité ne s'observe, en revanche, la féminité prédit positivement le score de RPG et RPDD et tend à prédire celui de RPV. Le modèle composé du sexe, de l'âge, et de la masculinité et de la féminité explique 10.6% de la variance du score de RPG (8.8% expliqué par la masculinité et la féminité) et 9.1% du score de RPDD (8.2% expliqué par la masculinité et la féminité). Pour le score de RPV, le modèle qui comprend également le kilométrage hebdomadaire, n'est pas significatif.

Dans **la condition « identité sexuée » (ou IS)** (cf. Tableau 48), dans l'échantillon global, aucun effet prédictif du sexe et de l'âge n'apparaît pour les scores de RPG, RPV et RPDD. L'ajout des variables de masculinité et de féminité n'améliore pas le modèle, aucun effet prédictif des variables ne s'observant pour les trois scores.

4.4.1.2 Hommes et femmes

Chez les hommes (cf. Tableau 49), aucun des modèles n'est significatif. Si aucun effet de l'âge (et du kilométrage) (bloc 1) ne s'observe dans la **condition contrôle**, en revanche, un effet tendanciel de l'âge apparaît pour le score de RPDD dans la **condition IS** (R2 ajusté = .12). Lorsqu'on introduit la masculinité et la féminité dans le modèle (bloc 2), dans la **condition contrôle**, la féminité tend à prédire positivement le score de RPG et le score de RPDD. En revanche, aucun effet ne prédictif de la féminité ne s'observe pour le score de RPV. De même aucun effet de la masculinité n'apparaît pour les trois scores et les modèles composés de l'âge, (du kilométrage), de la masculinité et de la féminité ne sont pas significatifs. En ce qui concerne la **condition IS**, aucun effet prédictif de la masculinité et de la féminité ne s'observe. Enfin, lorsqu'on ajoute le score d'identification au modèle (bloc 3), aucun effet ne s'observe, ni chez les hommes de la **condition contrôle**, ni chez ceux de la **condition IS**.

Chez les femmes (cf. Tableau 49), aucun effet de l'âge (et du kilométrage) (bloc 1) ne s'observe, ni dans la **condition contrôle**, ni dans la **condition IS**. Lorsqu'on ajoute la masculinité et la féminité au modèle (bloc 2), dans la **condition contrôle**, aucun effet de la masculinité et de la féminité ne s'observe. Dans la **condition IS** en revanche, si aucun effet de la masculinité ne s'observe, la féminité quant à elle prédit positivement le score de RPG et de RPDD. Le modèle explique 17% de la variance du score de RPG (22.1% expliqué par la masculinité et la féminité) et 18,3% du score de RPDD (20.9% expliqué par la masculinité et la féminité). Le modèle n'est pas significatif pour le score de RPV. Enfin, lorsqu'on ajoute le score d'identification au modèle (bloc 3), dans la **condition contrôle**, le score d'identification prédit négativement le score de RPV mais pas le score de RPG ni le score de RPDD. Autrement dit, l'identification des femmes à leur groupe de sexe inhibe le risque perçu dans les comportements à risque au volant. Le modèle explique 16.3% de la variance du score de RPV (15% expliqué par le score d'identification). Il n'est pas significatif pour les scores de RPG et de RPDD. Pour la **condition IS**, le score d'identification prédit négativement le score de RPG et RPDD, mais pas celui de RPV. Autrement dit, pour les femmes de la condition IS, l'identification à son groupe inhibe le risque perçu dans différents domaines et en général, mais pas spécifiquement dans le domaine routier. Le modèle explique 26.4% de la variance du score de RPG (10.5% expliqué par le score d'identification) et 29.3% du score de RPDD (11.9% expliqué par le score d'identification). Il n'est pas significatif pour le score de RPV.

4.4.1.3 Comparaison des conditions

En ce qui concerne la comparaison des effets observés dans les deux conditions (H25), l'hypothèse 8 (effet de la masculinité sur les scores de risque perçu) étant invalidée pour les deux conditions, aucune comparaison ne peut être effectuée pour cette variable.

En ce qui concerne l'effet de la féminité sur le risque perçu (H9), comme indiqué, dans l'échantillon global, la féminité prédit positivement le score de RPG et RPDD et tend à prédire celui de RPV en condition contrôle, mais aucun effet n'apparaît en condition IS. La différence entre les deux conditions apparaît ainsi clairement sans qu'aucune comparaison des coefficients n'ait besoin d'être effectuée. De même, chez les hommes seuls, dans la condition contrôle, la féminité tend à prédire positivement le score de RPG et le score de RPDD tandis qu'aucun effet n'apparaît dans la condition IS. Chez les femmes, à l'inverse, dans la condition contrôle, aucun effet de la féminité ne s'observe, tandis que dans la condition IS, la féminité prédit positivement le score de RPG et de RPDD.

Enfin, en ce qui concerne l'effet de l'identification des hommes sur le niveau de risque perçu (H10), aucun effet ne s'observe, ni chez les hommes de la condition contrôle, ni chez ceux de la condition IS. Par conséquent, aucune comparaison de peut être effectuée. Par ailleurs, l'analyse

exploratoire de l'effet de l'identification des femmes à leur groupe sur le risque perçu montre que dans la condition contrôle, le score d'identification inhibe le score de RPV mais pas ceux de RPG et de RPDD, alors qu'en condition IS, le score d'identification prédit négativement le score de RPG et RPDD, mais pas celui de RPV.

4.4.1.4 Comparaison des domaines

Les effets différenciés, selon le domaine, de la masculinité, de la féminité et de l'identification pour l'échantillon global et par sexe, pour chacune des deux conditions, sur les scores de risque perçu, sont visibles ci-dessus.

En ce qui concerne, plus précisément, l'effet différencié de la féminité sur le score de risque perçu selon le domaine (H21), dans la condition contrôle, la féminité prédit positivement le score de RPDD (bêta : .309) et tend seulement à prédire celui de RPV (bêta : .248). L'effet de la féminité montre ainsi non seulement un bêta plus important mais également un niveau de significativité plus important pour le score de RPDD que pour le score de RPV. Aucun effet n'apparaissant dans la condition IS, aucune comparaison ne peut être effectuée. Pour les hommes, seul un effet tendanciel de la féminité apparaît dans la condition contrôle pour le score de RPDD, mais pas pour le score de RPV. Pour les femmes, seul apparaît un effet de la féminité en condition IS : le bêta, pour le score de RPDD (bêta : .393), est non seulement plus important mais il est davantage significatif. L'effet de la féminité sur le score de RPV n'est en effet que tendanciel (bêta : .291).

En ce qui concerne l'effet différencié de la masculinité sur le score de risque perçu selon le domaine, chez les hommes (H19), étant donné qu'aucun effet de la masculinité n'apparaît, dans aucune condition, aucune comparaison ne peut être effectuée.

Enfin, en ce qui concerne l'effet différencié de l'identification des hommes sur le score de risque perçu selon le domaine (H20), étant donné qu'aucun effet de l'identification à son groupe n'apparaît, dans aucune condition, aucune comparaison ne peut être effectuée. En revanche, comme indiqué plus haut, l'analyse exploratoire des effets différenciés de l'identification des femmes sur le score de risque perçu, selon le domaine, montre qu'en condition contrôle, l'identification à son groupe inhibe uniquement le score de RPV, tandis que dans la condition IS, le score d'identification inhibe uniquement le score de RPDD.

Tableau 48

Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques des variables démographiques et de masculinité et de féminité sur les scores de risque perçu pour la condition contrôle (N=75) et pour la condition IS (N=68)

		Condition contrôle			**Condition Identité sexuée**		
		Score RPG	Score RPV	Score RPDD	Score RPG	Score RPV	Score RPDD
	Sexe [a]	.24*	.19	.22 (*p*=.07)	-.08	.05	-.14
	Âge	-.06	-.02	-.07	-.06	-.05	-.06
1.	Km hebdo	-	-.01	-	-	.05	-
	R^2 ajusté	.04 (*p*=.09)	-.00	.03	-.02	-.04	-.13
	ΔR^2	.07 (*p*=.09)	.04	.06	.01	.01	.02

	Sexe [a]	.11	.12	.08	-.15	.05	-.26
	Âge	-.02	0	-.03	-.08	-.07	-.08
	Km hebdo	-	-.05	-	-	.02	-
2.	Masculinité	-.03	.10	-.09	.15	.17	.12
	Féminité	.33**	.25 (*p*=.05)	.31*	.22	.08	.27 (*p*=.09)
	R^2 ajusté	.11*	.04	.09*	.02	-.04	.03
	Δ R^2	.09*	.06 (*p*=.1)	.08*	.07	.04	.07 (*p*=.08)

Note : * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$; [a] 1 = homme, 2 = femme

Tableau 49

Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques des variables démographiques, de masculinité et de féminité sur les scores de risque perçu chez les hommes (N=28) et les femmes (N=47) de la condition contrôle et chez les hommes (N=25) et les femmes (N=43) de la condition IS

			Condition contrôle			**Condition Identité sexuée**		
Sexe	Bloc		Score RPG	Score RPV	Score RPDD	Score RPG	Score RPV	Score RPDD
Hommes	1.	Âge	.02	-.09	.08	-.25	.00	-.39 (*p*=.05)
		Km hebdo	-	-.06	-	-	.01	-
		R^2 ajusté	-.04	-.07	-.03	.02	-.09	.12 (*p*=.05)
		Δ R^2	.00	.01	.01	.06	.00	.15 (*p*=.05)
	2.	Âge	-.04	-.12	.02	-.31	-.03	-.45*
		Km hebdo	-	.01	-	-	-.08	-
		Masculinité	.01	-.03	.03	.27	.36	.18
		Féminité	.38 (*p*=.06)	.22	.38 (*p*=.06)	-.10	-.27	.03
		R^2 ajusté	.03	-.11	.04	-.02	-.10	.08
		Δ R^2	.14	.05	.14	.05	.08	.04
	3.	Âge	-.04	-.12	.02	-.33	-.08	-.44(*p*=.06)
		Km hebdo	-	.01	-	-	-.13	-
		Masculinité	.01	-.01	.02	.27	.38	.18
		Féminité	.39 (*p*=.07)	.14	.44*	-.12	-.32	.03
		Identification	.03	-.25	.18	-.07	.22	-.03
		R^2 ajusté	-.01	-.09	.04	-.06	.11	.03
		Δ R^2	.00	.06	.03	.00	.04	.00
Femmes	1.	Âge	-.10	.02	-.15	.09	-.09	.18
		Km hebdo	-	.04	-	-	.09	-
		R^2 ajusté	-.01	-.04	-.00	-.02	-.03	.01
		Δ R^2	.01	.00	.02	.01	.02	.03
	2.	Âge	-.03	.08	-.08	.11	-.08	.19
		Km hebdo	-	-.04	-	-	.07	-
		Masculinité	-.04	.18	-.15	.21	.16	.20

	Féminité	.28 (*p*=.07)	.26	.25	.40**	.29 (*p*=.07)	.39**
	R^2 ajusté	.02	.02	.03	.17*	.04	.18*
	Δ R^2	.07	.10	.07	.22**	.12 (*p*=.08)	.21**
3.	Âge	-.03	.08	-.08	.14	-.06	.22 (*p*=.1)
	Km hebdo	-	-.08	-	-	.06	-
	Masculinité	-.12	.07	-.20	.23 (*p*=.1)	.18	.22 (*p*=.1)
	Féminité	.36*	.38*	.29 (*p*=.07)	.46**	.33*	.46***
	Identification	-.29	-.41**	-.17	-.33*	-.19	-.35*
	R^2 ajusté	.08	.16*	.03	.26**	.06	.29**
	Δ R^2	.07 (*p*=.06)	.15**	.03 (*p*=.08)	.11*	.04	.12*

Note : * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$

4.4.2 Effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu

Afin d'analyser de manière exploratoire l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur les scores de risque perçu, une variable d'interaction des scores centrés de masculinité et de féminité (masc*fem)[159] a été créée e une régression multiple a été réalisée pour chacun des scores de risque perçu (RPG, RPV, RPDD) en variable dépendante. Une première série d'analyse de régression a été effectuée pour l'échantillon global de chaque condition[160] (cf. Tableau 50). Puis, une deuxième série d'analyse a été effectuée chez les hommes et les femmes de chaque condition[161] (cf. Tableau 51).

4.4.2.1 Echantillon global

En ce qui concerne la **condition contrôle**, comme on peut le voir dans le Tableau 50, un effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem apparaît pour le score de RPDD. Le modèle explique 15% de la variance du score (6.8% expliqué par l'interaction). Compte tenu du seul effet prédictif de la féminité sur ce score, nous avons représenté graphiquement l'effet de la masculinité (modérateur) sur

[159] Pour tester des effets modérateurs, Cohen *et al.* (2003) recommandent de centrer les variables qui sont utilisées pour créer le terme d'interaction. Centrer une variable revient à lui soustraire sa valeur moyenne. Ainsi, lors de l'étude des modérations, les variables masculinité et féminité ont été centrées. Plus précisément, nous avons centré les variables pour chacune des conditions (i.e., la moyenne des scores de masculinité et de féminité a été calculée pour chacune des deux conditions et la moyenne de masculinité et de féminité d'une condition donnée a été soustraite aux scores des sujets de la condition correspondante). Nous avons ensuite créé les termes d'interaction en réalisant une multiplication : score centré de masculinité de satisfaction × score centré de féminité.

[160] Les variables prédictives étaient le sexe, l'âge, les scores de masculinité et de féminité et la variable d'interaction masc* fem

[161] Les variables prédictives étaient l'âge, les scores de masculinité et de féminité et la variable d'interaction masc* fem

la relation entre la féminité (VI) et le score de RPDD[162] (cf. Figure 15). La Figure 15 montre que les individus à la fois fortement féminins et faiblement masculins montrent un score de RPDD plus important que les autres. Autrement dit, un score faible de masculinité augmente l'effet positif de la féminité sur le score de risque perçu dans différents domaines. Aucun effet de la variable d'interaction n'apparaît pour le score de RPV et un effet tendanciel apparaît pour le score de RPG.

Pour la **condition IS**, aucun effet de la variable d'interaction n'apparaît pour les scores de RPG, RPV ou RPDD.

4.4.2.2 Hommes et femmes

Lorsqu'on s'intéresse aux hommes et aux femmes (cf. Tableau 51), aucun effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem sur les scores de risque perçu ne s'observe pour les femmes des **deux conditions**. En ce qui concerne les hommes, aucun effet prédicteur de la variable d'interaction n'apparaît pour les hommes de la **condition IS**. En revanche, pour les hommes de la **condition contrôle**, un effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem apparaît pour le score de RPG et un effet tendanciel apparaît pour les scores de RPV et RPDD. Le modèle explique 19.2% de la variance du score de RPG (p = .06) mais n'est pas significatif pour le score de RPV et de RPDD. La représentation graphique de l'effet de la masculinité (modérateur) sur la relation entre la féminité (VI) et les scores de RPG, de RPV et de RPDD pour les hommes de la condition contrôle montre que la relation entre le niveau de féminité (fort ou faible) et les trois scores varie avec le niveau de masculinité (fort ou faible). Plus précisément, le même pattern s'observe pour chacun des trois scores : il semble que les individus à la fois fortement féminins et faiblement masculins montrent des scores de RPG, RPV et RPDD plus important que les autres tandis que les individus à la fois faiblement féminins et faiblement masculins en perçoivent moins que les autres (cf. Figures 16, 17, et 18, respectivement).

Tableau 50

Coefficients standardisés pour les analyses de régressions multiples des variables démographiques, de la masculinité, de la féminité et de l'interaction de la masculinité et de la féminité sur les scores de risque perçu pour la condition contrôle (N=75) et pour la condition IS (N=68)

	Condition contrôle			**Condition identité sexuée**		
	Score RPG	Score RPV	Score RPDD	Score RPG	Score RPV	Score RPDD
Sexe [a]	.13	.12	.10	-.16	.05	-.27
Âge	-.02	0	-.03	-.05	-.06	-.04
Km hebdo	-	-.05	-	-	.02	-
Masculinité	-.03	.10	-.10	.13	.17	.09
Féminité	.33**	.25 (p=.06)	.32**	.26	.09	.32*
Masc*fem	-.20 (p=.08)	-.02	-.26*	.11	.03	.15
R^2 ajusté	.13**	.02	.15**	.01	-.05	.04

Note : *p < 0.05 ; ** p < 0.01 ; *** p < 0.001 ; [a] 1 = homme, 2 = femme

[162] Nous avons pour cela utilisé une macro pour variables centrées permettant de représenter graphiquement des interactions à deux et trois facteurs, proposée par Jeremy Dawson : http://www.jeremydawson.co.uk/slopes.htm. Cette macro a été utilisée pour toutes les analyses similaires dans cette étude.

Tableau 51

Coefficients standardisés pour les analyses de régressions multiples des variables démographiques, de la masculinité, de la féminité et de l'interaction de la masculinité et de la féminité sur les scores de risque perçu pour les hommes (N=28) et les femmes (N=47) de la condition contrôle et les hommes (N=25) et les femmes (N=43) de la condition IS

		Condition contrôle			**Condition Identité sexuée**		
Sexe		Score RPG	Score RPV	Score RPDD	Score RPG	Score RPV	Score RPDD
Hommes	Âge	-.10	-.18	-.04	-.23	.03	-.37
	Km hebdo	-	-.14	-	-	-.11	-
	Masculinité	-.38	-.37	-.30	.46	.52	.38
	Féminité	.51**	.32	.49*	-.19	-.34	-.06
	Masc*fem	-.60*	-.59 (*p*=.06)	-.50 (*p*=.07)	.35	.27	.36
	R^2 ajusté	.19 (*p*=.06)	.02	.14	.03	-.10	.13
Femmes	Âge	-.02	.08	-.07	.11	-.07	.18
	Km hebdo	-	-.04	-	-	.07	-
	Masculinité	.03	.17	-.05	.21	.14	.22
	Féminité	.26 (*p*=.09)	.26	.22	.40*	.31 (*p*=.09)	.37*
	Masc*fem	-.18	.02	-.26	-.016	.03	-.05
	R^2 ajusté	.03	-.01	.07	.15*	.02	.16*

Note : * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$

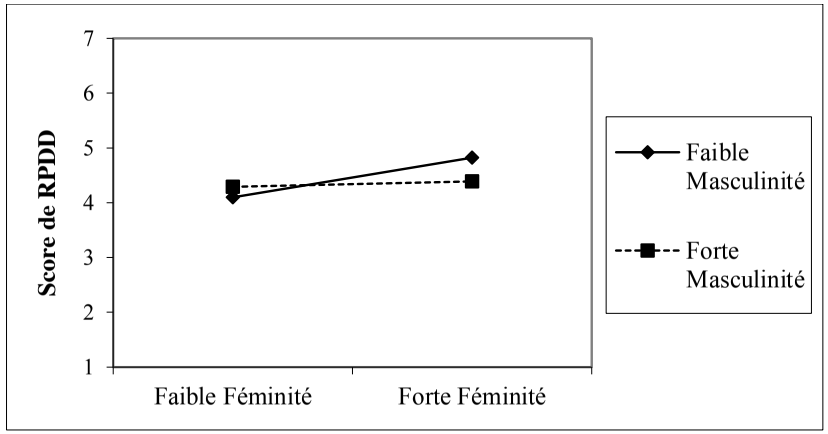


Figure 15. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score de RPDD pour la condition contrôle.

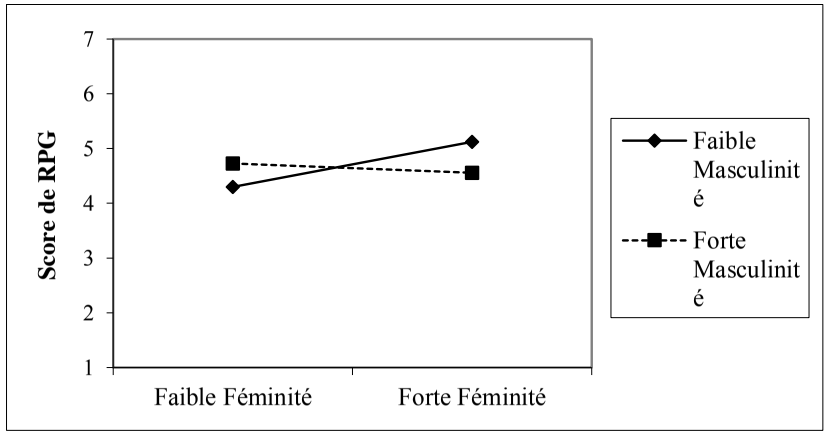


Figure 16. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score global de RPG pour les hommes de la condition contrôle (N=28).

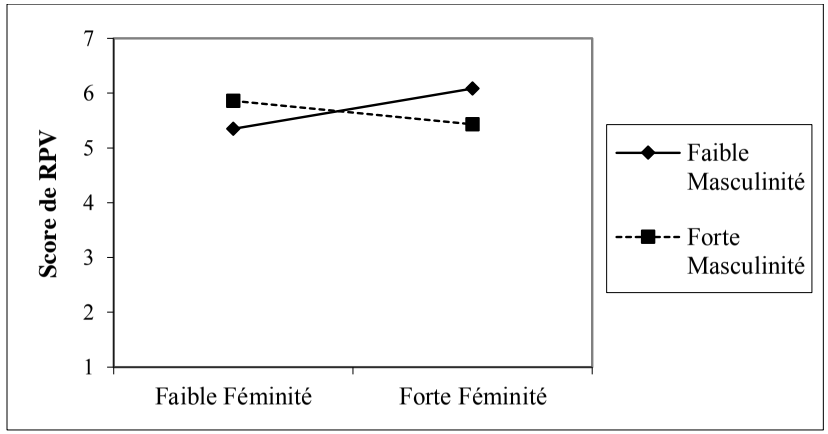


Figure 17. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score de risque perçu au volant (RPV) pour les hommes de la condition contrôle (N=28).

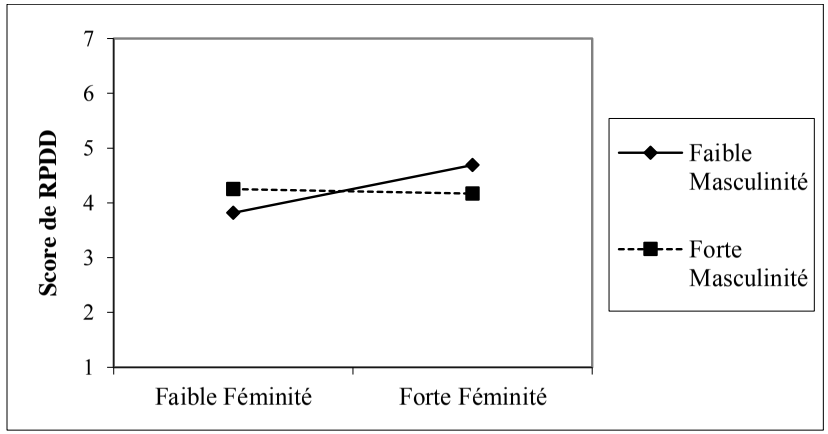


Figure 18. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score de RPDD pour les hommes de la condition contrôle (N=28).

4.4.3 Effet modérateur du niveau d'identification sur le lien masculinité/ risque perçu et féminité/ risque perçu

Afin de tester l'effet modérateur du niveau d'identification sur le lien entre le score de féminité et de masculinité et les scores de risque perçu (H11 et H12), une variable d'interaction des scores centrés de masculinité et d'identification (Id*Masc) et une variable d'interaction des scores centrés de féminité et d'identification (Id*fem)[163] ont été créées. Une régression multiple a été réalisée chez les hommes et les femmes de chaque condition, pour chacun des scores de risque perçu (RPG, RPV, RPDD) en variable dépendante et avec en variable prédictive, l'âge, (le kilométrage pour le score de RPV), le score de masculinité, le score de féminité, le score d'identification à son groupe ainsi que la variable d'interaction Id*Masc et la variable d'interaction Id*Fem (cf. Tableau 52).

Chez les hommes (cf. Tableau 52), en **condition contrôle**, aucun effet de la variable d'interaction Id*fem n'apparaît. En revanche, un effet de la variable d'interaction Id*Masc apparaît pour le score de RPV et pour le score de RPG. Le modèle explique 26.6% de la variance du score de RPV mais n'est pas significatif pour les scores de RPG et RPDD. La représentation graphique de l'effet de l'identification (modérateur) sur la relation entre la masculinité (VI) et le score de RPG et de RPV (cf. Figures 19 et 20) montre que chez les hommes de la condition contrôle, la relation entre le niveau de masculinité (fort ou faible) et les deux scores varient avec le niveau d'identification (fort ou faible). Plus précisément, le même pattern s'observe pour les deux scores : les hommes à la fois faiblement masculins et faiblement identifiés perçoivent plus de risque en général (mais pas spécifiquement dans les comportements à risque au volant) que les hommes faiblement masculins et fortement identifiés, tandis que les hommes à la fois fortement masculins et fortement identifiés en perçoivent plus que les hommes à la fois fortement masculins et faiblement identifiés. Chez les hommes de la **condition IS** en revanche, le modèle n'apparaît pas significatif pour les scores RPG et RPV et seulement tendanciel pour le score de RPDD. Pour ce dernier, aucun effet de la variable Id*Masc ne s'observe, mais un effet de la variable Id*fem apparaît. La représentation graphique de l'effet de l'identification (modérateur) sur la relation entre la masculinité (VI) et le score de RPDD montre que pour les hommes de la condition IS, la relation entre le niveau de masculinité (fort ou faible) et le score de RPDD varie avec le niveau d'identification (fort ou faible) : les hommes à la fois faiblement féminins et faiblement identifiés perçoivent plus de risque dans différents domaines que les hommes faiblement féminins et fortement identifiés, tandis que les hommes à la fois fortement féminins et fortement identifiés en perçoivent plus que les hommes à la fois fortement féminins et faiblement identifiés (cf. Figure 21).

Chez les femmes (cf. Tableau 52), en **condition contrôle**, le modèle explique 25.5% de la variance du score de RPV mais n'est pas significatif pour les scores de RPG et RPDD. Aucun effet de la variable d'interaction Id*fem n'apparaît. En revanche, un effet de la variable d'interaction Id*Masc apparaît pour le score de RPV. La représentation graphique de l'effet de l'identification (modérateur) sur la relation entre la masculinité (VI) et le score de RPV montre que les femmes à la fois faiblement masculines et faiblement identifiées perçoivent plus de risque au volant que les femmes faiblement masculines et fortement identifiés (cf. Figure 22). Chez les femmes de la **condition IS**, le modèle

[163] Nous avons centré les variables pour chacune des conditions (i.e., la moyenne des scores de masculinité et de féminité a été calculée pour chacune des deux conditions et la moyenne de masculinité et de féminité d'une condition donnée a été soustraite aux scores des sujets de la condition correspondante). Nous avons ensuite créé les termes d'interaction en réalisant une multiplication : score centré de masculinité de satisfaction × score centré de féminité.

explique 29.1% de la variance du score de RPG et 31.3% du score de RPDD mais n'est pas significatif pour les scores de RPV. Aucun effet de la variable d'interaction Id*Masc ou Id*Fem n'apparaît[164].

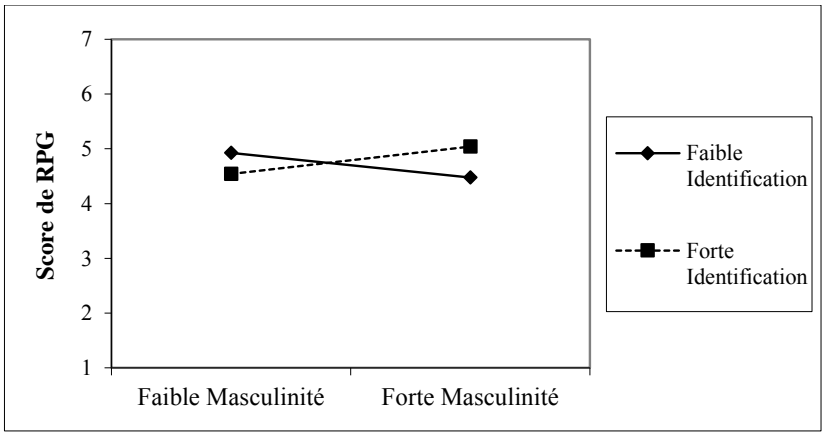


Figure 19. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*Id sur le score RPG pour les hommes de la condition contrôle (*N*=28).

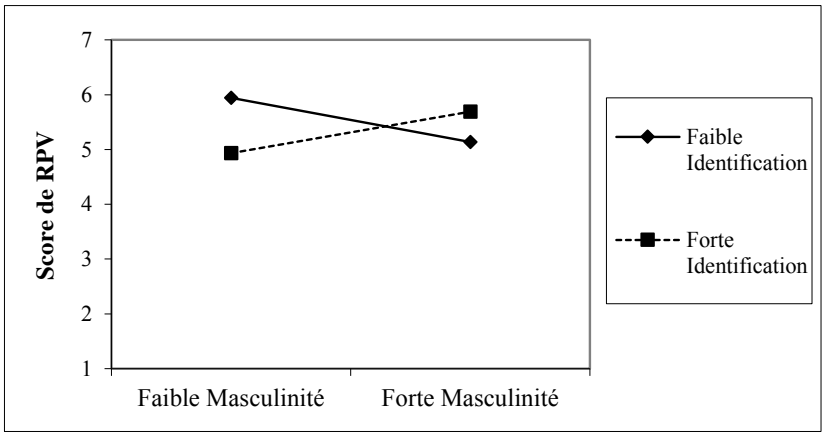


Figure 20. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*Id sur le score de RPV pour les hommes de la condition contrôle (*N*=28).

[164] Un effet tendanciel de la variable d'interaction If*Fem apparaît pour les scores de RPG et de RPDD (cf. Annexe 9.3). Le même pattern s'observe : les femmes à la fois fortement féminines et fortement identifiées perçoivent plus de risque dans différents domaines en en général (bien que pas spécifiquement dans les comportements à risque au volant) que les femmes faiblement féminines et fortement identifiés.

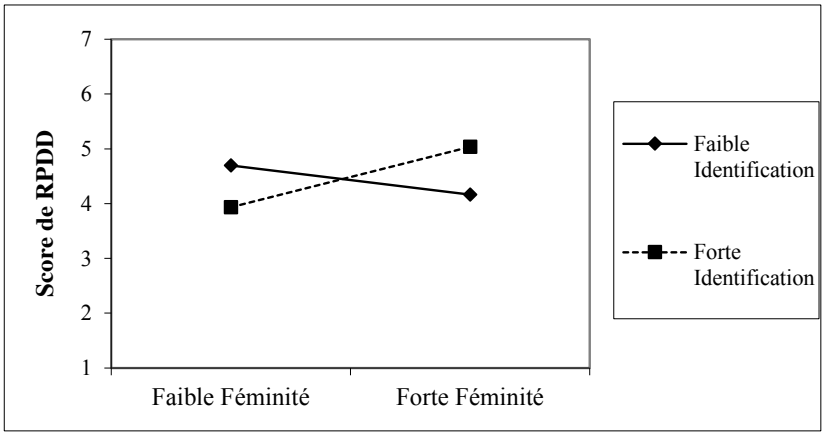


Figure 21. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction fem*Id sur le score de RPDD pour les hommes de la condition IS (*N*=26).

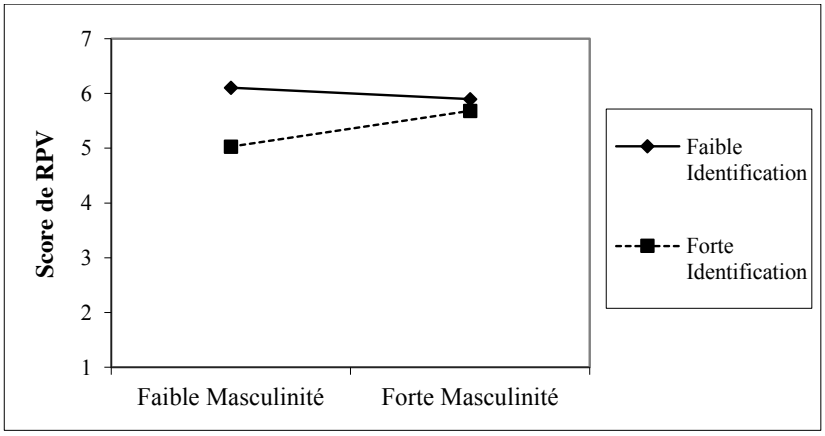


Figure 22. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*Id sur le score de RPV pour les femmes de la condition contrôle (*N*=47).

Tableau 52

Coefficients standardisés pour les analyses de régressions multiples des variables démographiques, du niveau d'identification à son groupe, et de l'interaction de l'identification à son groupe et de la masculinité et la féminité sur les scores de risque perçu pour les hommes (hommes (N=28) et les femmes (N=47) de la condition contrôle et les hommes (N=25) et les femmes (N=43) de la condition identité sexuée

	Condition contrôle						**Condition identité sexuée**					
	Hommes			**Femmes**			**Hommes**			**Femmes**		
	Score RPG	Score RPV	Score RPDD	Score RPG	Score RPV	Score RPDD	Score RPG	Score RPV	Score RPDD	Score RPG	Score RPV	Score RPDD
Âge	-.05	-.13	.00	-.09	-.06	-.09	-.26	-.08	-.34	.17	-.05	.27 (*p*=.05)
Km hebdo	-	.14	-	-	-.10	-	-	-.11	-	-	.06	-
Identification	-.10	-.44*	.11	-.29 (*p*=.07)	-.41**	-.17	.40	.26	.45	-.57**	-.41 (*p*=.06)	-.56**
Masculinité	-.03	-.10	-.01	-.06	.20	-.19	.13	.30	.03	.22	.18	.21
Féminité	.23	.01	.33	.34*	.34*	.29 (*p*=.1)	-.07	-.32	.12	.48***	.35*	.47***
Id*Masc	.45*	.62**	.27	.16	.36*	.02	.01	.12	-.08	-.13	-.22	-.05
Id*Fem	.13	.08	.09	-.04	-.10	.00	.50	.09	.71*	.31 (*p*=.08)	.22	.30 (*p*=.09)
R^2 ajusté	.15	.27 (*p*=.06)	.04	.05	.26**	-.02	-.02	-.21	.20	.29**	.07	.31**

Note : * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$

4.5 Effet médiateur de la masculinité et la féminité sur le lien entre sexe et risque perçu

Afin de tester l'effet médiateur partiel de la masculinité (H13a) et de la féminité (H13b) sur le lien entre le sexe et le risque perçu, nous avons suivi la méthode de Baron et Kenny (1986), présentée plus haut. Afin de compléter les résultats dont nous disposons déjà, de nouvelles analyses de régressions hiérarchiques ont été effectuées sur l'échantillon global de chaque condition pour le score de RPG, de RPV et RPDD (VD). Dans chacune de ces analyses, l'âge et le sexe étaient entrés en tant que variable prédictives dans le premier bloc et dans le second bloc était ajouté soit la masculinité, soit la féminité. Des tests de Sobel[165] ont complété ces analyses lorsque pertinent.

4.5.1 Effet médiateur de la masculinité sur le lien entre sexe et risque perçu

Nous allons dans un premier temps nous intéresser à la **condition contrôle**. La première étape consiste à montrer que notre VI (le sexe) a bien un effet significatif sur nos VD (scores de risque perçu). Cet effet se vérifie sur le score de RPG et tend à se vérifier pour le score de RPDD. Plus précisément, le fait d'être une femme prédit le score de RPG et tend à prédire le score de RPDD (cf. point 4.4). Aucun effet du sexe n'apparaît sur le score de RPV, aussi, l'analyse de médiation ne sera pas réalisée pour ce score. La deuxième étape consiste à vérifier le lien entre la VI (le sexe) et la variable médiatrice (la masculinité). Comme indiqué plus haut, le fait d'être un homme prédit positivement le score de masculinité ($\beta = -.3$, $t(72) = -2.6$, $p < .05$)[166] en condition contrôle. La troisième étape consiste à vérifier le lien entre le médiateur (le score de masculinité) et les variables dépendantes (score de RPG et RPDD) lorsque la VI (le sexe) est contrôlée. L'analyse de régression hiérarchique montre que lorsque le sexe est contrôlé, la masculinité ne prédit ni le score de RPG ($\beta = .00$, $t(74) < 1$, ns), ni le score de RPDD ($\beta = -.06$, $t(74) < 1$, ns). La troisième étape de l'analyse de médiation n'étant pas remplie, nous ne pouvons pas conclure à une médiation de la masculinité entre le sexe et le score de RPG et de RPDD. Ainsi, l'ensemble des conditions permettant de conclure à une relation de médiation de la masculinité entre le sexe et les scores de RPG, RPDD et RPV ne sont pas respectées (respectivement, étape 3 ; étape 3 ; et étape 1). Par conséquent, notre hypothèse 13a est infirmée pour la condition contrôle.

En ce qui concerne la **condition IS**, aucun effet du sexe ne s'observe sur les scores de RPG, RPV et RPDD (cf. point 4.4) (étape 1). Par conséquent, aucune analyse de médiation ne peut être réalisée et l'hypothèse d'une relation de médiation de la masculinité entre le sexe et les scores de risque perçu (H13a) est directement infirmée pour la condition IS.

4.5.2 Effet médiateur de la féminité sur le lien entre sexe et risque perçu

En ce qui concerne la **condition contrôle**, le fait d'être une femme prédit positivement le score de RPG et tend à prédire celui de RPDD (cf. point 4.4) (étape 1). Aucun effet du sexe n'apparaissant sur le score de RPV, l'analyse de médiation ne sera pas réalisée pour ce score. Par ailleurs,

---

[165] Le test de Sobel est un test statistique permettant de tester la significativité d'un effet de médiation. L'analyse a été effectuée grâce à l'outil en ligne proposé par Kristopher J. Preacher (Vanderbilt University) et Geoffrey J. Leonardelli (University of Toronto) : http://quantpsy.org/sobel/sobel.htm

[166] Dans ces analyses de régression, l'âge a également été contrôlé.

comme indiqué plus haut, le fait d'être une femme prédit positivement le score de féminité (β = .37, t(72) = 3.36, p < .001)[167] dans la condition contrôle (étape 2). Ensuite, l'analyse de régression hiérarchique montre que lorsque le sexe est contrôlé, la féminité prédit bien positivement le score de RPG (β =.33, t(74) = 2.71, p<.008), et le score de RPDD (β = .30, t(74) = 2.48, p < .02) (étape 3). Enfin, l'examen du lien entre la VI (le sexe) et la VD (score de RPG et de RPDD) (étape 4) indique qu'une fois la féminité contrôlée, le sexe ne prédit plus de manière significative le score de RPG (β = .12, t(74) < 1, ns) ni le score de RPDD (β = .10, t(74) < 1, ns). Les quatre conditions nécessaires pour conclure à une médiation de la féminité sur le lien entre le sexe et les scores de RPG et de RPDD étant remplies, un test de Sobel a été effectué pour les analyses de médiation réalisées sur chacun des scores. Le test de Sobel apparaît significatif pour le score de RPG (z = 2.11, p < .03) et pour le score de RPDD (z = 1.99, p < .05), indiquant la présence d'une médiation du score de féminité sur le lien entre le sexe et le score de RPG et de RPDD. Ainsi, l'ensemble des conditions permettant de conclure à une relation de médiation étant respectées pour les scores de RPDD (effet tendanciel du sexe) et de RPG et les tests de Sobel étant significatifs, l'hypothèse 13b est validée pour ces deux scores pour la condition contrôle. En revanche, l'étape 1 de l'analyse de médiation n'étant pas remplie pour le score de RPV, l'hypothèse d'une médiation de la féminité entre le sexe et le score de RPV est infirmée pour la condition contrôle.

En ce qui concerne la **condition IS**, aucun effet du sexe ne s'observe sur les scores de RPG, RPV et de RPDD (étape 1) (cf. point 4.4). Par conséquent, aucune analyse de médiation ne peut être réalisée et l'hypothèse d'une relation de médiation de la féminité entre le sexe et les scores de risque perçu est directement infirmée pour la condition IS.

4.6 Lien entre les variables démographiques, de mobilité et l'identité sexuée et les scores de prise de risque

4.6.1 Lien entre les variables démographiques (et de mobilité), la masculinité et la féminité, l'identification, le risque perçu et la prise de risque

Afin de tester nos hypothèses d'un effet de la masculinité et de la féminité sur les scores de prise de risque (H1 & H2), ainsi que pour observer l'effet prédictif d'un modèle incluant les variables démographiques et de mobilité, la masculinité et la féminité et le risque perçu, des analyses de régressions hiérarchiques ont été effectuées avec le score de PDRG, de CRV, ou de PDRDD en variable dépendante. Une première série d'analyses a été effectuée sur l'échantillon global de chaque condition avec les variables d'âge (et de kilométrage hebdomadaire pour le score de CRV) et de sexe en variables prédictives (bloc 1), l'ajout des scores de masculinité et de féminité (bloc 2) et enfin l'ajout du score de risque perçu correspondant au score de prise de risque investigué (bloc 3). Les coefficients de régression standardisés sont indiqués dans le Tableau 53. Une seconde série d'analyses a été effectuée sur les hommes et les femmes, de chaque condition, séparément, avec en variables prédictives l'âge (et le kilométrage hebdomadaire pour le score de CRV) (bloc 1), les scores de masculinité et de féminité (bloc 2), le score d'identification (bloc 3), afin de tester notre hypothèse d'un effet de l'identification sur les scores de prise de risque (H4), et enfin le score de risque perçu correspondant (bloc 4) (cf. Tableau 54). Pour tester nos hypothèses d'un effet différencié de l'identité sexuée sur le

[167] Dans ces analyses de régression, l'âge a également été contrôlé.

score de prise de risque selon le domaine du risque (H17 et H18), ainsi que pour tester en partie notre hypothèse d'un effet différencié de l'identité sexuée sur le score de prise de risque selon la condition (H25), les coefficients standardisés des scores de CRV et PDRDD et des deux conditions seront comparés visuellement.

4.6.1.1 Echantillon global

Nous allons dans un premier temps nous intéresser à la **condition contrôle** (cf. Tableau 53). En ce qui concerne l'effet du sexe, de l'âge (et du kilométrage hebdomadaire pour le score de CRV) (bloc 1), pour l'échantillon global, aucun des modèles n'apparaît significatif et aucun effet prédictif de ces variables ne s'observe. Lorsqu'on ajoute les scores de masculinité et de féminité (bloc 2), la masculinité prédit positivement le score de PDRG et PDRDD. En revanche, aucun effet prédictif de la féminité ne s'observe. Le modèle composé du sexe, de l'âge, et de la masculinité et de la féminité explique 8.8% du score de PDRDD (10.2% expliqué par la masculinité et la féminité). Bien que le modèle n'apparaisse pas significatif pour les scores de CRV et de PDRG, la masculinité et la féminité expliquent 8.1% de la variance du score de PDRG. Enfin, lorsqu'on ajoute le score de risque perçu correspondant au score de prise de risque investigué (bloc 3), celui-ci prédit négativement le score de prise de risque : le score de RPG prédit négativement le score de PDRG, le score de RPV prédit négativement le score de CRV et le score de RPDD prédit négativement le score de PDRDD. Le modèle composé du sexe, de l'âge, (du kilométrage pour le score de CRV), de la masculinité, de la féminité et du score de risque perçu correspondant explique 13.7% de la variance du score de PDRG (8.8% expliqué par le score de RPG), 11.4% du score de CRV (16% expliqué par le score de RPV) et enfin, 17.1% du score de PDRDD (9% expliqué par le score de RPDD).

Dans **la condition « identité sexuée » (IS)** (cf. Tableau 53), en ce qui concerne l'effet du sexe, de l'âge (et du kilométrage hebdomadaire pour le score de CRV) (bloc 1), pour l'échantillon global, aucun des modèles n'apparaît significatif et aucun effet prédictif de ces variables ne s'observe. Il en va de même lorsqu'on ajoute la masculinité et la féminité au modèle (bloc 2). En revanche, lorsqu'on ajoute le score de risque perçu correspondant au score de prise de risque investigué (bloc 3), celui-ci prédit négativement le score de prise de risque : le score de RPG prédit négativement le score de PDRG, le score de RPV prédit négativement le score de CRV et le score de RPDD prédit négativement le score de PDRDD. On voit de plus apparaître un effet prédictif de la masculinité qui n'apparaissait pas avant contrôle du risque perçu pour le score de RPG et de RPDD : la masculinité renforce ces deux scores. Le modèle composé du sexe, de l'âge, de la masculinité, de la féminité et du score de risque perçu correspondant explique 11.9% de la variance du score de PDRG (13.1% expliqué par le score de RPG), et 19.1% du score de PDRDD (19.6% expliqué par le score de RPDD). Pour le score de CRV, bien que le modèle, qui comprend également le kilométrage hebdomadaire, n'apparaisse pas significatif, le score de RPV semble expliquer 7% de la variance du score.

4.6.1.2 Hommes et femmes

Chez les hommes (cf. Tableau 54), aucun des modèles n'est significatif en **condition contrôle**. Seul un effet tendanciel de la féminité sur le score de CRV apparaît dans le bloc 2 : la féminité tend à inhiber la tendance à déclarer montrer des comportements à risque au volant. Dans la **condition IS**, seul apparaît un effet du risque perçu sur le score de PDRDD (bloc 3) : le score de RPDD prédit négativement le score de PDRDD. Le modèle composé de l'âge, du score de masculinité, de féminité,

d'identification et de RPDD tend à prédire 24.8% de la variance du score (18.6% expliqué par le score de RPDD). Le modèle n'apparaît pas significatif pour les scores de RPG et CRV.

Chez les femmes (cf. Tableau 54), si aucun effet de l'âge (et du kilométrage) (bloc 1) ne s'observe dans la **condition contrôle**, en revanche, dans la **condition IS**, l'âge prédit négativement le score de PDRG et de PDRDD, expliquant respectivement 10.3% et 15.2% de la variance du score. Lorsqu'on ajoute la masculinité et la féminité au modèle (bloc 2), le modèle n'apparaît significatif pour aucun des scores et ce dans les **deux conditions**. Toutefois, dans la **condition contrôle,** la masculinité renforce le score de PDRDD. Lorsqu'on ajoute le score d'identification au modèle (bloc 3), aucun effet ne s'observe, ni chez les femmes de la **condition contrôle**, ni chez celles de la **condition IS**. La variation du R2 n'apparaît significative pour aucun score. Enfin, lorsqu'on joute le score de risque perçu correspondant au score de prise de risque investigué (bloc 4), dans la **condition contrôle**, le score de RPG prédit négativement le score de PDRG, le score de RPV prédit négativement le score de CRV et le score de RPDD prédit négativement le score de PDRDD. Le modèle composé de l'âge, du score de masculinité, de féminité, d'identification et de RPDD prédit 13.6% de la variance du score (11.1% expliqué par le score de RPDD). Bien que le modèle n'apparaisse pas significatif pour les scores de RPG et CRV, les scores de RPG et de RPV expliquent respectivement 8.7% et 21.1% de la variance des scores de prise de risque. Dans la **condition IS** en revanche, le score de RPV prédit négativement le score de CRV (12.8% de la variance du score expliqué), mais aucun effet prédictif du score de risque perçu n'apparaît pour les scores de PDRG et de PDRDD. Le modèle composé de l'âge, de la masculinité, de la féminité, de l'identification, du score de risque perçu explique 15.5% de la variance du score de PDRDD et tend à prédire 13.4% de la variance du score de PDRG. En revanche, pour le score de CRV, le modèle qui comprend également le kilométrage hebdomadaire n'apparaît pas significatif.

4.6.1.3 Comparaison des conditions

En ce qui concerne la comparaison des effets observés dans les deux conditions (H25), comme indiqué, dans l'échantillon global, la masculinité (H1) prédit positivement les scores de PDRG et PDRDD en **condition contrôle**, mais aucun effet n'apparaît en **condition IS**. Chez les femmes, la masculinité renforce le score de PDRDD dans la condition contrôle uniquement. Chez les hommes, aucun effet n'apparaît dans aucune condition.

L'hypothèse 2 (effet de la féminité sur les scores de prise de risque) étant invalidée pour les deux conditions, aucune comparaison ne peut être effectuée pour cette variable. Chez les hommes, en revanche, la féminité tend à inhiber le score de CRV dans la **condition contrôle** uniquement. Chez les femmes, aucun effet n'apparaît dans aucune condition.

Enfin, en ce qui concerne l'effet de l'identification sur le niveau de prise de risque (H4), aucun effet ne s'observe, ni chez les hommes, ni chez les femmes, dans aucune des deux conditions.

4.6.1.4 Comparaison des domaines

Les effets différenciés, selon le domaine, de la masculinité, de la féminité et de l'identification pour l'échantillon global et par sexe, pour chacune des deux conditions, sur les scores de prise de risque, sont visibles ci-dessus.

Concernant, plus précisément, l'effet différencié, selon le domaine, de la masculinité sur le score de prise risque, chez les hommes (H17), étant donné qu'aucun effet de la masculinité n'apparaît,

dans aucune condition, pour les hommes, aucune comparaison ne peut être effectuée. L'analyse exploratoire des effets différenciés, selon le domaine, de la masculinité sur le score de prise de risque selon le domaine, chez les femmes, montre que seul apparaît un effet renforçateur de la masculinité sur le score de PDRDD en condition contrôle.

Concernant l'effet différencié, selon le domaine, du niveau d'identification des hommes sur le score de prise de risque (H18), étant donné qu'aucun effet de l'identification à son groupe n'apparaît, dans aucune condition, aucune comparaison ne peut être effectuée. Il est à noter qu'aucun effet n'apparaît non plus pour les femmes.

L'analyse exploratoire des effets différenciés, selon le domaine, de la féminité sur le score de prise de risque, montre que seul apparaît un effet inhibiteur tendanciel de la féminité sur le score de CRV des hommes en condition contrôle.

Tableau 53

Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques des variables démographiques, de masculinité, de féminité et du risque perçu sur les scores de prise de risque pour la condition contrôle (N=75) et pour la condition IS (N=68)

		Condition contrôle			**Condition Identité Sexuée**		
		Score PDRG	Score CRV	Score PDRDD	Score PDRG	Score CRV	Score PDRDD
1.	Sexe [a]	-.16	-.02	-.19	-.11	-.19	-.04
	Âge	.02	.05	.00	-.07	-.05	-.07
	Km hebdo	-	.04	-	-	-.04	-
	R^2 ajusté	-.00	-.04	.01	-.02	-.01	-.03
	ΔR^2	.03	.01	.04	.01	.03	.00
2.	Sexe [a]	-.01	.06	-.03	.04	-.11	.12
	Âge	-.02	.03	-.04	-.10	-.06	-.10
	Km hebdo	-	.05	-	-	-.05	-
	Masculinité	.25*	.03	.31*	.23	.11	.25 (*p*=.08)
	Féminité	-.20	-.16	-.18	-.14	-.08	-.14
	R^2 ajusté	.06 (*p*=.09)	-.05	.09*	-.01	-.03	-.01
	ΔR^2	.08*	.02	.10*	.04	.01	.05
3.	Sexe [a]	.03	.11	-.00	-.02	-.10	.00
	Âge	-.03	.03	-.05	-.13	-.08	-.13
	Km hebdo	-	.03	-	-	-.05	-
	Masculinité	.25*	.07	.28*	.28*	.15	.31*
	Féminité	-.09	-.06	-.08	-.05	-.06	-.011
	Score de RP	-.32**	-.42***	-.32**	-.38**	-.27*	-.47***
	R^2 ajusté	.14**	.11*	.17**	.12*	.03	.19**
	ΔR^2	.09**	.16***	.09**	.13**	.07*	.20***

Note : * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$; [a] 1 = homme, 2 = femme

Tableau 54

Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques des variables démographiques, de masculinité, de féminité, d'identification, et de risque perçu sur les scores de prise de risque chez les hommes (N=28) et les femmes (N=46) en condition contrôle et chez les hommes (N=25) et les femmes (N=43) en condition IS

			Condition contrôle			**Condition Identité Sexuée**		
			Score PDRG	Score CRV	Score PDRDD	Score PDRG	Score CRV	Score PDRDD
Hommes	1.	Âge	.08	.01	.10	.27	.03	.37 (*p*=.07)
		Km hebdo	-	-.02	-	-	-.06	-
		R^2 ajusté	-.03	-.08	-.03	.03	-.09	.10 (*p*=.07)
		ΔR^2	.01	.00	.01	.07	.00	.14 (*p*=.07)
	2.	Âge	.10	.07	.09	.2	-.00	.30
		Km hebdo	-	-.12	-	-	-.12	-
		Masculinité	.17	.00	.23	.31	.19	.35
		Féminité	-.33(*p*=.1)	-.40(*p*=.06)	-.26	-.11	-.02	-.16
		R^2 ajusté	.04	-.00	.02	.01	-.16	.11
		ΔR^2	.14	.15	.12	.06	.03	.08
	3.	Âge	.10	.07	.09	.21	-.00	.31
		Km hebdo	-	-.12	-	-	-.12	-
		Masculinité	.18	-.02	.26	.31	.19	.35
		Féminité	-.36(*p*=.09)	-.32	-.33	-.10	-.02	-.15
		Identification	-.11	.25	-.24	-.04	.00	-.04
		R^2 ajusté	.01	.02	.04	-.04	-.23	.06
		ΔR^2	.01	.06	.05	.00	.00	.00
	4.	Âge	.09	.04	.10	.10	-.02	.10
		Km hebdo	-	-.12	-	-	-.14	-
		Masculinité	.19	-.02	.26	.40	.27	.44(*p*=.07)
		Féminité	-.25	-.28	-.23	-.14	-.08	-.13
		Identification	-.11	.18	-.20	-.02	.05	-.06
		Score de RP[b]	-.29	-.28	-.22	-.35	-.20	-.48*
		R^2 ajusté	.06	.06	.05	.05	-.25	.25 (*p*=.06)
		ΔR^2	.07	.07	.04	.11	.04	.19*
Femmes	1.	Âge	-.02	.07	-.06	-.35*	-.11	-.42**
		Km hebdo	-	.08	-	-	-.04	-
		R^2 ajusté	-.02	-.03	-.02	.10*	-.04	.15**
		ΔR^2	.00	.01	.00	.12*	.01	.17**
	2.	Âge	-.06	.05	-.11	-.37*	-.12	-.43**
		Km hebdo	-	.11	-	-	-.03	-

	Masculinité	,27(*p*=.08)	.06	.33*	.06	.01	.07
	Féminité	-.14	-.10	-.15	-.21	-.15	-.19
	R^2 ajusté	.01	-.07	.05	.11(*p*=.06)	-.06	.15*
	Δ R^2	.08	.01	.11 (*p*=.08)	.04	.02	.04
3.	Âge	-.06	.04	-.11	-.38*	-.14	-.44**
	Km hebdo	-	.12	-	-	-.02	-
	Masculinité	,29 (*p*=.07)	.09	.34*	.046	-.00	.06
	Féminité	-.16	-.12	-.17	-.24	-.18	-.20
	Identification	.08	.10	.06	.14	.16	.08
	R^2 ajusté	-.00	-.09	.04	.102(*p*=.09)	-.06	.13*
	Δ R^2	.01	.01	.00	.02	.03	.01
4.	Âge	-.07	.09	-.14	-.34*	-.16	-.38*
	Km hebdo	-	.08	-	-	.00	-
	Masculinité	.25 (*p*=.1)	.12	.271(*p*=.07)	.11	.07	.12
	Féminité	-.05	.08	-.07	-.11	-.05	-.09
	Identification	-.01	-.12	.00	.05	.09	-.01
	Score de RP	-.32*	-.53**	-.36*	-.27	-.39*	-.25
	R^2 ajusté	.07	.13(*p*=.08)	.14*	.13 (*p*=.06)	.06	.16*
	Δ R^2	.09*	.21**	.11*	.05	.13*	.04

Note : * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$.

4.6.2 Effet modérateur de la féminité sur le lien masculinité/ prise de risque

Afin de tester l'effet modérateur de la féminité sur le lien entre le score de masculinité et les scores de prise de risque (H3), une régression multiple a été réalisée avec chacun des scores de risque perçu (PDRG, CRV, PDRDD) en variable dépendante. Une première série d'analyses de régression a été effectuée pour l'échantillon global de chaque condition avec en variable prédictive, le sexe, l'âge, (et le kilométrage hebdomadaire pour le score de CRV), le score de masculinité, le score de féminité et la variable d'interaction masc* fem (cf. Tableau 55). Une deuxième série d'analyses a été effectuée chez les hommes et les femmes de chaque condition avec en variable prédictive, l'âge, (et le kilométrage hebdomadaire pour le score de CRV), le score de masculinité, le score de féminité et la variable d'interaction masc* fem (cf. Tableau 56).

4.6.2.1 Echantillon global

En ce qui concerne la **condition contrôle**, comme on peut le voir dans le Tableau 55, le modèle explique 15.8% de la variance du score de PDRDD et 8.9% du score de PDRG. Aucun effet n'apparaît pour le score de CRV et le modèle n'est pas significatif. Un effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem apparaît pour le score de PDRDD[168]. Nous avons représenté graphiquement

[168] Un effet tendanciel apparaît également pour le score de PDRG. La représentation graphique met en évidence

l'effet de la féminité (modérateur) sur la relation entre la masculinité (VI) et les scores de PDRDD (cf. Figure 23). La Figure 23 montre que la relation entre le niveau de masculinité (fort ou faible) et le score de PDRDD ou PDRG varie avec le niveau de féminité (fort ou faible) : alors qu'une forte masculinité renforce le niveau de prise de risque dans différents domaines, quel que soit le niveau de féminité, une faible masculinité associée à une forte féminité réduit le niveau de prise de risque. **Pour la condition IS**, aucun effet de la variable d'interaction n'apparaît pour les scores de PDRG, CRV ou PDRDD.

4.6.2.2 Hommes et femmes

Lorsqu'on s'intéresse aux hommes et aux femmes (cf. Tableau 56), aucun modèle n'est significatif et aucun effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem ne s'observe pour les hommes des **deux conditions** ainsi que pour les femmes, de la **condition IS**. En revanche, pour les femmes de la **condition contrôle**, le modèle explique 18% de la variance du score de PDRDD mais n'est pas significatif pour le score de PDRG et de CRV. Un effet prédicteur de la variable d'interaction masc*fem apparaît pour le score de PDRDD. La représentation graphique de l'effet de la féminité (modérateur) sur la relation entre la masculinité (VI) et le score de PDRDD (cf. Figure 24) montre que chez les femmes de la condition contrôle, la relation entre le niveau de masculinité (fort ou faible) et le score de PDRDD varie avec le niveau de féminité (fort ou faible). Plus précisément, le même pattern que dans l'échantillon global de la condition contrôle s'observe : alors qu'une forte masculinité renforce le niveau de prise de risque dans différents domaines, quel que soit le niveau de féminité (fort ou faible), une faible masculinité associée à une forte féminité réduit le niveau de prise de risque chez les femmes de la condition contrôle. L'effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et la prise de risque qui s'observe dans l'échantillon global de la condition contrôle semble donc s'expliquer principalement par l'effet prédictif de l'interaction chez les femmes.

Tableau 55

Coefficients standardisés pour les analyses de régressions multiples des variables démographiques, de la masculinité, de la féminité et de l'interaction de la masculinité et de la féminité sur les scores de prise de risque pour la condition contrôle (N=75) et de la condition identité sexuée (N=68)

	Condition contrôle			**Condition identité sexuée**		
	Score PDRG	Score CRV	Score PDRDD	Score PDRG	Score CRV	Score PDRDD
Sexe [a]	-.03	.06	-.06	.05	-.11	.14
Age	-.02	.03	-.04	-.14	-.07	-.15
Km hebdo	-	.04	-	-	-.05	-
Masculinité	.26*	.03	.32**	.25 (*p*=.08)	.11	.29*
Féminité	-.20 (*p*=.1)	-.16	-.19	-.19	-.08	-.21
Masc*fem	.21 (*p*=.07)	-.01	.28*	-.16	-.01	-.21
R^2 ajusté	.09*	-.06	.16**	.00	-.05	.021

Note : * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$; [a] 1 = homme, 2 = femme

le même pattern de résultats que pour le score de PDRDD (cf. Annexe 9.3).

Tableau 56

Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques des variables démographiques, de la masculinité, de la féminité et de l'interaction de la masculinité et de la féminité sur les scores de prise de risque pour les hommes (N=27) et les femmes (N=46) de la condition contrôle et pour les hommes (N=27) et les femmes (N=46) de la condition IS

		Condition contrôle			**Condition identité sexuée**		
Sexe		Score PDRG	Score CRV	Score PDRDD	Score PDRG	Score CRV	Score PDRDD
Hommes	Age	.13	.07	.14	.19	.02	.28
	Km hebdo	-	-.12	-	-	-.13	-
	Masculinité	.39	.01	.49 (*p*=.07)	.29	.25	.29
	Féminité	-.40 (*p*=.06)	-.40(*p*=.07)	-.34 (*p*=.1)	-.10	-.04	-.13
	Masc*fem	.33	.00	.40	-.04	.09	-.10
	R^2 ajusté	.06	-.05	.07	-.04	-.22	.07
Femmes	Age	-.07	.05	-.13	-.39*	-.13	-.46**
	Km hebdo	-	.10	-	-	-.03	-
	Masculinité	.15	.08	.16	.12	.02	.15
	Féminité	-.11	-.10	-.11	-.26	-.16	-.25
	Masc*fem	.28 (*p*=.08)	-.05	.41**	-.13	-.02	-.16
	R^2 ajusté	.06	-.10	.18*	.09	-.09	.14*

Note : * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$

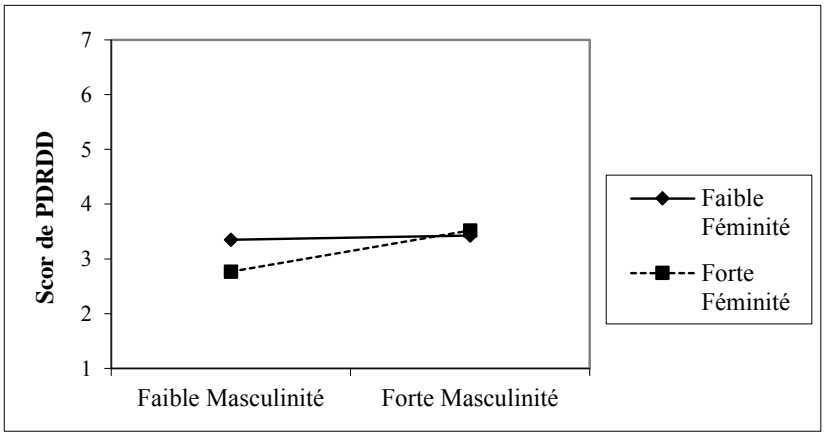


Figure 23. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score de PDRDD pour la condition contrôle (N=75).

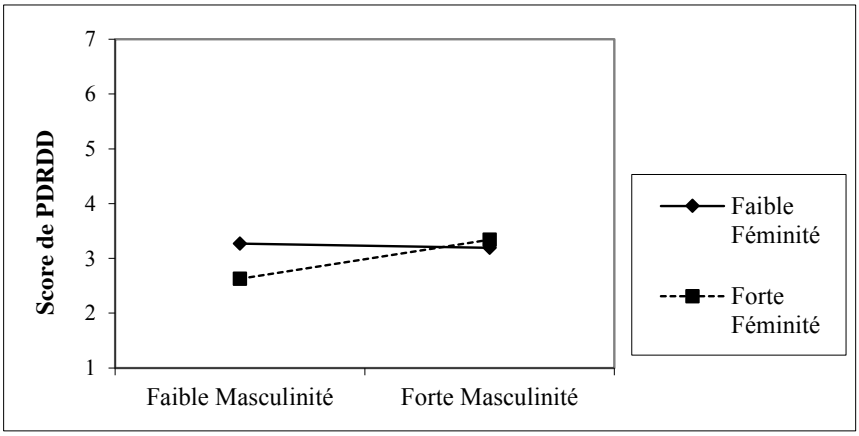


Figure 24. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score de PDRDD pour les femmes de la condition contrôle (N=47).

4.6.3 Effet modérateur du niveau d'identification sur le lien masculinité/ prise de risque et féminité/ prise de risque

Afin de tester l'effet modérateur du niveau d'identification sur le lien entre le score de masculinité et de féminité et les scores de prise de risque (H5 et H6), une régression multiple a été réalisée chez les hommes et les femmes de chaque condition, pour chacun des scores de prise de risque (PDRG, CRV, PDRDD) en variable dépendante. Les variables prédictives étaient l'âge, (le kilométrage pour le score de CRV), le score de masculinité, le score de féminité, le score d'identification à son groupe ainsi que la variable d'interaction Id*Masc et la variable d'interaction Id*Fem (cf. Tableau 57).

Chez les hommes, aucun effet de la variable d'interaction Id*Masc et aucun effet de la variable d'interaction Id*fem n'apparaît dans la **condition contrôle**.

Chez les hommes de la **condition IS**, en revanche, bien qu'aucun modèle ne soit significatif, un effet significatif de la variable Id*Masc apparaît pour les scores de PDRG et de CRV mais aucun effet de la variable Id*Fem ne s'observe. La représentation graphique de l'effet de l'identification (modérateur) sur la relation entre la masculinité (VI) et le score de PDRG (cf. Figure 25) et de CRV (cf. Figure 26) montre que pour les hommes de la condition IS, la relation entre le niveau de masculinité (fort ou faible) et le score de PDRG et de CRV varie avec le niveau d'identification (fort ou faible). On observe relativement le même pattern de résultats pour les deux scores : les hommes faiblement masculins mais fortement identifiés à leur groupe de sexe ainsi que les hommes fortement masculins mais faiblement identifiés montrent davantage de prise de risque que les autres individus. L'effet d'interaction semble plus marqué pour le score de CRV.

Chez les femmes, aucun effet des variables d'interaction Id*Masc et Id*fem n'apparaît ni en **condition contrôle**, ni en **condition IS**.

Tableau 57

Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques des variables démographiques, du niveau d'identification à son groupe, et de l'interaction de l'identification à son groupe et de la masculinité et la féminité sur les scores de prise de risque pour les hommes (N=28) et des femmes (N=46) de la condition contrôle et pour les hommes (N=27) et les femmes (N=43) de la condition IS

	Condition contrôle						**Condition Identité sexuée**					
	Hommes			**Femmes**			**Hommes**			**Femmes**		
	Score PDRG	Score CRV	Score PDRDD	Score PDRG	Score CRV	Score PDRDD	Score PDRG	Score CRV	Score PDRDD	Score PDRG	Score CRV	Score PDRDD
Âge	.08	.03	.09	.04	.11	-.12	.26	.10	.32	-.43**	-.18	-.48**
Km hebdo	-	-.22	-	-	.12	-	-	-.21	-	-	-.03	-
Identification	.01	.38	-.13	.03	.08	.01	.10	.35	-.05	.32	.22	.30
Masculinité	.20	-.00	.27	.33 (*p*=.06)	.04	.42*	.52*	.43	.54*	.07	.02	.08
Féminité	-.33	-.44	-.27	-.08	-.08	-.09	-.03	.09	-.11	-.24	-.18	-.22
Id*Masc	-.33	-.24	-.33(*p*=.1)	.08	-.14	.17	-.65*	-.80*	-.45	-.02	-.13	.06
Id*Fem	.05	.23	.01	.22	.10	.23	.15	.43	-.05	-.29	-.15	-.30
R^2 ajusté	.04	-.00	.08	-.01	-.11	.05	.19	.07	.19	.11	-.09	.15(*p*=.07)

Note : * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$

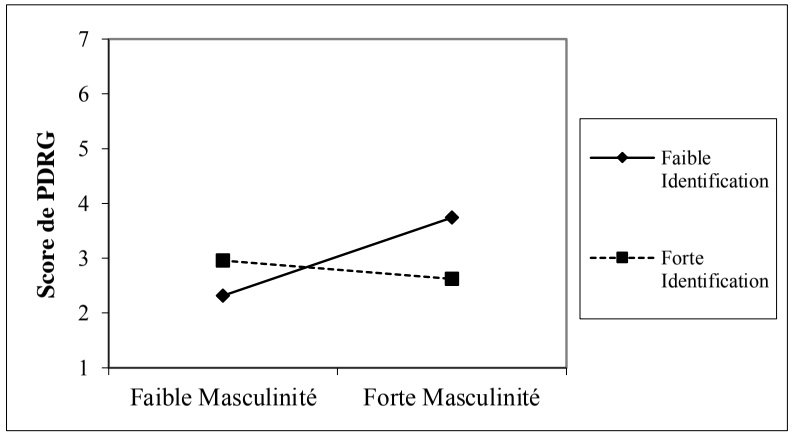


Figure 25. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction Id*Masc sur le score de PDRG pour les hommes de la condition IS (*N*=26).

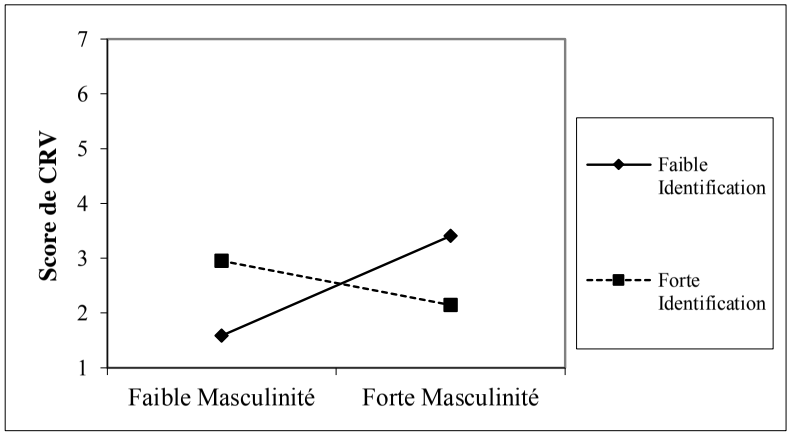


Figure 26. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction Id*Masc sur le score de CRV pour les hommes de la condition IS (*N*=26).

4.7 Effet médiateur de la masculinité et la féminité sur le lien entre sexe et prise de risque

Afin de tester l'effet médiateur partiel de la masculinité (H7a) et de la féminité (H7b) sur le lien entre le sexe et la prise de risque, nous avons suivi la méthode de Baron et Kenny (1986) présentée plus haut. Afin de compléter les résultats dont nous disposons déjà, de nouvelles analyses de régressions hiérarchiques ont été effectuées sur l'échantillon global de chaque condition pour le score de PDRG, de CRV et PDRDD (VD). Dans chacune de ces analyses, l'âge et le sexe (et le kilométrage pour le score de CRV) étaient entrés en tant que variable prédictives dans le premier bloc et dans le second bloc était ajouté soit la masculinité, soit la féminité. Le score de risque perçu correspondant au score de prise de risque investigué (RPG, RPDD ou RPV) était ajouté dans un troisième bloc afin de tester l'effet de médiation du risque perçu sur le lien entre la masculinité ou la féminité et le score de prise de risque (cf. point 4.8). Ces analyses de régressions hiérarchiques sont présentées en Annexes 9.3.

La première étape consiste à montrer que notre VI (le sexe) a bien un effet significatif sur nos VD (scores de prise de risque). Or, comme indiqué plus haut, aucun effet du sexe n'apparaît sur les scores de PDRG, PDRDD et PDRV, ni dans la **condition contrôle**, ni dans la **condition IS** (cf. point 4.6). Par conséquent, aucune analyse de médiation ne peut être effectuée. Notre hypothèse d'une médiation de la masculinité et de la féminité sur le lien entre le sexe et le score de PDRG, PDRDD et PDRV est d'ores et déjà infirmée pour les deux conditions.

4.8 Effet médiateur du risque perçu sur le lien masculinité/prise de risque et féminité/prise de risque

Afin de tester l'effet médiateur partiel du risque perçu sur le lien entre la masculinité d'une part (H16a) et la féminité d'autre part (H16b) et la prise de risque, nous avons à nouveau suivi la méthode de Baron et Kenny (1986). Pour cela, une série d'analyses de régressions hiérarchiques, présentée dans le point précédent (cf. Annexe 9.3), a été menée sur l'échantillon global de chaque condition afin de compléter les résultats dont nous disposons déjà.

4.8.1 Effet médiateur du risque perçu sur le lien entre masculinité et prise de risque

Nous allons dans un premier temps nous intéresser à la **condition contrôle**. La première étape consiste à montrer que notre VI (la masculinité) a bien un effet significatif sur nos VD (scores de prise de risque). Cet effet se vérifie sur le score de PDRDD ($\beta = .29$, $t(71) = 2.46$, $p < .02$) et tend à se vérifier pour le score de PDRG ($\beta = .24$, $t(71) = 1.94$, $p = .06$). Plus précisément, le fait d'être masculin prédit le score de PDRDD et tend à prédire le score de PDRG. Aucun effet de la masculinité n'apparaît sur le score de CRV ($\beta = .01$, $t(70) < 1$, ns). Par conséquent, l'analyse de médiation ne sera pas réalisée pour ce score. La deuxième étape consiste à vérifier le lien entre la VI (la masculinité) et la variable médiatrice (le risque perçu)[169]. Le score de masculinité ne prédit ni le score de RPG, ni celui de RPDD dans la condition contrôle. A ce stade de l'analyse de médiation, notre hypothèse est déjà infirmée pour

[169] Les analyses de régressions effectuées pour tester l'effet prédicteur de la masculinité sur le risque perçu sont présentées en Annexe 9.3.

la condition contrôle[170]. Cette deuxième étape de l'analyse de médiation n'étant pas remplie, nous ne pouvons conclure à une médiation du score de RPDD entre la masculinité et le score de PDRDD. Par conséquent, notre hypothèse 16a est infirmée pour la condition contrôle.

En ce qui concerne la **condition IS**, le score de masculinité ne prédit ni le score de PDRG (β = -.2, t(67) = 1.42, ns), ni celui de CRV (β = .09, t(67) < 1, ns), ni celui de PDRDD (β = -.22, t(67) = 1.63, ns) (étape 1). Par conséquent, aucune analyse de médiation ne peut être réalisée et l'hypothèse d'une médiation du score de risque perçu entre le score de masculinité et les scores de prise de risque (H16a) est directement infirmée pour la condition IS.

4.8.2 Effet médiateur du risque perçu sur le lien entre féminité et prise de risque

Nous allons dans un premier temps nous intéresser à la **condition contrôle**. Le score de féminité ne prédit ni le score de PDRG (β = -.17, t(71) = -1.35, ns), ni celui de CRV (β = -.16, t(71) = -1.21, ns), ni celui de PDRDD (β = -.15, t(71) = -1.16, ns) (étape 1). Par conséquent, aucune analyse de médiation ne peut être réalisée et l'hypothèse d'une médiation du score de risque perçu entre le score de féminité et les scores de prise de risque (H16b) est directement infirmée pour l'échantillon global de la condition contrôle.

De même, en ce qui concerne la **condition IS**, le score de féminité ne prédit ni le score de PDRG (β = -.06, t(64) < 1, ns), ni celui de CRV (β = -.05, t(63) < 1, ns), ni celui de PDRDD (β = -.05, t(64) < 1, ns) (étape 1). Par conséquent, là encore, aucune analyse de médiation ne peut être réalisée et l'hypothèse d'une médiation par le score de risque perçu de la relation entre le score de féminité et les scores de prise de risque (H16b) est directement infirmée pour l'échantillon global de la condition identité sexuée.

4.9 Effet médiateur du risque perçu sur le lien entre identification et prise de risque chez les hommes et les femmes

Afin de tester l'effet médiateur partiel du risque perçu sur le lien entre l'identification des hommes (H16c) et la prise de risque, et analyser de manière exploratoire cet effet chez les femmes, nous avons à nouveau suivi la méthode de Baron et Kenny (1986). Afin de compléter les résultats dont nous disposons déjà, de nouvelles analyses de régressions hiérarchiques ont été effectuées sur l'échantillon des hommes d'une part et l'échantillon des femmes d'autre part de chaque condition pour les scores de PDRG, de CRV et PDRDD (VD). Dans chacune de ces analyses, l'âge (et le kilométrage pour le score de CRV) étaient entrés en tant que variable prédictives dans le premier bloc et dans le second bloc était ajouté le score d'identification à son groupe de sexe. Le score de risque perçu

[170] Les deux dernières étapes ont toutefois été effectuées. La troisième étape consiste à vérifier le lien entre le médiateur (le score de risque perçu) et les variables dépendantes (score de PDRG et PDRDD) lorsque la VI (la masculinité) est contrôlée. L'analyse de régression hiérarchique montre que lorsque la masculinité est contrôlée, le score de RPG et celui de RPDD prédisent bien respectivement les scores de PDRG *(β =-.35, t(70)=-3.14, p<.002)* et de PDRDD *(β = -.34, t(70)=-3.16, p<.002)*. La quatrième étape consiste à examiner si le lien entre la VI (masculinité) et la VD (score de PDRG ou PDRDD) reste significative et si le bêta diminue après contrôle du médiateur (le score de RPG ou RPDD). L'effet de la masculinité reste significatif et le bêta inchangé pour le score de PDRG *(β .24, t(70) = 2.07, p<.04)* tandis qu'il reste significatif mais voit son bêta diminuer sensiblement pour le score de de PDRDD *(β =.27, t(70) = 2.43, p<.02)* (de .29 à .27).

correspondant au score de prise de risque investigué (RPG, RPDD ou RPV) était ajouté dans un troisième bloc afin de tester l'effet de médiation du risque perçu sur le lien entre l'identification et le score de prise de risque.

4.9.1 Effet médiateur du risque perçu sur le lien identification/prise de risque chez les hommes

En ce qui concerne les **hommes de la condition contrôle**, le score d'identification ne prédit ni le score de PDRG (β =.1, t(25) < 1, ns), ni celui de CRV (β =.39, t(24) = 2.03, p = .06), ni celui de PDRDD (β =.-.02, t(25) < 1, ns) (étape 1). De même, pour les **hommes de la condition IS**, le score d'identification ne prédit ni le score de PDRG (β =.05, t(22) < 1, ns), ni celui de CRV (β = .06, t(21) < 1, ns), ni celui de PDRDD (β = .05, t(22) < 1, ns) (étape 1). Par conséquent, aucune analyse de médiation ne peut être réalisée et l'hypothèse d'une médiation du score de risque perçu entre le score d'identification des hommes à leur groupe et les scores de prise de risque (H18c) est directement infirmée pour les hommes des deux conditions.

4.9.2 Effet médiateur du risque perçu sur le lien identification/prise de risque chez les femmes

En ce qui concerne les **femmes de la condition contrôle**, le score d'identification ne prédit ni le score de PDRG (β = -.01, t(44) < 1, ns), ni celui de CRV (β = .05, t(43) < 1, ns), ni celui de PDRDD (β = -.04, t(44)< 1, ns) (étape 1). De même, pour les **femmes de la condition IS**, le score d'identification ne prédit ni le score de PDRG (β = .06, t(42) < 1, ns), ni celui de CRV (β = .11, t(39) < 1, ns), ni celui de PDRDD (β = .02, t(40) < 1, ns) (étape 1). Par conséquent, aucune analyse de médiation ne peut être réalisée et l'analyse exploratoire de l'effet de médiation du score de risque perçu entre le score d'identification des femmes à leur groupe et les scores de prise de risque ne révèle aucun effet, pour les femmes des deux conditions.

4.10 Effet du niveau d'identification et de masculinité en fonction du sexe sur la prise de risque

Dans le but de tester l'hypothèse d'un effet différencié de l'identité sexuée selon le sexe et la condition sur les scores de prise de risque (H14, H15, H23, H24), des analyses supplémentaires ont été effectuées afin de préciser les effets observés dans les autres analyses menées de manière séparée dans les différentes conditions.

Afin de tester l'hypothèse selon laquelle les hommes fortement masculins de la condition « identité sexuée » montrent un score de prise de risque plus important que les autres individus (H23), une série d'ANOVA factorielles a été effectuée afin d'observer l'effet du niveau de masculinité en fonction du sexe et de la condition sur les scores de prise de risque. Une variable catégorielle « niveau de masculinité » à deux modalités (faible et fort) a été créée[171]. La condition, le sexe et le niveau de

[171] La variable dichotomique a été créée par le calcul de la médiane du score de masculinité dans chaque condition : les individus (hommes et femmes) sont considérés comme fortement masculins s'ils se situent au-dessus de la médiane calculée pour la condition. Il est à noter que l'ANOVA a pu être effectuée étant donné qu'aucune

masculinité constituaient les variables indépendantes et les scores de prise de risque (scores de PDRG, de CRV et de PDRDD), les variables dépendantes. Dans ces analyses, seul l'effet d'interaction du niveau de masculinité et de la condition ainsi que du niveau de masculinité, de la condition et du sexe nous intéresse. Les autres effets ne seront pas commentés[172].

Afin d'observer les effets différenciés du niveau de masculinité en fonction du sexe dans chacune des conditions, des ANOVA's ont été effectuées dans les deux conditions de manière séparée. Ces analyses devraient nous permettre de vérifier dans chaque condition l'hypothèse selon laquelle les hommes fortement masculins obtiendraient un score de prise de risque plus élevé que les autres individus (H14). Dans ces analyses, étaient testés l'effet du sexe, du niveau de masculinité et l'effet d'interaction des deux variables. Seul l'effet d'interaction des deux variables nous intéresse. Les effets principaux du niveau de masculinité et du sexe[173] ne seront pas commentés.

Afin de tester l'hypothèse selon laquelle les hommes fortement identifiés de la condition « identité sexuée » obtiendraient un score de prise de risque plus élevé que les autres individus (H24), une série d'ANOVA's factorielles a été effectuée afin d'observer l'effet de l'identification selon le sexe et de la condition sur les scores de prise de risque. Plus précisément, en plus de la variable condition, une variable à quatre modalités a été utilisée: la variable sex-Id[174]. Cette variable comprend 4 modalités : les hommes faiblement identifiés (1), les hommes fortement identifiés (2), les femmes faiblement identifiés (3) et les femmes fortement identifiés (4). Cette analyse avait pour principal objectif d'observer l'effet d'interaction de la variable condition et de la variable « sexe-Id ». Les effets principaux de la condition et de la variable sex_Id ne seront pas commentés.

Afin d'observer les effets différenciés du niveau d'identification en fonction du sexe dans chacune des conditions, des ANOVA's ont été effectuées dans les deux conditions de manière séparée. Ces analyses devraient nous permettre de vérifier dans chaque condition l'hypothèse selon laquelle les hommes fortement identifiés obtiendraient un score de prise de risque plus élevé que les autres individus (H15). Dans ces analyses, était testé l'effet de la variable Sex-Id à quatre modalités.

Les scores de PDRG, PDRDD et CRV en fonction du niveau de masculinité et d'identification selon le sexe et la condition sont présentés en Annexe 9.3.

A titre exploratoire, ces différentes analyses ont également été effectuées pour les scores de risque perçu, mais aucun effet notable n'apparaît. Ces analyses et les moyennes des scores de RPG, RPV et RPDD selon le niveau de masculinité et d'identification, par sexe et par condition sont présentées en Annexe 9.3.

---

différence entre les deux conditions ne s'observe pour le score de masculinité (cf. point 4.2).

[172] Les effets du sexe, de la condition et l'effet d'interaction sexe* condition ont déjà été commentés plus haut (cf. point 4.2).

[173] L'effet principal du sexe est présenté plus haut (cf. point 4.2).

[174] La variable sex_Id a été créée spécialement pour cette analyse étant donné qu'observer l'effet d'identification seul sur les scores sans prendre en compte le sexe présente peu d'intérêt. La variable a été créée par le calcul de la médiane du score d'identification dans chaque condition : les individus (hommes et femmes) sont considérés comme fortement identifiés à leur groupe de sexe s'ils se situent au-dessus de la médiane calculée pour la condition. Il est à noter que l'ANOVA a pu être effectuée étant donné étant donné qu'aucune différence entre les deux conditions ne s'observe pour ce score (cf. point 4.2).

4.10.1 Effet du niveau de masculinité selon le sexe et la condition

Les résultats de ces analyses n'apportant rien de plus aux éléments déjà présentés, ne sont présentés ici que les résultats des ANOVA's nous permettant de répondre à nos hypothèses (i.e., les effets d'interaction de la condition, du sexe et du niveau de masculinité pour la première série d'ANOVA's menée sur l'échantillon global et l'effet d'interaction du sexe et du niveau de masculinité pour les ANOVA's menées dans chaque condition).

En ce qui concerne les ANOVA's effectuées sur l'ensemble de l'échantillon, aucun effet d'interaction du niveau de masculinité, du sexe et de la condition n'apparaît pour les scores de PDRG ($F(1, 142) < 1$, ns), de CRV ($F(1, 142) = 1.06$, ns) et de PDRDD ($F(1, 142) = 1.06$, ns).

En ce qui concerne les ANOVA's effectuées pour les deux conditions de manière indépendantes, pour les sujets de la **condition contrôle**, aucun effet d'interaction du sexe et du niveau de masculinité n'apparaît pour les scores de PDRG ($F(1, 74) < 1$, ns), de CRV ($F(1, 74) < 1$, ns) et PDRDD ($F(1, 74) < 1$, ns). De même, pour les sujets de la **condition IS**, aucun effet d'interaction de la condition et du niveau de masculinité n'apparaît pour les scores de PDRG ($F(1, 67) = 1.7$, ns), de CRV ($F(1, 67) < 1$, ns) et PDRDD ($F(1, 67) = 1.75$, ns).

4.10.2 Effet du niveau d'identification selon le sexe et la condition

Les résultats de ces analyses n'apportant rien de plus aux éléments déjà présentés, ne sont présentés ici que les résultats des ANOVA's nous permettant de répondre à nos hypothèses (i.e., les effets d'interaction de la condition et de la variable sex_Id pour la première série d'ANOVA menée sur l'échantillon global et l'effet principal de la variable sex_Id pour les ANOVA's menées dans chaque condition).

En ce qui concerne les ANOVA's effectuées sur l'ensemble de l'échantillon, aucun effet d'interaction entre la condition et de la variable sex-Id n'apparaît pour les scores de PDRG ($F(3, 142) < 1$, ns), de CRV ($F(3, 142) = 1.76$, ns) et de PDRDD ($F(3, 142) < 1$, ns).

En ce qui concerne les ANOVA's effectuées pour les deux conditions de manière indépendantes, pour les sujets de la **condition contrôle**, aucun effet de la variable sex_Id n'apparaît pour les scores de PDRG ($F(3, 71) = 1.03$, ns), de CRV ($F(3, 71) = 1.43$, ns) et PDRDD ($F(3, 71) < 1$, ns). De même, pour les sujets de la **condition IS** aucun effet de la variable sex_Id n'apparaît pour les scores de PDRG ($F(3, 64) < 1$, ns), de CRV ($F(3, 64) = 1.01$, ns) et PDRDD ($F(3, 64) < 1$, ns).

Tableau 58

Synthèse des résultats significatifs de l'étude 7

Effet observé (analyse)[a]	**Section**	**Résultats significatifs**					
Effet de la condition sur les scores (ANOVA's factorielles)	4.2	Mesures de l'identité sexuée	- Effet de la condition sur le score de féminité : contrôle> IS - Effet du sexe sur le score de masculinité : hommes > femmes - Effet du sexe sur le score de féminité : femmes > hommes				
		Comportements à risque	- *Effet de la condition sur CRV (p=.06) : IS > contrôle*				
		Risque perçu	- *Effet d'interaction condition*sexe sur RPDD (p=.05) : femmes contrôle > hommes contrôle et femmes IS*				
Effet de la condition chez les hommes et les femmes séparés (t de Student)	4.2		**Hommes**		**Femmes**		
		Mesure de l'identité sexuée	Féminité : hommes IS < contrôle		aucun		
		Comportements à risque	aucun		aucun		
		Risque perçu	aucun		*RPG (p=.05) et RPDD (p.06) : femmes contrôle > femmes IS*		
Effet du sexe et de l'âge sur le score de masculinité et de féminité. (régressions multiples)	4.3		**Condition contrôle**		**Condition IS**		
			- le fait d'être un homme renforce le score de masculinité - Le fait d'être une femme renforce le score de féminité.		- Le fait d'être un homme renforce le score de masculinité - Le fait d'être une femme renforce le score de féminité.		
Lien entre les variables démographiques et de mobilité, la masculinité et la féminité, l'identification et les scores de risque perçu (régressions hiérarchiques)	4.4		**Échantillon global**		**Hommes**		**Femmes**
			Contrôle	**IS**	**Contrôle**	**IS**	**Contrôle**	**IS**
		Variables démographiques et de mobilité	Le fait d'être une femme renforce RPG	aucun effet	aucun effet	*Le fait d'être jeune tend à renforcer le score de RPDD (p=.05)*	aucun effet	aucun effet
		Masculinité et féminité	La féminité renforce RPG et RPDD, et *RPV (p=.05)*	*La féminité renforce RPDD (p=.09)*	*la féminité renforce RPG (p=.06) et RPDD (p=.06)*	aucun effet	*La féminité renforce RPG (p=.07)*	la féminité renforce RPG, RPDD *et RPV (p=.07)*
		Identification	-	-	aucun effet	aucun effet	L'identification inhibe RPV	L'identification inhibe RPG et RPDD

Effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu (régressions multiples)	4.4.2	Effet d'interaction masc*fem sur RPDD : forte féminité*faible masculinité renforce RPDD	aucun effet	Effet d'interaction masc*fem sur RPG, *RPV (p=.06) et RPDD (p=.07)* : forte féminité*faible masculinité ainsi que faible féminité*forte masculinité renforce scores et faible féminité*faible masculinité ainsi que forte féminité*forte masculinité inhibe RPG, RPV et RPDD	aucun effet	aucun effet	aucun effet
Effet modérateur du niveau d'identification sur le lien masculinité/ risque perçu et féminité/ risque perçu (régressions multiples)	4.4.3	-	-	Effet d'interaction Id*Masc sur RPV et RPG : faible masculinité* faible identification et forte masculinité*forte identification renforce RPV et RPG tandis que faible masculinité*forte identification et forte masculinité*faible identification inhibe RPV et RPG.	Effet d'interaction Id*Fem sur RPDD : faible féminité* faible identification et forte féminité*forte identification renforce RPDD faible féminité* forte identification et forte féminité* faible identification inhibe RPDD	Effet d'interaction Id*Masc sur RPV : faible masculinité*faible identification renforce et faible masculinité* forte identification inhibe RPV	aucun effet de Id*Masc et Id*Fem

Effet médiateur de la masculinité et la féminité sur le lien entre sexe et risque perçu (méthode de Baron et Kenny, 1986 et test de Sobel)	4.5	**Condition contrôle** - Aucun effet médiateur de la masculinité - Médiation de la féminité sur le lien entre le sexe et les scores de *RPDD (effet tendanciel)* et RPG	**Condition IS** - Aucun effet médiateur de la masculinité - Aucun effet médiateur de la féminité

			Echantillon global		**Hommes**		**Femmes**	
			Contrôle	**IS**	**Contrôle**	**IS**	**Contrôle**	**IS**
Lien entre les variables démographiques et de mobilité, la masculinité et la féminité, l'identification, le risque perçu et les scores de prise de risque (régressions hiérarchiques, régressions multiples)	4.6	Variables démographiques et de mobilité	aucun effet	aucun effet	aucun effet	aucun effet	aucun effet	l'âge prédit négativement PDRG et PDRDD
		Masculinité et féminité	La masculinité renforce PDRG et PDRDD.	aucun effet	*La féminité tend à inhiber le score de CRV (p=.06)*	aucun effet	La masculinité renforce PDRDD *et PDRG (p=.07)*	aucun effet
		Identification			aucun effet	aucun effet	aucun effet	aucun effet
		Risque perçu	- RPG prédit négativement PDRG - RPV prédit négativement CRV - RPDD prédit négativement PDRDD	- RPG prédit négativement PDRG - RPV prédit négativement CRV - RPDD prédit négativement PDRDD	aucun effet	- RPDD prédit négativement PDRDD	- RPG prédit négativement PDRG - RPV prédit négativement CRV - RPDD prédit négativement PDRDD	- RPV prédit négativement CRV
Effet modérateur de la féminité sur le lien masculinité/ prise de risque (Régression multiple)	4.6.2		- Effet d'interaction masc*fem sur PDRDD : forte masculinité* féminité	aucun effet	aucun effet	aucun effet	Effet d'interaction masc*fem sur PDRDD : forte masculinité* féminité (forte ou faible) renforce PDRDD, faible masculinité * forte	aucun effet

		(forte ou faible) renforce PDRDD, faible masculinité * forte féminité inhibe PDRDD.				féminité inhibe PDRDD.	
Effet modérateur du niveau d'identification sur le lien masculinité/ risque perçu et féminité/ prise de risque (Régression multiple)	4.6.3	-	-	aucun effet	Effet d'intéraction Id*Masc sur PDRG et CRV : faible masculinité* forte identification et faible identification*forte masculinité renforce PDRG et CRV, forte masculinité* forte identification et faible masculinité*faible identification inhibe PDRG et CRV	aucun effet	aucun effet
Effet médiateur du risque perçu sur le lien identification /prise de risque (méthode de Baron et Kenny, 1986)	4.9	-	-	aucun effet	aucun effet	aucun effet	aucun effet
		Contrôle			**IS**		
Effet médiateur de la masculinité et la féminité sur	4.7	- aucun effet médiateur de la masculinité - aucun effet médiateur de la féminité			- aucun effet médiateur de la masculinité - aucun effet médiateur de la féminité		

le lien entre sexe et prise de risque (méthode de Baron et Kenny, 1986)				
Effet médiateur du risque perçu sur le lien entre la masculinité ou la féminité et la prise de risque (méthode de Baron et Kenny, 1986)	4.8		- aucun effet médiateur du risque perçu sur lien masculinité / prise de risque - aucun effet médiateur du risque perçu sur lien féminité / prise de risque	- aucun effet médiateur du risque perçu sur lien masculinité / prise de risque - aucun effet médiateur du risque perçu sur lien féminité / prise de risque
Effet du niveau d'identification, de masculinité en fonction du sexe et de la condition sur les scores de prise de risque (ANOVA's factorielles)	4.10	Effet niveau de masculinité en fonction du sexe	- aucun effet d'interaction sexe*masculinité	- aucun effet d'interaction sexe*masculinité - effet du niveau de masculinité sur PDRDD : individus fortement masculins >individus faiblement masculins [b]
		Effet niveau d'identification en fonction du sexe	- aucun effet de sex_Id	- aucun effet de sex_Id
		Effet niveau de masculinité en fonction du sexe et de la condition	- Effet de la condition sur CRV (voir plus haut) [b] - Effet du niveau de masculinité sur PDRDD : individus fortement masculins > individus faiblement masculins [b] - aucun effet d'interaction condition*sexe*masculinité	
		Effet niveau d'identification en fonction du sexe et de la condition	- aucun effet d'interaction condition*sex_Id	

Note : les résultats en italique ne sont que tendanciels.

[a] L'analyse de fiabilité des échelles utilisées n'est pas présentée ici (cf. point 4.1)

[b] Ces résultats sont présentés en annexe.

5. Discussion

L'ensemble des résultats significatifs de l'étude 7 sont présentés dans le Tableau 58.

Dans cette étude, nous avons cherché à vérifier l'effet de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité (conformité aux rôles de sexe et niveau d'identification) sur les comportements à risque au volant, d'une part, et la prise de risque dans différents domaines d'autre part. Plus précisément, il s'agissait de vérifier l'effet de l'identité sexué sur les comportements à risque en l'activant expérimentalement afin de valider la relation de causalité entre les deux variables. Il s'agissait également de vérifier l'effet de l'identité sexuée sur le risque perçu dans les comportements à risque au volant et dans différents domaines et d'observer le lien entre l'identité sexuée, le risque perçu et la prise de risque. L'effet modérateur de la féminité ainsi que de l'identification à son groupe de sexe sur la prise de risque et le risque perçu a également été investigué, de même que l'effet médiateur de la masculinité et de la féminité sur le lien entre le sexe et la prise de risque et le risque perçu. Il s'agissait également d'observer l'effet médiateur de la masculinité, la féminité et l'identification à son groupe sur le lien entre risque perçu et prise de risque. Il s'agissait enfin de comparer l'effet de l'identité sexuée sur les comportements à risque au volant et la prise de risque dans différents domaines, de même qu'entre le risque perçu au volant et dans différents domaines. Il s'agissait également, d'observer les éventuelles différences de sexe dans ces effets[175]. Pour ce faire, différentes hypothèses ont été posées. Après un retour sur les résultats permettant la vérification de chacune d'elles, nous reviendrons plus particulièrement sur quelques résultats qui méritent qu'on s'y arrête.

Identité sexuée et risque perçu :

Le premier objectif de cette étude était de vérifier l'effet de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité sur les comportements à risque et la perception du risque dans différents domaines et dans le domaine routier en particulier. Nous faisions l'hypothèse que le score de masculinité inhiberait les scores de risque perçu chez les hommes et les femmes (H8). Les résultats ne montrent aucun effet de la masculinité sur les scores de risque perçu, ni dans la **condition contrôle**, ni dans la condition **« identité sexué »**. L'hypothèse 8 est donc infirmée. Il est à noter que lorsqu'on regarde les effets de la masculinité sur le risque perçu chez les hommes et les femmes de chaque condition, de manière séparée, aucun effet n'apparaît ni pour les hommes, ni pour les femmes des **deux conditions**.

Nous faisions également l'hypothèse que le score de féminité renforcerait les scores de risque perçu chez les hommes et les femmes (H9). Les résultats ne montrent aucun effet de la féminité dans la **condition « identité sexuée »**. En revanche, dans la **condition contrôle**, la féminité prédit positivement le score de RPG et RPDD et tend à prédire celui de RPV. Notre hypothèse 9 est donc confirmée dans la **condition contrôle** uniquement pour l'échantillon global. Lorsqu'on regarde plus particulièrement les effets de la féminité sur le risque perçu, chez les hommes et les femmes de chaque condition, de manière séparée, chez les hommes aucun effet ne s'observe dans la **condition « identité sexuée »** et seuls des effets renforçateurs tendanciels de la féminité sur les scores de RPG et de RPDD

[175] Les analyses ont été systématiquement faites sur les hommes et les femmes de manière séparée bien que certaines hypothèses ne concernent que les hommes.

s'observent dans la **condition contrôle**. De même chez les femmes de la **condition contrôle**, aucun effet ne s'observe. En revanche, chez les femmes de la **condition « identité sexuée »,** la féminité renforce les scores de RPG, RPDD et tend à renforcer le score de RPV.

Au-delà de l'effet de la conformité aux stéréotypes de sexe sur le risque perçu, nous avons testé l'effet de l'identification des participants à leur groupe de sexe sur les différents scores de risque perçu. Nous faisions l'hypothèse d'un effet du niveau d'identification des hommes sur les scores de RPG, RPV et de RPDD (H10) : nous nous attentions à ce que, chez les hommes, le niveau d'identification inhibe les scores de RPG, RPV et de RPDD. Chez les hommes, aucun effet de l'identification ne s'observe, dans aucune des deux conditions. Notre hypothèse 10 est donc infirmée. Cette comparaison a été menée à titre exploratoire chez les femmes. Les résultats montrent que chez les femmes de la **condition contrôle**, le score d'identification prédit négativement le score de RPV uniquement. Autrement dit, l'identification des femmes à leur groupe de sexe inhibe le risque perçu dans les comportements à risque au volant. Chez les femmes de la condition **« identité sexuée »,** le score d'identification prédit négativement le score de RPG et RPDD, mais pas celui de RPV. Autrement dit, l'identification des femmes à leur groupe inhibe le risque perçu dans différents domaines et en général, mais pas spécifiquement dans le domaine routier.

Nous faisions l'hypothèse que le niveau d'identification à son groupe modère le lien entre masculinité et risque perçu (H11). Plus précisément, nous nous attendions à ce que, chez les hommes, un score important d'identification augmente l'effet négatif d'un score important de masculinité sur les scores de RPG, RPV et de RPDD, et à ce que, chez les femmes, un score faible d'identification augmente l'effet négatif d'un score important de masculinité sur les scores de RPG, RPV et de RPDD (un score important d'identification réduit les effets de la masculinité). Aucun effet d'interaction de la masculinité et de l'identification n'apparaît pour les hommes et les femmes de la condition **« identité sexuée »**. En revanche, dans la **condition contrôle**, un effet d'interaction apparaît pour les hommes sur les scores de RPV et RPG et chez les femmes sur le score de RPV. Plus précisément, les résultats montrent que chez les hommes de la **condition contrôle**, que ce soit pour le score de RPG comme pour le score de RPV, un niveau faible de masculinité combiné avec un niveau faible d'identification d'une part, et qu'un niveau fort de masculinité combiné avec un niveau fort d'identification d'autre part, renforce le niveau de risque perçu. A l'inverse, un niveau faible de masculinité combiné à un niveau fort d'identification d'une part, et qu'un niveau fort de masculinité combiné à un niveau faible d'identification d'autre part, inhibe le risque perçu. L'effet attendu chez les hommes, à savoir l'accentuation de l'effet négatif de la masculinité sur le score de risque perçu par l'identification, ne s'observe pas. Il s'observe uniquement lorsque le niveau de masculinité est faible. Notre hypothèse n'est donc pas vérifiée pour les hommes. Les résultats mettent cependant en lumière des effets intéressants qui seront commentés plus loin. Chez les femmes du groupe **contrôle**, les résultats montrent qu'un niveau faible de masculinité combiné à un niveau faible d'identification prédit un score de RPV plus important alors que combiné avec un niveau fort d'identification, il prédit un score de RPV moins important. La relation entre le niveau de masculinité et le score de RPV ne semble pas varier avec le niveau d'identification lorsque le score de masculinité est important. Autrement dit, les femmes à la fois faiblement masculines et faiblement identifiées perçoivent plus de risque au volant que les femmes faiblement masculines et fortement identifiés. Les résultats ne semblent pas mettre en évidence les effets escomptés : les effets d'un niveau fort de masculinité ne varient pas en fonction du niveau d'identification. Par conséquent, notre hypothèse 11 est invalidée chez les femmes du groupe contrôle également. Le fait que chez l'on n'observe pas d'effet comparable à celui des hommes, chez les femmes du groupe contrôle pour le score de RPV, pointe les effets différenciés de l'identité sexuée

et plus particulièrement l'effet modérateur de l'identification à son groupe sur le risque perçu selon le sexe.

Nous faisions également l'hypothèse que le niveau d'identification à son groupe modère le lien entre féminité et risque perçu (H12). Plus précisément, nous nous attendions à ce que, chez les hommes, un score faible d'identification accentue l'effet d'un score important de féminité sur les scores de RPG, de RPV et de RPDD (et à ce qu'un score élevé réduise les effets de la féminité). Chez les femmes, nous nous attendions à ce qu'un score important d'identification accentue l'effet d'un score important de féminité sur les scores de RPG, RPV et de RPDD. Aucun effet d'interaction de la féminité et de l'identification n'apparaît pour les femmes des **deux conditions** et pour les hommes de la **condition contrôle**. En revanche, un effet est obtenu pour les hommes de la **condition « identité sexuée »** sur le score de RPDD. Les résultats montrent qu'un niveau faible d'identification combiné à un niveau faible de féminité d'une part, et qu'un niveau fort d'identification combiné à un niveau fort de féminité d'autre part, renforcent le score de RPDD. A l'inverse, un niveau faible de féminité combiné à un niveau fort d'identification d'une part, et un niveau fort de féminité combiné à un niveau faible d'identification d'autre part inhibent le score de RPDD. Chez les hommes, les résultats vont donc à l'inverse des effets attendus. Plus précisément, chez les hommes de la condition IS, il semble qu'une forte identification augmente l'effet d'un niveau important de féminité sur le risque perçu alors qu'une faible identification semble réduire l'effet inhibiteur de la forte féminité sur le risque perçu dans différents domaines. Notre hypothèse 12 est donc invalidée pour les hommes et les femmes des deux conditions.

Nous faisions l'hypothèse d'un effet médiateur de la masculinité (H13a) et de la féminité (H13b) sur le lien entre le sexe et les scores de RPG, RPV et RPDD (H13). Aucun effet du sexe n'apparaissant sur les sores de risque perçu dans la **condition « identité sexuée »**, aucun effet médiateur de la masculinité et de la féminité n'a pu s'observer dans cette condition. L'hypothèse est infirmée pour la **condition « identité sexuée »**. En revanche, en **condition contrôle**, si aucun effet médiateur de la masculinité ne s'observe sur les scores de risque perçu, un effet médiateur de la féminité apparaît sur le score de RPG et tend à apparaître pour le score de RPDD. Par conséquent, l'hypothèse H14b est validée pour la **condition contrôle** uniquement. Autrement dit, chez les individus qui n'ont subi aucune activation de l'identité sexuée, la tendance des femmes à percevoir plus de risque en général et dans différents domaines, mais pas spécifiquement dans le domaine routier, s'explique en partie par leur niveau de féminité plus important.

Parallèlement à ce que nous avons testé pour la prise de risque, nous avons analysé de manière exploratoire l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu. Aucun effet d'interaction de la masculinité et de la féminité n'apparaît dans la **condition « identité sexuée** ». En revanche, dans la **condition contrôle**, un effet d'interaction apparaît pour le score de RPDD. Les résultats montrent que les individus à la fois fortement féminins et faiblement masculins montrent un score de RPDD plus important que les autres. Compte tenu du fait qu'aucun effet de la masculinité n'apparaît sur le score de RPDD et que seul un effet de féminité apparaît, on peut penser que c'est davantage la masculinité qui modère le lien entre féminité et risque perçu. Plus précisément, il semble qu'un niveau faible de masculinité renforce l'effet positif de la féminité sur le niveau de risque perçu dans différents domaines. L'effet de la féminité (fort ou faible) sur le score de PDRDD ne semble toutefois pas varier lorsque le niveau de masculinité est important et l'effet de la masculinité (fort ou faible) ne semble pas modérer l'effet d'un niveau faible de féminité. Tout se passe comme si le niveau de masculinité modérait le niveau de féminité lorsque le niveau de féminité est fort uniquement. Ces résultats montrent des effets intéressants qui seront commentés plus bas. Il est à noter que lorsqu'on regarde l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur les scores de risque perçu chez les

hommes et les femmes de chaque condition de manière séparée, aucun effet n'apparaît pour les femmes, que ce soit en **condition contrôle** ou **IS**. Chez les hommes, aucun effet n'apparaît en **condition IS**. Seul apparaît un effet d'interaction chez les hommes de la **condition contrôle** sur le score de RPG et des effets tendanciels sur les scores de RPV et RPDD. Pour les trois scores, les résultats montrent qu'un niveau fort de féminité combiné avec un niveau faible de masculinité d'une part, et qu'un niveau faible de féminité combiné avec un niveau fort de masculinité d'autre part renforce le niveau de risque perçu. En revanche, un niveau faible de féminité combiné avec un niveau faible de masculinité et un niveau fort de féminité combiné avec un niveau fort de masculinité inhibe le niveau de risque perçu. Cela semble mettre en évidence, chez les hommes, un effet modérateur de la masculinité sur le lien entre féminité et risque perçu : lorsque le niveau de féminité est important, un niveau de masculinité faible semble augmenter le niveau de risque perçu et un niveau fort de masculinité semble réduire le niveau de risque perçu. En revanche, lorsque le niveau de féminité est faible, les hommes à la fois fortement masculins et faiblement féminins en perçoivent davantage alors que les individus faiblement masculins et faiblement féminins en perçoivent moins. Ces résultats mettent en évidences des effets intéressants qui seront commentés plus bas.

Identité sexuée et prise de risque :

Nous faisions l'hypothèse que le score de masculinité prédirait positivement le score de PDRG, de CRV et de PDRDD chez les hommes comme chez les femmes (H1). Dans la **condition contrôle**, la masculinité prédit positivement le score de PDRG et PDRDD, mais aucun effet n'apparaît pour le score de CRV. Dans la **condition « Identité sexuée »,** aucun effet de la masculinité n'apparaît. L'hypothèse 1 n'est donc que partiellement validée et uniquement pour la condition contrôle. Il est à noter que lorsqu'on regarde les effets de la masculinité sur la prise de risque chez les hommes et les femmes de chaque condition, de manière séparée, aucun effet n'apparaît pour les hommes et les femmes de la **condition « identité sexuée »,** ni pour les hommes de la **condition contrôle**. La masculinité renforce le score de PDRDD chez les femmes de la **condition contrôle** seulement. Autrement dit, l'effet de la masculinité observable sur le score de PDRDD dans l'échantillon global s'explique par l'effet de la masculinité chez les femmes seulement.

Nous faisions l'hypothèse que le score de féminité prédirait négativement le score de PDRG, de CRV et de PDRDD chez les hommes et les femmes (H2). Aucun effet de la féminité n'apparaît sur les scores, ni dans la **condition contrôle**, ni dans la **condition IS**. Notre hypothèse 2 est donc infirmée. Il est à noter que lorsqu'on regarde les effets de la féminité sur la prise de risque chez les hommes et les femmes de chaque condition, de manière séparée, aucun effet n'apparaît pour les hommes et les femmes de la **condition « identité sexuée »**, ni pour les femmes de la **condition contrôle**. En revanche, la féminité tend à inhiber le score de CRV chez les hommes de la **condition contrôle** seulement.

Nous faisions également l'hypothèse d'un effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et le score de PDRG, de CRV et de PDRDD (H3). Plus particulièrement, nous nous attendions à ce qu'un score important de féminité réduise les effets d'un score important de masculinité sur la prise de risque. Aucun effet de modération n'apparaît pour la **condition « identité sexuée »**. Dans la **condition contrôle**, un effet prédicteur de l'interaction entre la masculinité et la féminité apparaît pour le score de PDRDD : si la relation entre un niveau fort de masculinité et le score de PDRDD ne semble pas varier en fonction du niveau de féminité, un niveau faible de masculinité combiné à un niveau fort de féminité semble prédire un score de PDRDD moins important qu'un niveau de faible de masculinité combiné à un niveau faible de féminité ou qu'un niveau fort de

masculinité. Autrement dit, les individus à la fois faiblement masculins et fortement féminins montrent un niveau de prise de risque dans différents domaines moins important que les autres individus. Ces résultats suggèrent un effet modérateur de la féminité sur le lien entre masculinité et prise de risque, mais uniquement lorsque le niveau de masculinité est faible. Toutefois, contrairement à nos attentes, un niveau important de féminité ne réduit pas les effets d'un niveau important de masculinité sur la prise de risque. Notre hypothèse (H3) est donc partiellement validée. Il est à noter que lorsqu'on regarde l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur les scores de prise de risque chez les hommes et les femmes de chaque condition de manière séparée, aucun effet n'apparaît pour les hommes que ce soit en **condition contrôle** ou **IS**. Chez les femmes, aucun effet n'apparaît en **condition IS**. Seul apparaît un effet d'interaction chez les femmes de la **condition contrôle** sur le score de PDRDD. Le même pattern que dans l'échantillon global s'observe : un fort niveau de masculinité renforce la prise de risque quel que soit le niveau de féminité des femmes tandis qu'un niveau faible de masculinité associé à un niveau fort de féminité inhibe le score de PDRDD. Autrement dit, la féminité modère l'effet de la masculinité uniquement lorsque le niveau de masculinité est faible (réduisant l'effet renforçateur de la prise de risque dans différents domaines de la masculinité). Ainsi, il semble que l'effet d'interaction observé dans l'échantillon global ne soit dû qu'à l'effet observé chez les femmes.

Nous faisions par ailleurs l'hypothèse que le niveau d'identification des hommes et des femmes influence le score de PDRG, de CRV et de PDRDD (H4). Plus précisément, nous nous attendions à ce que, chez les hommes, le niveau d'identification renforce le score de PDRG, de CRV et de PDRDD et chez les femmes, à ce que le niveau d'identification inhibe le score de PDRG, de CRV et de PDRDD. Aucun effet de l'identification sur les scores de prise de risque n'apparaît, ni chez les hommes, ni chez les femmes. L'hypothèse 4 est donc infirmée.

Nous faisions par ailleurs l'hypothèse que le niveau d'identification à son groupe modère le lien entre masculinité et comportements à risque (H5). Plus précisément, nous nous attendions à ce que, chez les hommes, un score important d'identification augmente l'effet d'un score important de masculinité sur les scores de PDRG, de CRV et de PDRDD, et à ce que, chez les femmes, un score faible d'identification accentue l'effet d'un score important de masculinité sur les scores de PDRG, de CRV et de PDRDD. Aucun effet d'interaction de la masculinité et du niveau d'identification ne s'observe pour les femmes des **deux conditions** et pour les hommes de la **condition contrôle**. En revanche, chez les hommes de la **condition « identité sexuée »,** un effet d'interaction de la masculinité et du niveau d'identification apparaît pour le score de PDRG et le score de CRV. Pour les deux scores, le niveau d'identification a un effet inverse suivant le niveau de masculinité. Plus précisément, un niveau faible de masculinité combiné à un niveau fort d'identification prédit un score de PDRG et de CRV plus important qu'un niveau faible de masculinité combiné à un niveau faible d'identification. A l'inverse, un niveau fort de masculinité combiné à un niveau fort d'identification prédit un score de PDRG et de CRV moins important que combiné à un niveau faible d'identification. Autrement dit, dans la condition **« identité sexuée »,** les hommes faiblement masculins mais à la fois fortement identifiés d'une part, ainsi que les individus faiblement identifiés mais à la fois fortement masculins d'autre part montrent davantage de prise de risque que les autres individus. Ces effets ne vont pas dans le sens attendu, l'identification ne renforçant pas l'effet de la masculinité sur le score de prise de risque. Notre hypothèse 5 est donc infirmée pour les hommes et les femmes des **deux conditions**. Des effets intéressants ressortent toutefois de l'effet d'interaction observé chez les hommes de la **condition « identité sexuée »** sur lesquels nous reviendrons plus bas.

Nous faisions également l'hypothèse que le niveau d'identification à son groupe modère le lien entre féminité et comportements à risque (H6). Plus précisément, nous nous attendions à ce que, chez

les hommes, un score faible d'identification accentue l'effet inhibiteur d'un score important de féminité sur les scores de PDRG, de CRV et de PDRDD et à ce que, chez les femmes, un score important d'identification accentue l'effet inhibiteur d'un score important de féminité sur les scores de PDRG, de CRV et de PDRDD. Aucun effet d'interaction de la féminité et du niveau d'identification ne s'observe pour les hommes et les femmes des **deux conditions**. Par conséquent, l'hypothèse H6 est infirmée.

Nous faisions également l'hypothèse (H7) d'un effet médiateur de la masculinité (H7a) et de la féminité (H7b) entre le sexe et les scores de PDRG, CRV, PDRDD. Dans la mesure où aucun effet du sexe ne s'observe sur les scores de prise de risque, ceci dans les **deux conditions**, aucune analyse de médiation n'a pu être menée et par conséquent, aucun effet médiateur de la masculinité ou de la féminité n'apparaît ni dans la **condition contrôle**, ni dans la **condition « identité sexuée »**. Notre hypothèse 7 est donc infirmée dans les **deux conditions**.

Identité sexuée, sexe et comportements à risque, perception du risque :

Nous faisions par ailleurs l'hypothèse d'un effet d'interaction du sexe et du niveau de masculinité sur les scores de prise de risque. Plus précisément, nous nous attendions à ce que les hommes ayant un fort score de masculinité montrent un score de PDRG, de CRV et de PDRDD plus importants que les autres individus (i.e., les hommes ayant un score faible ou moyen de masculinité et les femmes) (H14). Les résultats montrent qu'aucun effet d'interaction du sexe et de la masculinité n'apparaît dans aucune des deux conditions. Ainsi, les hommes fortement masculins ne montrent pas un score plus important de PDRG, de PDRDD ou de CRV que les autres individus. L'hypothèse 15 est donc infirmée pour les deux conditions.

Nous faisions également l'hypothèse que les hommes fortement identifiés montrent un score de PDRG, de CRV et de PDRDD plus importants que les autres individus (i.e., les hommes ayant un score faible ou moyen de masculinité et les femmes) (H15). Les résultats ne mettent en évidence aucun effet du niveau d'identification selon le sexe sur les scores de prise de risque, dans aucune des **deux conditions**. Par conséquent, l'hypothèse 15 est infirmée dans les **deux conditions**.

Nous faisions l'hypothèse que la perception des risques médiatiserait partiellement les effets de l'identité sexuée sur le score de CRV, de PDRDD et de PDRG (H16). Plus précisément, nous nous attendions à ce que le lien entre le score de masculinité (H16a) d'une part et le score de féminité (H16b) d'autre part et le score de PDRG, PDRV et PDRDD soit médié respectivement par le score de RPG, RPV et RPDD. Les résultats ne mettent en évidence aucun effet médiateur des scores de risque perçu entre la masculinité ou la féminité et les scores de prise de risque, ceci pour les **deux conditions**. Il est à noter qu'aucun effet de la féminité n'apparaît sur les scores de prise de risque **d'aucune condition** et aucun effet de masculinité n'apparaît pour la **condition IS**. L'analyse de médiation n'a pu être effectuée sur pour les scores de PDRG et de PDRDD en **condition contrôle** pour lesquels un effet de la masculinité s'observe. Les hypothèses 16a et 16b sont infirmées dans les deux conditions. Nous faisions également l'hypothèse d'un effet médiateur du risque perçu sur le lien entre l'identification des hommes à leur groupe et les scores de prise de risque. Plus précisément, nous nous attendions à ce que, chez les hommes, le lien positif entre le score d'identification et le score de PDRG, PDRV e PDRDD soit médié respectivement par le score de RPG, RPV et RPDD (H18c). Aucun effet n'apparaît chez les hommes, pour aucune des conditions. Notre hypothèse 18c est sont donc infirmée pour les deux conditions. L'analyse exploratoire de cet effet de médiation chez les femmes ne met pas non plus en évidence d'effet médiateur du risque perçu entre le niveau d'identification des femmes à

leur groupe et le niveau de prise de risque. Il est à noter qu'aucun effet de l'identification des hommes et des femmes n'apparaît pour les scores de prise de risque.

Effets différenciés de l'identité sexuée selon les domaines du risque :

Le deuxième objectif de cette étude était d'observer les effets différenciés de l'identité sexuée sur les comportements à risque et le risque perçu, selon le domaine du risque. Ces effets différenciés, selon le domaine, sur le risque perçu et les comportements à risque, pour chacune des deux conditions, est commenté pour chacune des hypothèses présentées ci-dessus.

Nous faisions, plus précisément, l'hypothèse d'un effet différencié de la masculinité sur le risque perçu selon le domaine, chez les hommes. Nous nous attendions ainsi à ce que chez les hommes, l'effet prédictif de la masculinité sur le score de RPV soit plus important que sur le score de RPDD. Autrement dit, nous nous attendions à ce que le coefficient standardisé concernant l'effet prédicteur de la masculinité soit plus élevé pour le score de RPV que pour le score de RPDD (H19). Aucun effet de la masculinité n'apparaissant sur aucun score pour aucune condition, notre hypothèse est infirmée. Il est à noter qu'aucun effet de la masculinité n'apparaît non plus pour les femmes, sur aucun score et dans aucune des deux conditions.

Nous faisions par ailleurs l'hypothèse d'un effet différencié de l'effet de l'identification sur le score de risque perçu selon le domaine. Plus précisément, compte tenu du fait que le domaine routier est un domaine masculin, nous nous attendions à ce que, chez les hommes, l'effet prédictif de l'identification à son groupe soit plus important pour le score de RPV que sur le score de RPDD, et donc à ce que le coefficient standardisé soit plus élevé pour le score de RPV que pour le score de RPDD (H20). Or, les résultats ne mettent en évidence aucun effet de l'identification à son groupe sur les scores de RPDD et RPV, dans aucune condition. L'hypothèse 22 est infirmée dans les deux conditions. L'analyse exploratoire, chez les femmes, de l'effet de l'identification différencié selon le domaine sur le risque perçu montre qu'en condition contrôle, l'identification à son groupe inhibe uniquement le score de RPV, tandis que dans la condition IS, le score d'identification inhibe uniquement le score de RPDD. Ces résultats font également apparaître un effet différencié de l'identification à son groupe selon la condition. Autrement dit, l'identification des femmes à leur groupe semble inhiber le niveau de risque perçu, mais pas dans le même domaine selon que leur identité sexuée ait été activée ou non.

Concernant l'effet de l'identité sexuée sur le risque perçu, nous faisions enfin l'hypothèse d'un effet différencié de la féminité sur les scores de risque perçu, selon le domaine du risque. Plus précisément, compte tenu du fait que le risque routier implique la mise en danger de soi mais également d'autrui, nous nous attendions à ce que l'effet prédictif de la féminité soit plus important pour le score de RPV que pour le score de RPDD. Nous nous attendions donc à ce que le coefficient standardisé soit plus important pour le score de RPV que pour le score de RPDD (H21). Dans la **condition contrôle**, l'effet de la féminité montre non seulement un bêta plus important mais également un niveau de significativité plus important pour le score de RPDD que pour le score de RPV. Aucun effet n'apparaissant dans la **condition « identité sexuée »**, aucune comparaison ne peut être effectuée. Pour les hommes, seul un effet tendanciel de la féminité apparaît dans la **condition contrôle** pour le score de RPDD, mais pas pour le score de RPV. Pour les femmes, seul apparaît un effet de la féminité en **condition IS** pour le score de RPDD alors qu'apparaît un effet seulement tendanciel pour le score de RPV. Notre hypothèse 21 est donc infirmée pour les deux conditions.

Nous faisions également l'hypothèse d'un effet différencié de la masculinité sur la prise de risque selon le domaine. Plus particulièrement, nous nous attendions à ce que chez les hommes, l'effet prédictif de la masculinité sur le score de CRV soit plus important que sur le score de PDRDD (H17). Autrement dit, nous nous attendions à ce que le coefficient standardisé concernant l'effet prédicteur de la masculinité soit plus élevé pour le score de CRV que pour le score de PDRDD. Aucun effet de la masculinité sur le score de CRV et de PDRDD n'apparaissant dans aucune condition, aucune comparaison n'a besoin d'être effectuée et notre hypothèse 17 est infirmée. La comparaison a été effectuée à titre exploratoire chez les femmes mais là encore, aucun effet de la masculinité sur le score de CRV n'apparaît dans la **condition contrôle** et aucun effet n'apparaît sur aucun score pour la **condition « identité sexuée ».** Par conséquent aucune comparaison ne peut être effectuée. On peut juste noter que dans la condition contrôle, la masculinité prédit le score de PDRDD mais pas celui de CRV.

Nous faisions également l'hypothèse que, chez les hommes, l'effet prédictif de l'identification sur le score de CRV serait plus important que sur le score de PDRDD (H18). Autrement dit, nous nous attendions à ce que le coefficient standardisé de l'effet prédictif du niveau d'identification à son groupe soit plus important pour le score de CRV que pour le score de PDRDD. Etant donné qu'aucun effet de l'identification à son groupe n'apparaît, dans aucune condition, aucune comparaison ne peut être effectuée. Notre hypothèse 18 est infirmée. Il est à noter qu'aucun effet n'apparaît non plus pour les femmes.

L'analyse exploratoire des effets différenciés, selon le domaine, de la féminité sur le score de prise de risque, montre que seul apparaît un effet inhibiteur tendanciel de la féminité sur le score de CRV des hommes en condition contrôle.

Effet de l'identité sexuée :

L'objectif de cette étude était également de vérifier la relation causale entre l'identité sexuée et comportements à risque en activant expérimentalement l'identité sociale de sexe. Il s'agissait ainsi de comparer les effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque et le risque perçu selon que l'identité sexuée avait été activée ou non. Les effets différenciés, selon la condition d'activation et selon le domaine observé, sur le risque perçu et les comportements à risque est commenté pour chacune des hypothèses présentées ci-dessus.

Plus précisément, nous faisions l'hypothèse que les effets de l'identité sexuée sont renforcés lorsque l'identité sexuée est activée (H25). Ainsi, nous nous attendions à ce que les effets prévus sur les comportements à risque (H1-H2, H 4) et la perception des risques (H8-H9, H10), soient plus importants lorsque l'identité sexuée est activée. Autrement dit, pour chaque relation prédite, nous nous attendions à ce que le coefficient standardisé soit plus élevé en **condition « identité sexuée »** qu'en **condition contrôle**.

En ce qui concerne l'effet de la masculinité sur le risque perçu (H8), aucun effet de la masculinité ne s'observant sur les scores de risque perçu et l'hypothèse 8 étant invalidée pour les deux conditions, aucune comparaison ne peut être effectuée pour cette variable. Notre hypothèse d'un effet plus important de la masculinité sur le risque perçu lorsque l'identité sexuée est activée (H25) est donc invalidée. Il en va de même lorsqu'on s'intéresse aux hommes et aux femmes de manière séparée.

En ce qui concerne l'effet de la féminité sur le risque perçu (H9), comme indiqué, dans l'échantillon global, en **condition contrôle**, la féminité prédit positivement le score de RPG et RPDD

et tend à prédire celui de RPV, mais aucun effet n'apparaît en **condition « identité sexuée »**. Ainsi, sans qu'aucune comparaison des effets prédicteurs n'aient besoin d'être effectués, il apparaît que la féminité prédit davantage le risque perçu lorsqu'aucune activation de l'identité sexuée n'a été effectuée. Les effets observables en condition contrôle semblent disparaitre lorsque l'identité sexuée est activée. Notre hypothèse d'un effet plus important de la féminité sur le risque perçu lorsque l'identité est activée (H25) est donc infirmée. Lorsqu'on s'intéresse plus particulièrement aux effets différenciés de la condition sur l'effet de la féminité sur le risque perçu chez les hommes et les femmes de manière séparée, on observe que chez les hommes seuls, dans la **condition contrôle**, la féminité tend à prédire positivement le score de RPG et le score de RPDD tandis qu'aucun effet n'apparaît dans la **condition « identité sexuée »**. Chez les femmes, en revanche, dans la **condition contrôle**, aucun effet de la féminité ne s'observe, tandis que dans la condition **« identité sexuée »,** la féminité prédit positivement le score de RPG et de RPDD. Un effet différencié de la condition semble donc apparaître selon le sexe.

Enfin, en ce qui concerne l'effet de l'identification des hommes sur le niveau de risque perçu (H10), aucun effet ne s'observe, ni chez les hommes de la **condition contrôle**, ni chez ceux de la **condition IS**. Par conséquent, aucune comparaison de peut être effectuée entre les effets obtenus en **condition contrôle** et en **condition « identité sexuée »**. Par ailleurs, l'analyse exploratoire de l'effet de l'identification des femmes à leur groupe sur le risque perçu montre que dans la **condition contrôle**, le score d'identification inhibe le score de RPV mais pas le score de RPG ni le score de RPDD, alors qu'en condition **« identité sexuée »**, le score d'identification inhibe le score de RPG et RPDD, mais pas celui de RPV. Ainsi, un effet différencié de la condition d'activation apparaît. Celui-ci se traduit par un effet différencié, selon le domaine, du niveau d'identification sur le risque perçu. Il apparaît, chez les femmes, que lorsque leur identité sexuée est activée, l'effet inhibiteur de niveau d'identification sur le risque perçu dans le domaine routier (qui apparaît en condition contrôle) disparait, (tandis que le niveau d'identification inhibe le risque perçu dans d'autres domaines).

En ce qui concerne l'effet de la masculinité sur les comportements à risque (H1), comme indiqué plus haut, dans l'échantillon global, la masculinité prédit positivement le score de PDRG et PDRDD en **condition contrôle**, mais aucun effet n'apparaît en **condition « identité sexuée »**. Notre hypothèse d'un effet plus important de la masculinité sur les comportements à risque lorsque l'identité est activée (H25) est infirmée. Lorsqu'on s'intéresse plus particulièrement aux effets différenciés de la condition sur l'effet de la masculinité sur les comportements à risque déclarés, chez les hommes et les femmes de manière séparée, on observe que chez les femmes, la masculinité renforce le score de PDRDD dans la **condition contrôle** uniquement. Chez les hommes, aucun effet n'apparaît, dans aucune condition. Ainsi, l'hypothèse ne se vérifie pas non plus lorsqu'on observe les deux groupes de sexe de manière séparée.

En ce qui concerne l'effet de la féminité sur les comportements à risque (H2), comme indiqué plus haut, dans l'échantillon global, aucun effet de la féminité ne s'observe sur les scores de prise de risque, dans aucune des deux conditions. Notre hypothèse d'un effet plus important de la féminité sur les comportements à risque lorsque l'identité est activée (H25) est donc infirmée. Lorsqu'on s'intéresse plus particulièrement aux effets différenciés de la condition concernant l'effet de la féminité sur les comportements à risque déclarés, chez les hommes et les femmes de manière séparée, on observe que chez les hommes, la féminité tend à inhiber le score de CRV dans la **condition contrôle** uniquement. Cela suggère que lorsque leur identité sexuée est activée, l'effet tendanciel inhibiteur de la féminité observable lorsqu'une activation n'est effectuée, disparait. Chez les femmes, aucun effet n'apparaît dans aucune condition.

Enfin, en ce qui concerne l'effet de l'identification sur le niveau de prise de risque (H4), aucun effet ne s'observe, ni chez les hommes, ni chez les femmes, dans aucune des deux conditions. Par conséquent, notre hypothèse d'un effet différencié du niveau d'identification à son groupe selon la condition (H25) est directement infirmée.

Par ailleurs, la prise de risque constituant un comportement attendu chez les hommes, nous faisions l'hypothèse que les hommes pour lesquels l'identité sexuée a été activée montrent davantage de prise de risque que les autres individus. Plus particulièrement, nous nous attendions à ce que les hommes de la condition « identité sexuée » montrent des scores de PDRG, CRV et PDRDD plus élevés que les hommes de la condition contrôle et les femmes (H22). Les résultats ne mettent en évidence aucun effet d'interaction du sexe et de la condition sur les scores de prise de risque. Autrement dit, les hommes de la condition « identité sexuée » ne montrent pas de scores de prise de risque plus importants que les autres individus. De même, si on regarde les hommes seuls, aucun effet de la condition n'apparaît pour les scores de prise de risque. Les hommes de la condition « identité sexuée » ne déclarent donc pas plus de comportements à risque que les hommes de la condition contrôle. Notre hypothèse 22 est donc infirmée. Il est à noter qu'aucun effet de la condition n'apparaît non plus chez les femmes.

L'analyse exploratoire de l'effet d'interaction de la condition et du sexe sur les scores de risque perçu met en évidence un effet tendanciel pour le score de RPDD. Les femmes de la condition contrôle tendent à montrer un score plus élevé que les hommes de la condition contrôle et que les femmes de la condition identité sexuée. Lorsqu'on s'intéresse à l'effet de la condition chez les hommes et les femmes, séparés, il apparaît que les femmes de la **condition contrôle** tendent à montrer un score de RPG et de RPDD plus important que les femmes de la **condition « identité sexuée** ». En revanche, aucune différence ne s'observe entre les hommes de la **condition contrôle** et ceux de la condition **« identité sexuée »** pour les scores de risque perçu.

Par ailleurs, nous faisions l'hypothèse d'un effet d'interaction du sexe, de la condition, et du niveau de masculinité sur la prise de risque. Plus précisément, nous nous attendions à ce les hommes de la condition « identité sexuée » fortement masculins montrent un score de PDRG, CRV et PDRDD plus important que les autres individus (H23). Aucun effet d'interaction de la condition, de sexe et de la masculinité n'est apparu sur les scores de prise de risque. Notre hypothèse est donc infirmée. Les hommes fortement masculins pour lesquels l'identité sexuée est rendue saillante ne déclarent pas davantage de comportements à risque que les autres hommes ou que les femmes, notamment les femmes faiblement masculines.

Enfin, nous faisions l'hypothèse d'un effet d'interaction du niveau d'identification des hommes et des femmes à leur groupe et de la condition d'activation. Plus précisément, nous nous attendions à ce que les hommes de la condition identité sexuée fortement identifiés montrent un score de PDRG, CRV et PDRDD plus important que les autres individus (H24). Là encore, aucun effet d'interaction de la condition et du niveau d'identification selon le sexe n'est apparu, pour aucun des scores de prise de risque. Par conséquent, notre hypothèse 24 est infirmée. Les hommes fortement identifiés pour lesquels l'identité sexuée est rendue saillante ne déclarent pas davantage de comportements à risque que les autres hommes ou que les femmes, notamment les femmes fortement identifiées à leur groupe.

Si nos hypothèses ne sont en grande majorité pas validées, les résultats mettent cependant en évidence quelques effets qui, bien que n'allant pas dans le sens de nos hypothèses, méritent qu'on s'y arrête.

On note un effet de la masculinité sur la prise de risque. Cet effet ne s'observe toutefois qu'en condition contrôle, sur les scores de PDRG et de PDRDD, mais pas sur celui du CRV et ces effets ne semblent s'observer que chez les femmes. De même, l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque (PDRDD) observable en condition contrôle semble mettre en évidence l'effet d'un niveau important de masculinité sur la prise de risque : plus précisément, seule une faible masculinité combinée à une forte féminité semble réduire le niveau de prise de risque. Si cela met en évidence l'effet modérateur de la féminité sur le lien entre masculinité et prise de risque, cela semble également indiquer que lorsque la masculinité est forte, le niveau de prise de risque est important, quel que soit le niveau de féminité. Cet effet n'apparaît toutefois que chez les femmes.

Quelques effets vont dans le sens d'un effet de la féminité sur le niveau de risque perçu. Un effet de la féminité apparaît en effet sur le niveau de risque perçu (RPG et RPDD) dans l'échantillon global. De même l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le niveau de risque perçu observable dans l'échantillon global de la condition contrôle (RPDD) et plus particulièrement, chez les hommes (RPG, et effets tendanciels sur les scores de RPDD et de RPV) met en évidence une tendance des individus et plus particulièrement des hommes féminins selon la définition de Bem (1974) à percevoir plus de risque que les individus indifférenciés et androgynes. On note en effet un effet médiateur de la féminité sur le lien entre le sexe et le risque perçu (RPG et RPDD) dans le groupe contrôle. Autrement dit, chez les individus qui n'ont subi aucune activation de l'identité sexuée, la tendance des femmes à percevoir plus de risque en général et dans différents domaines (mais pas spécifiquement dans le domaine routier) s'explique, en partie, par leur niveau de féminité plus important. Comme indiqué dans le paragraphe précédent, l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité, observable dans la condition contrôle, et, plus particulièrement, chez les femmes, sur le score de PDRDD montre que la féminité dans la définition de Bem (*op. cit.*) (i.e., forte féminité et faible masculinité) semble réduire le niveau de prise de risque. Toutefois, la féminité ne semble pas influencer l'effet d'une forte masculinité sur la prise de risque.

On ne note aucun effet de l'identification seule sur les scores de risque perçu et de prise de risque. Toutefois, des effets modérateurs du niveau d'identification apparaissent sur la prise de risque et le risque perçu. On observe par exemple un effet d'interaction de la masculinité et de l'identification des hommes à leur groupe sur le niveau de risque perçu dans la condition contrôle, de même qu'un effet d'interaction de la féminité et du niveau d'identification des hommes sur le score de RPDD en condition « identité sexuée ». On observe également un effet d'interaction de la masculinité et de l'identification des hommes de la condition « identité sexuée » sur la prise de risque (PDRG et CRV). Cela semble indiquer que le niveau d'identification à son groupe ne prédit pas tous les comportements typiques de son groupe mais que cela dépend du type de comportements en question et du contenu de l'identité de l'individu (e.g., Becker & Wagner, 2009 ; Wood et Eagly, 2009).

Comme nous avons pu le voir, certains effets observables sur l'échantillon global ne semblent s'expliquer que par l'effet observable dans un seul des deux groupes de sexe. Par exemple, l'effet de la féminité sur le niveau de risque perçu dans différents domaines et global semble s'expliquer par l'effet de la féminité sur le niveau de risque perçu des hommes, uniquement. Il en va de même pour l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le niveau de risque perçu (RPDD) qui semble s'expliquer par l'effet observable chez les hommes, uniquement. Par ailleurs, l'effet de la masculinité sur la prise de risque observable dans la condition contrôle (PDRG et PDRDD) ne s'observe que chez les femmes de la condition contrôle (PDRDD). Enfin, on peut évoquer l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque, observable sur l'échantillon global en condition contrôle, qui ne s'observe que chez les femmes de la condition contrôle. Ce constat incite à l'analyse

des effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque et le risque perçu dans les deux groupes de sexe, de manière séparée.

Plusieurs résultats vont dans le sens d'un effet, chez les hommes d'une « incohérence » de l'identité sexuée sur la prise de risque et le risque perçu. Les résultats concernant l'effet d'interaction de la masculinité et du niveau d'identification sur le niveau de risque perçu montrent un effet chez les hommes de la condition contrôle qui semble mettre en évidence un effet inhibiteur de l'incohérence de l'identité sexuée des hommes sur le niveau de risque perçu. Plus précisément, pour les hommes chez qui on note une inadéquation entre leur niveau d'identification et de masculinité (i.e., les hommes fortement masculins mais faiblement identifiés ou les hommes faiblement masculins mais fortement identifiés) semblent montrer un niveau de risque perçu (RPG et RPV) moins important que les hommes pour lesquels il y a une certaine cohérence entre leur niveau d'identification et leur niveau de masculinité (hommes faiblement masculins et faiblement identifiés et hommes fortement masculins et fortement identifiés). Tout se passe comme si les hommes pour lesquels il y a incohérence déclaraient percevoir moins de risque comme pour se conformer à l'image hégémonique de l'homme fort, sans crainte, mais également à l'image de l'homme compétent dans le domaine de la conduite (e.g., Granié & Papafava, 2011) donc percevant peu de risque. En déclarant moins de risque, les hommes pour lesquels il y a une certaine incohérence entre la manière dont ils se perçoivent et leur niveau d'identification chercheraient à se conformer aux stéréotypes masculins pour faire le genre, pour tenter de rétablir ce déséquilibre. On peut en effet imaginer que la perception d'une certaine incohérence entre leur niveau d'identification et leur niveau de masculinité peut produire un sentiment de malaise, un état dissonance chez les hommes. Les hommes fortement identifiés et faiblement masculins peuvent chercher ainsi à se conformer aux stéréotypes masculins pour « être plus conformes, plus masculin », tandis que les hommes faiblement identifiés et fortement masculins peuvent chercher à se conformer aux stéréotypes masculins, via la perception du risque, afin d'améliorer par exemple leur sentiment de typicalité. Un effet similaire apparaît lorsqu'on observe l'effet d'interaction de la masculinité et la féminité sur le risque perçu chez les hommes et les femmes de manière séparée. Un effet d'interaction apparaît uniquement chez les hommes de la condition contrôle pour les trois scores de risque perçu. Les résultats montrent que les hommes à la fois fortement féminins et faiblement masculins et les hommes à la fois faiblement féminins et fortement masculins perçoivent davantage de risque que les hommes faiblement masculins et faiblement féminins et que les hommes fortement masculins et fortement féminins. Outre le fait que ces résultats semblent mettre en évidence un effet inhibiteur de la féminité au sens de Bem sur le score de risque perçu (i.e., les hommes fortement féminins et faiblement masculins percevant davantage de risque), cela semble à nouveau mettre en évidence un effet de la cohérence/incohérence de l'identité sexuée. Les hommes les individus aschématiques (Bem, 1974), pour lesquels il y a une inadéquation dans leur identité sexuée (i.e., les individus faiblement masculins et faiblement féminins ainsi que les individus fortement masculins et fortement féminins), semblent percevoir moins de risque tandis que les hommes schématiques (Bem, *op. cit.*), pour lesquels il y a une certaine cohérence dans leur identité sexuée (i.e., faiblement féminin et fortement masculins ou fortement féminins et faiblement masculins), en perçoivent plus. Tout se passe comme si ces derniers ressentaient moins le besoin de faire le genre que les individus « incohérents » qui eux en percevraient moins, comme pour se conformer aux stéréotypes masculins afin de rétablir une sorte d'équilibre ou de cohérence dans leur identité sexuée. Enfin, un autre effet notable semble aller dans ce sens. Il apparaît, dans la condition « identité sexuée », que les hommes qui semblent avoir une identité cohérente (i.e., hommes à la fois faiblement masculins et faiblement identifiés et les hommes fortement masculins et fortement identifiés) déclarent moins de comportements à risque (PDRG et CRV) que les hommes qui semblent avoir une identité moins cohérente (i.e., faiblement masculins et

fortement identifiés ou les hommes fortement masculins et faiblement identifiés). Si dans les effets commentés précédemment, l'effet d'une incohérence dans l'identité sexuée des hommes semblait influencer leur perception du risque dans une situation donnée, cela semble également se traduire par le fait de déclarer davantage de comportements à risque. Les hommes fortement identifiés et fortement masculins, contrairement à nos attentes, ne déclareraient pas davantage de risque que les autres car ils ne ressentiraient pas le besoin de se conformer davantage aux normes du groupe. Il est également envisageable que ce résultat soit le fait d'une volonté de ne pas se montrer stéréotypé chez les hommes de la condition « identité sexuée », comme indiqué plus haut. Cela pourrait expliquer le fait que les hommes fortement masculins et fortement identifiés ne montrent pas davantage de comportements à risque que les autres individus (H14 et H15).

Une explication alternative peut être apportée pour expliquer la tendance des hommes fortement masculins et fortement identifiés à percevoir davantage de risque que les hommes faiblement masculins et fortement identifiés et les hommes fortement masculins et faiblement identifiés, de même que la tendance des hommes masculins au sens de Bem (1974) (i.e., fortement masculins et faiblement masculins) à percevoir davantage de risque que les hommes indifférenciés (i.e., faiblement masculins et faiblement féminins) et androgynes (i.e., fortement masculins et fortement féminins). On peut en effet y voir un argument en faveur de l'idée d'une plus grande saillance du risque chez les hommes masculins ou les hommes masculins et fortement identifiés. Il est envisageable que ces hommes peuvent être plus à l'affut des risques présents dans la situation et leur permettant de démontrer leur masculinité. Par ailleurs et en lien avec l'explication précédente, ces hommes ne devraient pas percevoir d'incohérence dans leur identité sexuée et par conséquent, ne devraient pas chercher à se montrer conforme aux normes masculines par une moindre perception des risques.

Le deuxième objectif de cette étude était d'observer les effets différenciés de l'identité sexuée sur les comportements à risque et le risque perçu, selon le domaine du risque, et enfin, d'observer la relation causale entre l'identité sexuée et les comportements à risque et le risque perçu.

D'une manière générale, notre hypothèse d'un effet plus important de l'identité sexuée dans le domaine routier n'est pas validée, tout comme celle d'une relation causale entre l'identité sexuée et la prise de risque et le risque perçu. Toutefois, quelques effets notables et quelques éléments d'explications peuvent être avancés.

On note des effets différenciés de l'identité sexuée selon le sexe, la condition et le domaine du risque, sur le risque perçu. Par exemple, la féminité tend à inhiber le niveau de risque perçu (RPG et RPDD) des hommes chez qui aucune activation de l'identité sexuée n'a été effectuée mais pas le niveau de risque perçu des hommes chez qui l'identité sexuée a été activée. A l'inverse, la féminité n'influence pas le niveau de risque perçu des femmes pour lesquelles l'identité n'a pas été activée. En revanche, la féminité renforce le niveau de risque perçu (RPG, RPDD et tendanciellement le RPV) des femmes pour lesquelles l'identité sexuée a été activée. De même, concernant l'effet de l'identification sur le niveau de risque perçu, bien que l'analyse ait été effectuée de manière exploratoire pour les femmes, un effet différencié apparaît entre les deux groupes de sexe : alors qu'aucun effet de l'identification des hommes n'apparaît sur le niveau de risque perçu, un effet apparaît pour les femmes. Toutefois, cet effet varie selon la condition : dans la condition contrôle, le score d'identification inhibe le score de RPV mais pas le score de RPG ni le score de RPDD, alors qu'en condition « identité sexuée », le score d'identification inhibe le score de RPG et RPDD, mais pas celui de RPV. Ainsi, un effet différencié de la condition d'activation apparaît qui se traduit par un effet différencié, selon le domaine, du niveau d'identification sur le risque perçu. Plus généralement, les effets sont différents entre les hommes et les

femmes, ce qui pointe l'importance de s'intéresser aux hommes et aux femmes de manière séparée lorsqu'on étudie les effets de l'identité sexuée sur les comportements étant donné que les effets observables ne sont pas le fait de mêmes effets. Le lien entre masculinité et prise de risque chez les femmes peut traduire une volonté de se distancier de son groupe et de se rapprocher des normes de l'exogroupe tandis que chez les hommes, ce lien traduit la volonté de se rapprocher de son groupe. L'existence d'une asymétrie entre les deux groupes est également à prendre en compte.

D'une manière générale, l'activation de l'identité sexuée ne semble pas avoir les effets escomptés, ce qui pose la question du succès de cette activation. Toutefois, certains éléments vont dans le sens d'une activation. En ce qui concerne les mesures de l'identité sexuée, on note que les hommes de la condition « identité sexuée » apparaissent moins féminins que les hommes de la condition contrôle. De même, la part de variance des scores de masculinité et de féminité expliquée par l'âge et plus particulièrement par le sexe est plus importante dans la condition « identité sexuée » que dans la condition contrôle. C'est particulièrement le cas pour le score de féminité. Ces résultats semblent indiquer que les individus chez qui l'identité sociale de sexe a été activée tendent à se conformer davantage aux stéréotypes de leur sexe. Plus particulièrement, s'agissant du score de féminité, il semble que les femmes de la condition se décrivent plus féminines et/ou que les hommes de cette condition se décrivent peu féminins. Ce dernier résultat laisserait penser que pour les hommes, être masculin revient surtout à être peu féminin. Par ailleurs, l'effet différencié de la féminité sur les scores de risque perçu selon le sexe, la condition et le domaine du risque, évoqué plus haut, laisse penser que l'activation a bel et bien eu un effet qui a pu inhiber l'effet de la féminité chez les hommes chez qui l'identité sexuée a été activée alors que chez les femmes, l'activation de leur identité sexuée a pu renforcé, et en l'occurrence faire apparaître un effet de la féminité sur le niveau de risque perçu. Ces résultats suggèrent que lorsque leur identité sexuée est activée, les hommes et les femmes tendent à se conformer aux attentes relatives à leur groupe de sexe. De même, bien qu'observé de manière exploratoire, on note qu'en condition contrôle, le niveau d'identification des femmes à leur groupe inhibe le score de RPV uniquement alors que dans la condition « identité sexuée », le niveau d'identification inhibe le score de RPDD et de RPG mis pas celui de RPV. Cela suggère tout d'abord que l'identification des femmes aurait un effet inhibiteur sur le niveau de risque perçu. On peut imaginer que le fait de se sentir identifié à son groupe peut être associé à davantage de confiance en soi et potentiellement à un niveau de perception du risque moindre. Il ne s'agit là que d'une hypothèse et ce lien mérite d'être investigué plus avant. Quoiqu'il en soit, il semble que lorsque leur identité sociale de sexe est activée, cet effet inhibiteur de l'identification sur le score de de RPV disparait. Il est envisageable que l'activation de l'identité sexuée ait activée en même temps les stéréotypes de sexe associées à la conduite posant les femmes comme peu compétentes dans ce domaine, qui peut ainsi les amener ainsi à percevoir davantage de risque dans ce domaine et ainsi à faire disparaitre l'effet de l'identification. On peut également imaginer que cette activation a activé les stéréotypes féminins chez les femmes fortement identifiées qui peuvent les amener à percevoir davantage de risque dans le domaine routier, ce qui là encore, peut faire disparaitre l'effet inhibiteur de l'identification sur le niveau de RPV. Il ne s'agit là que d'hypothèses qui mériteraient d'être approfondies. De même, alors que dans la condition contrôle, la masculinité renforce la prise de risque des femmes (PDRDD), lorsque leur identité sexuée est activée, cet effet n'apparaît pas, ce qui peut également laisser penser que les femmes de la condition « identité sexuée » vont davantage s'éloigner des normes masculines, que ce soit en se montrant moins masculines ou en déclarant moins de risque. On observe également un effet tendanciellement négatif de la féminité sur la prise de risque chez les hommes de la condition contrôle qui disparait en condition « identité sexuée ».

Malgré ces quelques effets, qui iraient dans le sens d'effets conformes à nos attentes de l'identité sexuée lorsqu'elle est activée, d'une manière générale, les résultats semblent davantage mettre en évidence un effet inhibiteur de l'activation de l'identité sociale de sexe sur les effets. Par exemple, l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu qui s'observe en condition contrôle disparait dans la condition « identité sexuée ». De même, si la masculinité prédit le niveau de prise de risque dans la condition contrôle (PDRG et PDRDD), aucun effet n'apparaît dans la condition « identité sexuée ». On peut également noter que l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque (PDRDD) s'observe dans la condition contrôle mais pas dans la condition « identité sexuée ». S'il est envisageable que l'absence d'effets sur l'échantillon global dans la condition « identité sexuée » soit due au fait que l'activation de l'identité sexuée ne produise pas les mêmes effets chez les hommes et les femmes, néanmoins, lorsqu'on s'intéresse aux hommes et aux femmes de façon isolée, on constate également, dans la condition « identité sexuée », une disparition de certains résultats observables dans la condition contrôle. Par conséquent, l'absence d'effets en condition « identité sexuée » ne semble pas être le seul fait d'effets différenciés de l'activation de l'identité sexuée. Tout se passe comme si l'activation de l'identité sexuée amenait finalement les individus à éviter de répondre à l'activation qu'on a tenté de mettre en place, possiblement en raison du caractère trop explicite de la méthode. Par exemple, l'analyse exploratoire de l'effet de la condition sur le score de risque perçu des femmes montre que les femmes de la **condition contrôle** tendent à montrer un score de RPG et de RPDD plus important que les femmes de la **condition « identité sexuée** ». Il est envisageable que les participants, prenant conscience de l'influence du genre sur leurs réponses, aient cherché à répondre aux questionnaires d'une manière moins sex-typée. Dans de futures études, il serait préférable d'avoir recours à des méthodes d'activation plus implicite de l'identité sexuée, par exemple par amorçage subliminal ou bien utiliser des mesures implicites du type IAT (*Implicit Association Test* ; Greenwald, McGhee, & Schwartz, 1998) pour mesurer la prise de risque et la perception du risque. Des éléments de réponses supplémentaires peuvent se trouver dans les autres limites que comporte cette étude.

Une autre limite qui peut être évoquée concerne l'utilisation des scores globaux de prise de risque et de risque perçu pour nos analyses. Nous nous ici sommes intéressés aux scores globaux de risque perçu et de prise de risque, les hypothèses étant déjà nombreuses et les liens complexes. De plus, l'exploration des effets de l'identité sexuée sur les différents domaines avait déjà été faite dans les études précédentes (étude 5 et 6). Or, l'absence d'effet du sexe sur les scores de prie de risque, qui va à l'encontre de ce qu'on peut observer dans la littérature peut être la conséquence du fait que nous ayons eu recours à des indices globaux, au lieu de considérer chaque domaine du risque et chaque type de comportements à risque au volant de manière indépendante. Dans de futures études, il est recommandé de s'intéresser aux différents domaines de manière indépendante étant donné que les scores globaux peuvent empêcher d'observer des effets, certains effets pouvant être inversés selon le domaine du risque (e.g., domaine social) ou le type de comportements à risque au volant (e.g., erreurs dangereuses). Il s'agira dans de futures études d'investiguer ce lien en s'intéressant aux différents domaines de manière indépendante plutôt que de regarder ces effets sur les niveaux globaux de risque perçu et de prise de risque.

Une autre limite qui peut être posée concerne la mesure des comportements à risque au volant. Nous avons inclus dans notre définition des comportements à risque au volant, les erreurs dangereuses malgré leur caractère non intentionnel (Parker, Reason *et al.,* 1995). Or, la question de la pertinence d'inclure les erreurs dangereuses dans la mesure des comportements à risque mais également des risques perçus au volant pose question. En, effet, selon notre hypothèse, la volonté de se conformer aux normes masculines pousserait les individus masculins, et/ou fortement identifiés dans le cas des

hommes, à s'engager dans davantage de risque ou du moins à déclarer s'y engager. Il apparaît donc plus pertinent de s'intéresser aux seuls effets intentionnels.

Enfin, une autre limite qui peut être soulevée est que le contexte même de l'étude a pu activer l'identité sociale de sexe des individus par le seul fait qu'un grand nombre de questions portent que la conduite. Outre les questions relatives aux comportements de conduite, il est envisageable que le seul fait d'évoquer le risque active quelque-chose de l'ordre de l'identité sociale de sexe des individus et notamment des hommes. Ces remarques laissent penser qu'il est probable que l'absence de différences entre les deux conditions soit due à l'activation de l'identité sexuée y compris dans la condition dite contrôle. Le fait que le questionnaire ait été rempli en ligne pose également la question de la neutralité du contexte dans lequel les individus ont pu le remplir. Celui-ci a en effet pu par exemple activer ou désactiver l'identité sociale de sexe (e.g., par la saillance d'une autre identité sociale).

Synthèse de l'axe 3 (étude 7)

Le troisième et dernier axe de cette thèse, composé d'une seule étude (étude 7), visait à tester l'effet de l'identité sexuée, dans sa multidimensionnalité, sur l'engagement dans des comportements à risque et sur la perception du risque, dans le domaine routier et dans d'autres domaines, chez les jeunes conducteurs. Le premier objectif de cette étude était donc de vérifier, à nouveau, chez le jeune conducteur, les effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque et le risque perçu, mis en évidence dans les études 5 et 6 sur une large population. Plus précisément, l'objectif était d'investiguer l'effet de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité. Autrement dit, au-delà de l'effet de la conformité aux stéréotypes de sexe, il s'agissait d'observer l'effet des dimensions affectives et cognitives de l'identité sexuée, ou plus généralement, de l'identification des individus à leur groupe de sexe. Il s'agissait également de tester l'effet médiateur partiel du risque perçu sur le lien entre identité sexuée et comportements à risque. Le deuxième objectif était de comparer les effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque et le risque perçu dans le domaine routier, domaine masculin, et dans d'autres domaines. Enfin, le troisième objectif était de tester la relation causale entre l'identité sexuée et les comportements à risque. Pour résumer, cet axe visait à tester nos six hypothèses générales sur des jeunes conducteurs, population cible de cette thèse.

Le premier objectif était donc de mettre en évidence l'effet de l'identité sexuée, dans sa multidimensionnalité, sur la prise de risque et le risque perçu. Concernant le lien entre l'identité sexuée et le risque perçu en condition contrôle, contrairement à nos attentes, aucun effet de la masculinité et du niveau d'identification à son groupe n'est apparu. Seuls quelques effets de la féminité sont apparus. Ces effets semblent davantage s'expliquer par l'effet de la féminité sur le niveau de risque perçu des hommes. De plus, la tendance des femmes à percevoir plus de risque, en général et dans différents domaines, s'explique, en partie, par leur niveau de féminité plus important. Par ailleurs, contrairement à nos attentes, en condition contrôle, un effet inhibiteur de l'identification des femmes à leur groupe s'observe sur le risque perçu dans les comportements à risque au volant. Les résultats montrent également que le niveau d'identification des hommes et des femmes à leur groupe modère l'effet de la masculinité sur le risque perçu (le risque perçu global et dans les comportements à risque au volant, pour les hommes, et le risque perçu dans les comportements à risque au volant, pour les femmes), mais pas de la même façon. En revanche, aucun effet modérateur du niveau d'identification des hommes et des femmes sur le lien entre la féminité et le risque perçu ne s'observe en condition contrôle.

Concernant le lien entre l'identité sexuée et la prise de risque, dans la condition contrôle, la masculinité renforce le niveau de prise de risque global et dans différents domaines. Cet effet semble s'expliquer par l'effet observé chez les femmes. Aucun effet de la féminité et du niveau d'identification des hommes et des femmes ne s'observe. De plus, la tendance des hommes à prendre davantage de risque ne semble pas s'expliquer par leur niveau de masculinité ou de féminité. Un effet modérateur de la féminité sur le lien entre masculinité et prise de risque dans différents domaines apparaît mais ne semble s'observer que chez les femmes. Cet effet semble montrer un effet inhibiteur de la féminité lorsque le niveau de masculinité est faible, uniquement. Autrement dit, cela semble mettre en évidence un effet inhibiteur de la féminité, au sens de Bem (i.e., une forte féminité combinée à une faible masculinité), sur le niveau de prise de risque dans différents domaines. Contrairement à nos attentes, le niveau d'identification à son groupe de sexe ne modère pas le lien entre le niveau de masculinité et la prise de risque, en condition contrôle. Seul apparaît un effet modérateur chez les hommes dont l'identité sociale de sexe est activée. Aucun effet modérateur du niveau d'identification ne s'observe

non plus sur le lien entre féminité et prise de risque. Par ailleurs, les hommes fortement masculins et les hommes fortement identifiés ne montrent pas davantage de comportements à risque que les autres. Enfin, contrairement à nos attentes, aucun effet médiateur du risque perçu n'apparaît sur le lien entre masculinité, féminité, et niveau d'identification à son groupe et prise de risque.

Le deuxième objectif de cette étude était d'observer les effets différenciés de l'identité sexuée sur les comportements à risque et le risque perçu, selon le domaine du risque. Contrairement à nos attentes, les niveaux de masculinité et d'identification des hommes ne prédisent pas davantage le niveau de risque perçu dans les comportements à risque au volant que dans d'autres domaines. Le niveau de féminité ne semble pas non plus prédire davantage le risque perçu dans les comportements à risque au volant que dans les autres domaines. Les niveaux de masculinité et d'identification des hommes ne prédisent pas non plus davantage les comportements à risque au volant que le niveau de prise de risque dans d'autres domaines. Nos hypothèses concernant l'effet différencié de l'identité selon le domaine du risque ne sont, dans l'ensemble, pas validées : l'effet de l'identité sexuée n'apparaît pas plus marqué dans le domaine routier.

Le troisième objectif était de tester la relation causale entre l'identité sexuée et la prise de risque. Les effets de l'identité sexuée sur le risque perçu et la prise de risque n'apparaissent toutefois pas plus importants lorsque l'identité sexuée est activée. Les hommes dont l'identité sociale de sexe est activée ne montrent pas davantage de comportements à risque au volant ou dans d'autres domaines. De même, les hommes fortement masculins pour lesquels l'identité sexuée est rendue saillante, de même que les hommes fortement identifiés pour lesquels l'identité sexuée est rendue saillante, ne déclarent pas davantage de comportements à risque que les autres. D'une manière générale, notre hypothèse n'est pas vérifiée. Quelques effets suggèrent toutefois un effet de l'activation, bien que n'allant pas dans le sens attendu. On observe, par exemple, une modification des effets de la féminité sur le niveau de risque perçu des hommes et des femmes lorsque leur identité sociale de sexe est activée. Chez les hommes, les effets observables en condition contrôle disparaissent lorsque leur identité sociale de sexe est activée tandis que chez les femmes, des effets renforçateurs de la féminité sur le risque perçu apparaissent. De même, l'effet de l'identification des femmes à leur groupe sur le niveau de risque perçu varie selon que leur identité sociale de sexe est activée ou non.

Pour conclure, si nos hypothèses ne sont pas toutes validées, cette étude montre un effet de l'identité sexuée sur la prise de risque et le risque perçu, chez les jeunes conducteurs, qui varie en fonction du domaine et du sexe. Un effet de la masculinité sur la prise de risque s'observe donc mais pas sur les comportements à risque au volant et uniquement chez les femmes. L'effet de la féminité sur le niveau de risque perçu apparaît également. Toutefois, cet effet varie aussi en fonction du sexe et du domaine. Ces effets semblent ainsi confirmer les résultats de l'étude 6. Par ailleurs, on ne note aucun effet de l'identification, seule, sur le risque perçu et la prise de risque. En revanche, des effets modérateurs du niveau d'identification apparaissent sur la prise de risque et le risque perçu. Il est à noter que certains effets observables sur l'échantillon global ne semblent s'expliquer que par l'effet observable dans un seul des deux groupes de sexe.

Par ailleurs, certains effets suggèrent un effet d'une « incohérence » de l'identité sexuée des hommes sur le niveau de risque perçu et la prise de risque. Les hommes aschématiques (androgynes ou indifférenciés) percevraient par exemple moins de risque. Les hommes « incohérents » au regard de leur niveau de masculinité de leur niveau d'identification (i.e., les hommes faiblement masculins mais fortement identifiés et les hommes fortement masculins et faiblement identifiés) percevraient également moins de risque. De même, les hommes « incohérents » dont l'identité sociale de sexe est rendue saillante (i.e., les hommes faiblement masculins mais fortement identifiés ainsi que les hommes

fortement masculins mais faiblement identifiés) déclarent davantage de prise de risque, et plus particulièrement, davantage de comportements à risque au volant. Certains résultats semblent également suggérer une saillance du risque chez les hommes masculins ou les hommes masculins et fortement identifiés.

Ainsi, si notre hypothèse d'un effet plus important de l'identité sexuée dans le domaine routier n'est pas validée, tout comme celle d'une relation causale entre l'identité sexuée et la prise de risque et le risque perçu, quelques effets intéressants, bien que n'allant pas dans le sens attendu, peuvent suggérer des effets. De plus, cette absence d'effet peut s'expliquer en partie par différentes limites (e.g., l'utilisation de scores globaux pour mesurer la prise de risque et le risque perçu) qu'il s'agira, dans de futures études, de palier. Nos hypothèses d'un effet plus marqué de l'identité sexuée dans le domaine routier et d'une relation causale entre l'identité sexuée et la prise de risque ne peuvent donc être entièrement rejetées.

TROISIEME PARTIE : DISCUSSION GENERALE

1. Introduction

Cette thèse, qui s'inscrit dans la lignée des études sur le genre, avait pour objectif d'investiguer le lien entre l'identité sexuée et les comportements à risque. Plus particulièrement, il s'agissait d'apporter des éléments d'explication aux différences entre les groupes de sexe mais également aux différences intragroupes dans la prise de risque et l'accidentalité des jeunes conducteurs, en se situant dans une approche psychosociale. Dans cette perspective, les différences entre les hommes et les femmes sont envisagées non pas comme des différences de sexe mais comme des différences de genre, relevant d'une construction sociale. Nous avons choisi d'interroger le rôle de l'identité sexuée sur ces comportements à risque en adoptant une approche multidimensionnelle de l'identité sexuée : nous nous sommes donc intéressés à la fois à la conformité aux rôles de sexe mais également à l'identité sexuée au sens d'identité sociale de sexe, à laquelle l'individu peut être plus ou moins identifié, et qui peut influencer le rapport aux rôles associés à son groupe de sexe et aux rôles de l'autre groupe de sexe. Nous souhaitions par ailleurs investiguer le lien causal entre l'identité sexuée et les comportements à risque, ceci au travers d'une approche expérimentale. Nous voulions également observer l'effet de l'identité sexuée dans d'autres domaines du risque et ainsi comparer l'effet de l'identité sexuée sur les comportements à risque dans différents domaines et dans le domaine de la conduite qui est un domaine sexué. Enfin, nous voulions investiguer le rôle du risque perçu et des bénéfices perçus dans ce lien entre l'identité sexuée et la prise de risque, l'idée sous-jacente étant que le lien entre identité sexuée et la prise de risque peut également être indirect.

Nous faisions ainsi l'hypothèse que les différences de sexe dans les comportements à risque au volant sont le fait de l'influence de l'identité sexuée des individus, définie comme le sentiment d'appartenir à un sexe et l'appropriation par l'individu des caractéristiques définies culturellement qui lui sont reliées (Le Maner-Idrissi, 1997). Dans cette thèse, l'identité sexuée est envisagée comme un concept multidimensionnel **(hypothèse préalable 0a**) renvoyant non seulement à la conformité aux stéréotypes de sexe mais également à d'autres dimensions affectives et cognitives rendant compte de l'identité sociale de l'individu (e.g., centralité de son groupe de sexe, typicalité de genre ressentie). Nous faisions ainsi l'hypothèse que les différences dans la construction et la manifestation de l'identité sexuée expliqueraient non seulement les différences intergroupes mais également les différences intragroupes dans les comportements à risque.

Plus précisément, nous faisions l'hypothèse que la conformité aux stéréotypes de sexe masculins amène les individus, hommes et femmes, à manifester davantage de comportements à risque – que ce soit pour confirmer leur appartenance au groupe des hommes ou prendre de la distance par rapport au groupe des femmes – (**hypothèse 1**). Nous faisions également l'hypothèse que les hommes fortement identifiés montrent davantage de comportements à risque et que et le niveau d'identification vient modérer l'effet de la masculinité (**hypothèse 3**). Autrement dit, l'effet de la masculinité serait d'autant plus important chez les hommes fortement identifiés à leur groupe, étant donné que la conformité à ces traits et la mise en place des comportements à risque leur permet de manifester leur masculinité et leur appartenance groupale. Nous faisions par ailleurs l'hypothèse que la conformité aux stéréotypes définissant la féminité dans notre société amène les individus, hommes et femmes, s'y conformant, à prendre moins de risque que les autres individus. Plus précisément, nous nous attendions à ce que la conformité à ces traits féminins, dont le contenu est centré sur le rapport aux autres et la prise en compte d'autrui, inhibe les effets délétères de la masculinité (**hypothèse 2**).

Nous faisions l'hypothèse que l'effet de l'identité sexuée ne serait toutefois pas équivalent d'un domaine du risque à l'autre. Nous nous attendions en effet à ce que les effets de l'identité sexuée, et

plus particulièrement les effets de la conformité aux stéréotypes masculins des hommes, et de l'identification des hommes à leur groupe, soient plus marqués dans le domaine de la conduite, comparés aux autres domaines du risque, le domaine routier étant un domaine sexué. L'idée sous-jacente est que la prise de risque dans le domaine routier ferait partie intégrante de la masculinité et permettrait ainsi aux hommes masculins (**hypothèse 5**) et fortement identifiés (**hypothèse 3**) de manifester leur appartenance groupale.

Nous faisions par ailleurs l'hypothèse que l'effet de l'identité sexuée sur les comportements à risque peut être direct mais peut également être partiellement médié par la perception du risque et des bénéfices (**hypothèse 4**). Plus précisément, nous nous attendions à ce que la conformité aux stéréotypes masculins influence négativement la perception du risque et positivement la perception des bénéfices. En effet, la conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits (e.g., affirmation de soi) pourrait amener les individus s'y conformant à montrer une plus grande confiance dans leurs capacités et les amener à percevoir moins de risque (pour eux et pour les autres). De plus, nous nous attendions à ce que l'effet de la masculinité sur le risque perçu soit d'autant plus important chez les hommes fortement identifiés à leur groupe, notamment dans le domaine de la conduite, de par les stéréotypes de sexe associés à ce domaine. Autrement dit, nous nous attendions à ce que pour les hommes fortement identifiés et plus particulièrement les hommes à la fois fortement masculins et fortement identifiés à leur groupe perçoivent moins de risque, notamment dans le domaine routier **(hypothèse 3).** Dans le même temps, nous nous attendions à ce que les individus masculins perçoivent davantage de bénéfices associés avec les comportements à risque (e.g., bénéfices en termes de prestige). Nous nous attendions également à ce que la conformité aux stéréotypes féminins augmente la perception du risque et réduise la perception des bénéfices de par le contenu des stéréotypes féminins, centrés sur la prise en compte d'autrui. De la même façon, nous nous attendions à ce que le niveau d'identification des individus à leur groupe de sexe modère le lien entre féminité et risque perçu.

Enfin, faisant l'hypothèse d'une relation causale entre l'identité sexuée et les comportements à risque, ainsi que les variables associées (risque perçu et bénéfices perçus), nous nous attendions à ce que ces effets soient renforcés lorsque l'identité sexuée est activée. Autrement dit, nous faisions l'hypothèse que lorsque l'appartenance des individus à leur groupe de sexe est rendue saillante **(hypothèse préalable 0b)**, la conformité des individus aux stéréotypes de sexe (autrement dit le rapport que les individus entretiennent avec les stéréotypes de l'endogroupe et l'exogroupe) augmente et les différences de sexe sont d'autant plus importantes **(hypothèse 6)**. Nous nous attendions donc à ce que, lorsque leur identité sociale de sexe est activée, les hommes se conforment d'autant plus aux stéréotypes masculins et perçoivent ainsi moins de risque et montrent davantage de comportements à risque. Nous nous attendions à ce que le niveau de masculinité et d'identification à leur groupe modère ces effets **(hypothèse 3)**. Plus largement, nous nous attendions à ce que les effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque et le risque perçu soient renforcé lorsque celle-ci es rendue saillante.

Ces différentes hypothèses sont résumées dans le Tableau 59, ci-dessous.

Pour vérifier ces différentes hypothèses, plusieurs études ont été menées. Celle-ci ont été regroupées en trois axes. Une partie de ce travail de thèse a consisté à construire et valider les outils dont nous avions besoin pour répondre à ces différentes questions. Le premier axe renvoie à la construction des outils de mesure et d'activation de l'identité sexuée. Nous situant dans une approche multidimensionnelle de l'identité sexuée, nous avons dans un premier temps cherché à valider un outil de mesure de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité, destiné aux adultes, ce qui manquait à la littérature (**étude 1**). Nous avons également mené une série d'études visant à élaborer une méthode d'activation de l'identité sexuée afin d'en observer l'effet sur les comportements à risque au volant de

manière expérimentale **(études 2-4).** Le deuxième axe de la partie empirique de cette thèse porte sur la validation d'outils visant à mesurer les comportements à risque au volant et la prise de risque dans différents domaines. Deux études ont ainsi été menées dans l'objectif, d'une part, de valider les outils dont nous avions besoin pour la suite du travail de thèse, à savoir, une nouvelle version du DBQ (Reason *et al.,* 1990) et, le DOSPERT (Weber *et al.,* 2002) **(études 5 et 6)**. Le DBQ permet de mesurer différents types de comportements de conduite et notamment les comportements à risque au volant. Le DOSPERT permet de mesurer non seulement la prise de risque mais également la perception du risque et des bénéfices dans différents domaines. D'autre part, ces deux études avaient également pour objectif d'effectuer une première vérification du lien entre l'identité sexuée, en l'occurrence, la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits, et les comportements à risque au volant **(étude 5)** et la prise de risque, le risque perçu et les bénéfices perçus dans différents domaines **(étude 6)** chez des tout-venants. L'identité sexuée ayant la plupart du temps été envisagée et mesurée à travers la masculinité et la féminité en termes de traits, les deux premières études permettaient de comparer nos résultats avec les études ayant mis en lien la masculinité et la féminité et les comportements à risque. De plus, l'étude 6 avait pour objectif d'investiguer le lien entre la masculinité et la féminité et le risque et les bénéfices perçus dans différents domaines du risque, ce qui n'avait pas été fait, ainsi que le rôle médiateur de la masculinité et de la féminité sur le lien entre sexe et prise de risque, sexe et risque perçu et sexe et bénéfices perçus. Le troisième axe de la partie empirique de ce travail de thèse porte sur la vérification de nos différentes hypothèses dans une étude finale menée sur des jeunes conducteurs, population cible de cette thèse **(étude 7)**. Plus précisément, cette étude finale visait à tester, chez le jeune conducteur, l'effet de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité sur les comportements à risque et le risque perçu et dans différents domaines et dans le domaine routier, domaine masculin. L'objectif était ainsi de comparer l'effet de l'identité sexuée sur la prise de risque dans différents domaines et dans le domaine routier, domaine masculin. Il s'agissait également de vérifier la relation de causalité entre l'identité sexuée et la prise de risque par une approche expérimentale visant à activer l'identité sexuée des individus.

Un résumé des différentes études visant à vérifier nos hypothèses générales est présenté dans le Tableau 59, ci-dessous.

Les résultats et limites de ces différentes études ont d'ores et déjà été commentés dans les discussions de chaque étude. Nous nous centrerons ici sur les hypothèses générales de la thèse ainsi que sur les principaux résultats qui méritent d'être commentés plus avant. Nous ne reviendrons pas sur la validation des outils utilisés dans cette thèse (études 1 – 6). Ainsi, après avoir rappelé les principaux résultats en lien avec nos hypothèses générales (contributions empiriques et théoriques de cette thèse), nous nous attarderons sur quelques points qui méritent selon nous un point d'arrêt, et mettrons en perspective les apports de ce travail concernant le lien entre identité sexuée et comportements à risque. Nous évoquerons notamment l'importance d'adopter une approche psychosociale dans la compréhension des différences de sexe, dans les comportements à risque et dans les différences de sexe en général. Nous discuterons enfin les limites, les perspectives de recherche ainsi que les possibilités d'application de cette thèse.

Tableau 59

Hypothèses générales et plan de la thèse

Hypothèses	Axe	Etude	*N*=
0a. L'identité sexuée est un concept multidimensionnel, incluant la conformité aux stéréotypes de sexe, la centralité de son groupe de sexe, la pression sociale à se conformer ressentie, la typicalité ressentie, etc.).	1	1	512
0b. On peut activer l'identité sexuée des individus en rendant saillante, expérimentalement, l'appartenance des individus observés à un groupe de sexe	1	2 3 4	140 314 351
1. La conformité aux stéréotypes de sexe masculins augmente les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance.	2 3	5 6 7	525 879 144
2. La conformité aux stéréotypes de sexe féminins baisse les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance, et inhibe le lien entre la conformité aux stéréotypes masculins et les comportements à risque.	2 3	5 6 7	525 879 144
3. Le niveau d'identification à son groupe modère le lien entre conformité aux stéréotypes de sexe et comportements à risque et perception du risque.	3	7	144
4. L'identité sexuée influence la perception du risque et des bénéfices et le lien entre identité sexuée et comportements à risque est partiellement médié par la perception du risque et des bénéfices	2 3	6 7	879 144
5. Les effets de l'identité sexuée s'observent dans différents domaines du risque mais sont plus marqués dans le domaine du risque routier que dans les autres domaines du risque	3	7	144
6. Lorsque l'identité sexuée est rendue saillante par le contexte, les différences de sexe dans les comportements à risque et le risque perçu augmentent, notamment chez les individus fortement identifiés à leur groupe de sexe	3	7	144

2. Lien entre identité sexuée et comportements à risque

2.1 Masculinité et prise de risque

Le point central de ce travail de thèse concerne le lien entre l'identité sexuée et les comportements à risque, plus particulièrement entre la masculinité et la prise de risque. Depuis quelques années, plusieurs travaux suggèrent que les différences de sexe dans la prise de risque et la transgression seraient liées à la conformité à certains aspects des rôles de sexe, notamment aux rôles de sexe masculins (e.g., Byrnes, *et al.,* 1999 ; Mahalik, *et al.,* 2007 ; Sen, *et al.,* 2007 ; Simon & Corbett, 1996 ; Yagil, 1998). La prise de risque serait d'ailleurs un comportement typiquement masculin (Bem, 1974). Bien que les études ayant cherché à tester directement l'hypothèse de la relation entre les rôles de sexe et la prise de risque soient relativement récentes, plusieurs ont mis en lien la masculinité et les comportements à risque dans différents domaines (Addis & Mahalik, 2003 ; Blazina & Watkins, 1996

; Cazenave, *et al.,* 2003 ; Courtenay, 2000 ; Granié, 2009, 2010 ; Mahalik *et al.,* 2006, 2007 ; McCreary *et al.,* 1999 ; Meier-Pesti & Penz, 2008 ; Pleck *et al.,* 1994 ; Raithel, 2003 ; Williams & Ricciardelli, 1999) et notamment dans le risque routier (Ozkan & Lajunen, 2005b, 2006). Ces études mettent en évidence l'effet renforçateur de la masculinité. La masculinité serait même un meilleur indicateur de la prise de risque que l'âge et ou le sexe (Granié, 2009, 2010 ; Raithel, 2003) et compte tenu du fait que la conformité aux rôles de sexe est indépendante du sexe biologique, la conformité aux stéréotypes masculins pourrait expliquer les différences de sexe mais également les différences intragroupes dans la prise de risque.

Nous avons ainsi fait l'hypothèse que la conformité aux stéréotypes de sexe masculins augmenterait les comportements à risque, des individus, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance, que ce soit pour confirmer leur appartenance au groupe des hommes ou prendre de la distance par rapport au groupe des femmes (**H1**).

Pour vérifier cette hypothèse, trois études ont été menées (étude 5-7). Dans l'étude 5, ce lien a été testé dans le domaine routier, sur une population de tout-venants, au travers de la conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits. Dans l'étude 6, le lien entre la masculinité et la prise de risque a été vérifié sur la prise de risque en général, dans différents domaines du risque, sur une population de tout-venants. Dans l'étude 7, le lien entre masculinité et prise de risque a de nouveau été vérifié mais en adoptant cette fois une vision plus large de la masculinité, en ne nous centrant pas uniquement sur la masculinité en termes de conformité aux traits masculins, mais en mesurant la masculinité au travers des traits et des activités masculines. Cela permettait par ailleurs d'observer si le lien entre masculinité et la prise de risque est le fait d'un lien entre les traits d'affirmation de soi stéréotypiquement masculins, ou bien le fait d'une conformité plus large aux rôles masculins. Ce lien a été analysé chez des jeunes conducteurs pour les comportements à risque au volant et la prise de risque dans différents domaines.

2.1.1 Rappel des résultats

Les résultats de l'étude 5, sur le lien entre la masculinité en termes de traits et les comportements à risque au volant, chez des tout-venants, mettent en évidence un lien entre la masculinité et les comportements à risque au volant. La masculinité en tant que conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits renforce effectivement le niveau global de comportements à risque au volant chez les individus, hommes et femmes. Toutefois, cet effet renforçateur de la masculinité ne s'observe pas dans tous les comportements au volant considérés comme « à risque ». En effet, dans l'échantillon global, cet effet s'observe sur les comportements de violations agressives (comportements conflictuels avec les autres usagers) et de violations ordinaires (déviances délibérées de la conduite n'ayant pas un but agressif), mais pas sur les erreurs dangereuses (prises de décisions plaçant le conducteur en danger, mais sans infractions aux règles légales). Par ailleurs, on observe un effet différencié de la masculinité sur les différents types de comportements à risque au volant en fonction du sexe. Plus précisément, alors que chez les femmes, la masculinité renforce les violations agressives, les violations ordinaires et tend à renforcer les erreurs dangereuses, chez les hommes, la masculinité ne renforce que les violations agressives. Enfin, les résultats montrent que la relation entre le sexe et les comportements à risque au volant est partiellement médiée par la masculinité. Autrement dit, cela semble indiquer que la tendance des hommes à montrer davantage de comportements à risque au volant s'explique en partie par leur niveau plus important de conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits. Toutefois, il apparaît que, parmi les comportements à risque au volant, cet effet médiateur partiel ne s'observe que pour les violations ordinaires. Etant donné que l'effet renforçateur de la masculinité sur les violations ordinaires ne s'observe que chez les femmes, cela semble indiquer

que le moindre engagement des femmes dans les violations ordinaires s'explique en partie par leur niveau moins important de masculinité Par conséquent, on peut également considérer que l'effet médiateur partiel de la masculinité entre le sexe et les comportements à risque traduit davantage le fait que, si les femmes prennent moins de risque au volant, c'est en partie parce qu'elles montrent un niveau plus faible de masculinité.

Les résultats de l'étude 6, sur le lien entre la masculinité en termes de traits et la prise de risque dans différents domaines, chez des tout-venants, montrent que la conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits renforce le niveau global de prise de risque dans différents domaines, chez les hommes comme chez les femmes. Cet effet renforçateur de la masculinité s'observe dans tous les domaines de la prise de risque (domaine de la transgression, des loisirs, financier et social), dans l'échantillon global (i.e., hommes et femmes, pris ensemble). Toutefois, on observe un effet différencié de la masculinité sur les différents domaines de la prise de risque selon le sexe : contrairement à ce qui s'observe chez les femmes, l'effet renforçateur de la masculinité ne s'observe pas dans le domaine de la transgression chez les hommes (l'effet n'est que tendanciel). Malgré cet effet de la masculinité sur la prise de risque, les résultats ne montrent aucun effet médiateur de la masculinité sur le lien entre le sexe et le niveau global de prise de risque dans différents domaines ou le niveau de prise de risque dans chacun des domaines. Ainsi, la tendance des hommes à prendre davantage de risque dans différents domaines et plus particulièrement dans le domaine de la transgression, des loisirs et financier ne semble pas s'expliquer, dans cette étude, par un niveau plus important de masculinité. Il est à noter toutefois que le sexe ne prédit pas le niveau de prise de risque dans le domaine social.

Les résultats de l'étude 7, sur le lien entre la masculinité, envisagée de manière plus large, et la prise de risque déclarée (niveau global de comportements à risque au volant et de prise de risque dans différents domaines) chez les jeunes conducteurs, montrent qu'alors qu'aucun effet du sexe ne s'observe sur la prise de risque, un effet de la masculinité apparaît pour les individus pour lesquels l'identité sexuée n'a pas été activée[176]. Plus précisément, les résultats montrent que, dans l'échantillon global (i.e., hommes et femmes de la condition contrôle), la masculinité renforce le niveau de prise de risque dans différents domaines et, plus largement, le niveau global de prise de risque. En revanche, aucun effet n'apparaît sur le niveau global de comportements à risque au volant. Toutefois, des différences selon le sexe s'observent : lorsque l'on regarde les hommes et les femmes de manière séparée, la masculinité ne renforce que le niveau de prise de risque dans différents domaines des femmes. Par ailleurs, ces résultats ne mettent en évidence aucun effet médiateur de la masculinité sur le lien entre sexe et prise de risque. Il est à noter que cela s'explique, avant tout, par le fait que, dans cette étude, aucun effet du sexe ne s'observe sur la prise de risque. Nous avons également vérifié les effets différenciés du niveau de masculinité selon le sexe. Aucun effet n'apparaît : les hommes fortement masculins ne déclarent pas davantage de prise de risque que les hommes faiblement masculins ou que les femmes.

[176] Ne sont commentés ici que les liens entre la masculinité et la prise de risque observés en condition contrôle dans l'étude 7. Aussi, lorsque nous évoquons l'échantillon global, cela renvoie à l'échantillon global de la condition contrôle (i.e., condition dans laquelle aucune activation n'a été effectuée). Les résultats concernant ce lien lorsque l'identité sexuée est activée ne seront commentés que dans le point 5 dans lequel nous nous centrerons sur les effets de l'activation de l'identité sexuée.

2.1.2 Synthèse des résultats

2.1.2.1 Masculinité et différences intergroupes et intragroupes de sexe dans la prise de risque

Pour résumer, le lien entre masculinité et prise de risque s'observe pour les comportements à risque au volant, comme pour la prise de risque dans différents domaines, chez les hommes et les femmes tout-venants (étude 5 et 6). Les études 5 et 6 mettent surtout en évidence un lien entre les traits d'affirmation de soi qui seraient liés à la prise de risque. De plus, dans l'étude 5, la tendance des femmes à montrer moins de comportements à risque au volant et de violations ordinaires s'explique en partie par la masculinité. De même, dans l'étude 7, menée sur des jeunes conducteurs, alors même qu'aucun effet du sexe n'apparaît, un effet de la masculinité, dans sa définition plus large, s'observe sur la prise de risque en général, plus particulièrement chez les femmes, mais pas dans les comportements à risque au volant. Ce travail de thèse confirme ainsi les résultats des études ayant montré une influence de la masculinité sur la prise de risque dans le domaine routier, notamment chez le jeune conducteur (Özkan & Lajunen, 2005b, 2006) et dans d'autres domaines, tels que dans le domaine du sport (Cazenave *et al.*, 2003), le domaine financier (Meier-Pesti & Penz, 2008), ou le domaine de la santé pour les hommes (Addis & Mahalik, 2003 ; Blazina & Watkins, 1996; Courtenay, 2000 ; Mahalik *et al.,* 2006, 2007 ; McCreary *et al.,* 1999 ; Pleck *et al.,* 1994).

Ces résultats semblent mettre en évidence l'effet de la conformité des hommes aux rôles associés à leur groupe de sexe, résultat d'une socialisation différenciée (e.g., Morrongielo & Dawber, 1999) et d'une volonté de faire le genre, autrement dit, de se rapprocher des normes masculines pour montrer leur appartenance au groupe des hommes, groupe socialement valorisé (Lorenzi-Cioldi, 1988). Le lien entre la masculinité et les violations agressives, plus particulièrement, va dans le sens de plusieurs travaux montrant que l'agressivité physique ferait partie des stratégies utilisées par les hommes pour montrer leur appartenance au groupe des hommes et notamment pour rétablir leur masculinité lorsque celle-ci est menacée (Bosson *et al.,* 2009 ; Bosson & Vandello, 2011 ; Weaver *et al.,* 2010). Les comportements agressifs, notamment en raison de la part de risque qu'ils contiennent, feraient partie des stratégies privilégiées par les hommes pour démontrer leur masculinité (Vandello *et al.,* 2008). Courtenay (2000) met d'ailleurs en lien l'adoption de comportements à risque pour la santé et la hiérarchie sociale entre les sexes : il s'agit pour les hommes de maintenir leur statut de sexe fort en s'éloignant des comportements féminins tels que l'adoption de comportements de santé, préventifs.

De plus, ces résultats montrent que l'effet de la masculinité s'observe chez les hommes comme chez les femmes, pointant le fait que cette relation est le fait, du moins en partie, d'une construction sociale et non pas, ou du moins pas seulement, de différences biologiques entre hommes et femmes. Cela rend manifeste la capacité du genre à expliquer les différences intergroupes et intragroupes, les rôles de sexe étant indépendants du sexe biologique (e.g., Bem, 1974). Le fait que l'on n'observe pas d'effets du sexe pour tous les comportements mais que, pour certains pour lesquels on n'observe pas d'effet du sexe, on observe un effet de la masculinité va également dans ce sens. Le pouvoir explicatif de la masculinité a notamment été mis en évidence par quelques études qui montrent que la conformité aux stéréotypes masculins serait un meilleur prédicteur des comportements à risque que l'âge ou le sexe (Granié, 2009, 2010 ; Raithel, 2003). Ainsi, le lien entre masculinité et prise de risque peut traduire une volonté des femmes de se mettre à distance de leur groupe de sexe par l'adoption des traits et des comportements associés au groupe des hommes. Cette volonté peut être mise en lien avec le fait que le groupe des hommes est plus valorisé socialement que le groupe des femmes (Lorenzi-Cioldi, 1988). La mobilité sociale étant en général impossible pour les femmes, celle-ci peuvent se rapprocher du groupe socialement valorisé par l'adoption des stéréotypes qui lui sont associés. La prise de risque

constitue un comportement typique de la masculinité (Bem, 1974) et qui semble central. En effet, la prise de risque fait en effet partie de la définition hégémonique de la masculinité (Annandale & Hunt, 1990 ; Connell & Messerchmidt, 2005). Aussi, il est envisageable que les femmes qui souhaitent se rapprocher des normes masculines montrent davantage de comportements à risque.

2.1.2.2 Effets différenciés selon le domaine et selon le sexe

Il est important de noter toutefois, que l'effet de la masculinité sur la prise de risque ne s'observe pas dans tous les domaines. Si cet effet s'observe dans tous les domaines dans l'étude 6, des différences, concernant l'influence de la masculinité, apparaissent entre les différents types de comportements à risque dans l'étude 5 et dans l'étude 7. Cela semble aller dans le sens des études considérant que la prise de risque est spécifique et non une tendance générale (e.g., Blais & Weber, 2006 ; Hanoch *et al.,* 2006 ; Jackson & Hourany, 1972 ; Nicholson *et al.,* 2005 ; Slovic, 1962, 1964 ; Weber *et al.,* 2002). Tous les domaines ne seraient ainsi pas équivalents. Compte tenu des différences observables entre les comportements à risque au volant, à savoir, le fait que l'effet de la masculinité ne s'observe que sur les violations agressives et ordinaires mais pas sur les erreurs dangereuses, nous pouvons nous interroger sur le caractère « à risque » des erreurs dangereuses étant donné que ces comportements, bien que dangereux, ne sont pas intentionnels.

Il faut noter également que des différences de sexe dans l'effet de la masculinité sur la prise de risque apparaissent. Des effets différenciés selon le sexe sont notamment observables en fonction du domaine du risque observé. Cela peut mettre en évidence différentes manières de se conformer aux rôles masculins chez les hommes et chez les femmes. S'agissant des comportements à risque au volant, chez les hommes, cette conformité semble davantage se faire au travers de comportements agressifs, tandis que chez les femmes, cela semble se faire à travers d'autres comportements, tels que les violations ordinaires (cf. étude 5). Il se peut que les hommes utilisent des stratégies plus efficaces pour se rapprocher des normes masculines - l'agressivité en est une (Bosson *et al.,* 2009 ; Bosson & Vandello, 2011) - tandis que les femmes disposeraient de davantage de latitude dans les différents comportements masculins leur permettant de se conformer aux normes masculines. Elles sembleraient en l'occurrence privilégier les comportements transgressifs. Ainsi, on peut envisager qu'il existe, parmi les rôles masculins et parmi les comportements stéréotypés, des degrés « de masculinité » ou « d'efficacité ». Certains seraient plus efficaces que d'autres et certains seraient privilégiés par certains individus et pas d'autres. Cette idée peut être notamment rapprochée des travaux de Vandello et ses collègues (e.g., Vandello *et al.,* 2008 ; Weaver *et al.,* 2010) qui montrent que les hommes considèrent que c'est davantage dans l'action que dans les traits que se démontre sa masculinité alors qu'à l'inverse, la féminité serait plus stable et se manifesterait davantage dans des traits stables. Pour conclure sur cette idée, on peut envisager le fait que les hommes et les femmes ne privilégieraient pas les mêmes comportements pour se conformer aux stéréotypes masculins en vue, pour les uns, de se rapprocher de leur groupe de sexe, et pour les autres, de se distinguer du leur par l'adoption des rôles de l'exogroupe. L'effet renforçateur de la masculinité sur la prise de risque dans le domaine de la transgression, qui ne s'observe que chez les femmes (étude 6), semble également aller dans ce sens et mettre en évidence des différences de contenu des différents domaines. En effet, de manière similaire à l'étude 5, dans laquelle la masculinité est associée aux violations ordinaires, uniquement chez les femmes, la masculinité semble davantage associée à la prise de risque dans le domaine de la transgression chez les femmes que chez les hommes. Dans l'étude 7, les effets de la masculinité observés sur les comportements à risque (prise de risque dans différents domaines) ne s'observent que chez les femmes. Ainsi, il semble que le lien entre masculinité et prise de risque s'observe davantage chez les femmes, contrairement à ce qu'on pouvait

attendre. Une explication similaire à celle évoquée plus haut peut-être proposée : la prise de risque serait un moyen efficace pour les femmes de se rapprocher des normes masculines alors que les hommes masculins utilisent peut-être d'autres moyens ou bien, et ce point sera développé plus bas, les hommes cohérents dans leur identité sexuée ne voient pas le besoin de se conformer davantage. La prise de risque peut davantage être un moyen pour les individus de se rapprocher des normes de sexe masculines qu'un effet de cette masculinité (cf. point 6.5). Autrement dit, les individus qui sont d'ores et déjà conformes aux stéréotypes masculins peuvent ne pas voir l'utilité de passer par la prise de risque pour manifester leur masculinité. En revanche, cet effet peut s'observer davantage chez les femmes masculines qui, n'étant pas des hommes, doivent davantage asseoir leur position dominante, tout comme les hommes peu masculins.

2.1.2.3 Un effet médiateur relatif

Bien que des liens s'observent entre la masculinité et la prise de risque, les différences de sexe n'apparaissent pas toujours médiées par la masculinité. En effet, le lien entre le sexe et les comportements à risque au volant est médié par la masculinité en termes de traits dans l'étude 5. Toutefois, ce n'est pas le cas pour la prise de risque dans les différents domaines (étude 6) ou pour le lien entre la masculinité dans sa définition plus large et les indices globaux de comportements à risque au volant et de prise de risque dans différents domaines chez les jeunes conducteurs (étude 7). Cela semble indiquer deux choses. D'une part, les différences de sexe dans la prise de risque semblent s'expliquent par autre chose que par l'effet du genre. Autrement dit, ces différences de sexe ne s'expliquent pas, ou du moins pas exclusivement, par la masculinité. On peut d'ailleurs noter que les effets de la masculinité sont statistiquement faibles (cf. la part de variance expliquée par la masculinité). Au-delà du fait que d'autres aspects de l'identité sexuée peuvent expliquer les différences de sexe dans la prise de risque, cela met en évidence l'importance d'adopter une approche intégrative de ces différences de sexe prenant en compte les théories biologiques et évolutionnistes et l'approche psychosociale, compte tenu des effets de la masculinité sur la prise de risque. Ce point sera développé plus bas (cf. point 6.6). D'autre part, le fait qu'une médiation partielle n'apparaisse que pour le risque routier (étude 5), met en évidence la particularité de ce domaine, domaine particulièrement masculin. Il est à noter que l'absence de médiation est parfois simplement le fait d'une absence d'effet du sexe sur la prise de risque (e.g., étude 7).

2.1.2.4 Des effets non confirmés dans l'étude 7 – autres facteurs

Nous avons davantage commenté les effets observés dans les études 5 et 6. Toutefois, comme indiqué, les effets de la masculinité ne semblent pas aussi évidents dans l'étude 7, dans laquelle nous n'avons pas reproduit complètement ces résultats. Plus précisément, l'effet de la masculinité ne s'observe que sur le niveau global de prise de risque dans différents domaines et non pas sur le niveau global de comportements à risque au volant. Lorsqu'on s'intéresse aux différences de sexe, on se rend compte que l'effet observé dans l'échantillon global ne s'observe que chez les femmes. Plusieurs explications peuvent être avancées. Rappelons tout d'abord que la population investiguée était les jeunes conducteurs, aussi, peut-on envisager un effet différencié de la masculinité sur la prise de risque selon l'âge. Cet effet différencié suggère un effet moindre de la masculinité chez les jeunes, contrairement à ce qu'on pourrait attendre en raison du fait que l'entrée dans l'âge adulte marque aussi la sortie de l'adolescence, période importante de la construction de l'identité et de l'identité sexuée (e.g., Tap, 1991). On peut y voir un effet générationnel, les plus jeunes cherchant moins à se conformer aux stéréotypes masculins par rapport aux générations précédentes. On peut y voir, encore, un effet de la

population investiguée, qui, au-delà du fait qu'elle est composée de jeunes adultes, est composée d'étudiants en sciences humaines et sociales dont on peut penser qu'ils ne cherchent pas nécessairement à se rapprocher des normes masculines, ou bien, pas nécessairement par la prise de risque, ce qui pourrait expliquer ces effets moins marqués dans l'étude 7.

Par ailleurs, dans l'étude 7, la masculinité était investiguée dans son ensemble. Alors que dans les études 5 et 6, on s'intéressait à la masculinité en tant que conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits (i.e., traits d'agenticité, d'affirmation de soi), dans l'étude 7, on a cherché à investiguer l'effet de la conformité aux rôles masculins de manière plus large, bien que non exhaustive, sur la prise de risque. Il est possible que cela traduise le fait que c'est davantage la conformité aux traits masculins d'affirmation de soi, que la masculinité dans son ensemble, qui renforce la prise de risque. Autrement dit, ce serait davantage les valeurs masculines en termes de rapport à l'autre – les stéréotypes masculins sont centrés sur un rapport vertical à autrui, mettant en avant les notions d'individualisme et d'indépendance (Broverman *et al.,* 1972) – qui affectent le rapport au risque et à la conformité aux règles (Granié, 2009).

Enfin, et c'est là que réside selon nous une grande partie de l'explication de cette inconsistance des résultats, nous avons pris en compte, dans l'étude 7, les indices globaux de la prise de risque. Or, comme indiqué, les résultats semblent montrer des différences entre les domaines, mettant en évidence la spécificité de la prise de risque. Ces différences entre domaines doivent être prises en compte au risque, dans le cas contraire, de masquer des différences réelles, mais variables en fonction des domaines.

Pour conclure, les résultats semblent valider notre hypothèse selon laquelle la conformité aux stéréotypes de sexe masculins augmente les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance (H1). Toutefois, le lien entre masculinité et prise de risque apparaît complexe. Plusieurs facteurs sont en effet susceptibles de moduler ce lien (e.g., âge, sexe, domaine du risque).

2.2 Féminité et prise de risque

Ce travail de thèse visait également à investiguer le lien entre la féminité et la prise de risque. En effet, si la relation entre la masculinité et la prise de risque est de plus en plus investiguée, la relation entre la féminité et la prise de risque l'est moins. Pourtant, quelques travaux ont mis en évidence des résultats allant dans le sens d'un effet inhibiteur de la conformité aux traits féminins sur l'engagement dans des comportements à risque (e.g., Özkan & Lajunen, 2005b ; Williams & Ricciardelli, 1999). Plusieurs travaux ont notamment montré l'effet de la féminité sur des variables associées à la prise de risque telles que la conformité aux règles et l'internalisation des règles (Granié, 2008, 2009 ; Tostain *et al.,* 2005). Une étude d'¨Özkan et Lajunen (2005b) a également montré que la féminité avait un effet réducteur des effets délétères de la masculinité sur la prise de risque au volant. Ainsi, alors que la conformité aux stéréotypes masculins semble avoir un effet direct sur les comportements à risque, la féminité aurait un effet inhibiteur, qui peut être indirect (Granié, 2009).

Nous avons ainsi fait l'hypothèse que la conformité aux stéréotypes de sexe féminins inhibe les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance, et atténue le lien entre la conformité aux stéréotypes masculins et les comportements à risque **(H2)**. Dans cette perspective, la prise de risque s'expliquerait à la fois par la forte conformité aux stéréotypes masculins mais aussi par la faible conformité aux stéréotypes féminins.

Cette hypothèse a été testée dans les trois études précitées (étude 5-7). Dans les études 5 et 6, ce lien a été testé dans le domaine routier (étude 5) et dans la prise de risque en générale et dans différents domaines du risque (étude 6), sur des tout-venants, au travers de la conformité aux stéréotypes féminins en termes de traits. Dans l'étude 7, le lien entre féminité et prise de risque a de nouveau été testé mais en adoptant cette fois une vision plus large de la féminité, en la mesurant à la fois au travers des traits féminins mais également des activités féminines. Cela permettait par ailleurs d'observer si la relation entre la féminité et la prise de risque est le fait d'un lien entre les traits de centration sur autrui, qui caractérisent les traits féminins dans notre société, ou bien, le fait d'une conformité plus large aux rôles féminins. Cette relation était testée chez des jeunes conducteurs pour les comportements à risque au volant et la prise de risque dans différents domaines.

2.2.1 Rappel des résultats

Les résultats de l'étude 5, sur la relation entre la féminité, en tant que conformité aux stéréotypes féminins en termes de traits, et les comportements à risque au volant, chez des tout-venants, mettent en évidence un lien entre les deux variables. La féminité inhibe effectivement le niveau global de comportements à risque au volant chez les individus, hommes et femmes. Toutefois, cet effet inhibiteur de la féminité ne s'observe pas dans tous les comportements au volant considérés comme « à risque ». En effet, chez les hommes et les femmes, pris ensemble ou séparément, cet effet s'observe sur les comportements de violations ordinaires et d'erreurs dangereuses, mais pas sur les violations agressives. De plus, les résultats ne mettent en évidence aucun effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et les comportements à risque au volant, ni chez les hommes et les femmes pris séparément. Enfin, les résultats ne mettent en évidence aucun effet médiateur partiel de la féminité sur le lien entre le sexe et les comportements à risque au volant. Autrement dit, la tendance des hommes à montrer plus de comportements à risque au volant (et plus particulièrement, plus de violations ordinaires) ne s'explique pas par leur niveau plus faible de féminité (ou la tendance des femmes à montrer moins de comportements à risque, et plus particulièrement, moins de violations ordinaires, ne s'explique pas par un niveau plus important de féminité).

Les résultats de l'étude 6 ne montrent pas d'effet inhibiteur de la conformité aux stéréotypes féminins en termes de traits sur le niveau global de prise de risque dans différents domaines. Au contraire, lorsqu'on observe les différents domaines de manière indépendante, les résultats montrent que, dans l'échantillon global, la féminité renforce la prise de risque dans le domaine des loisirs et le domaine social. Toutefois, on observe un effet différencié de la féminité sur ces domaines de la prise de risque, selon le sexe : chez les femmes, la féminité ne renforce la prise de risque que dans le domaine social, alors que chez les hommes, la féminité renforce la prise de risque dans le domaine des loisirs et tendanciellement, seulement, dans le domaine social. Les résultats mettent également en évidence un effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et le niveau global de prise de risque dans différents domaines : chez les hommes et les femmes pris ensemble, il apparaît qu'une forte masculinité combinée avec une faible féminité renforce le niveau de prise de risque dans différents domaines, tandis qu'un niveau faible de masculinité combiné à un niveau faible de féminité l'inhibe. Toutefois, lorsqu'on observe les différents domaines, l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque ne s'observe que dans le domaine social de la prise de risque : un niveau faible de masculinité combiné à un niveau faible de féminité inhibe le niveau de prise de risque dans le domaine social tandis qu'une forte masculinité renforce le niveau de prise de risque dans le domaine social, indépendamment du niveau de féminité. L'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque ne s'observe cependant que chez les femmes. Plus précisément, on retrouve chez les femmes les mêmes

effets décrits concernant l'effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et le niveau de prise de risque dans différents domaines, ainsi qu'entre la masculinité et le niveau de prise de risque dans le domaine social. On observe également un effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et le niveau de prise de risque dans le domaine de la transgression et le domaine des loisirs : une forte masculinité combinée à une faible féminité renforce le niveau de prise de risque dans le domaine de la transgression et dans le domaine des loisirs et en plus, dans le domaine des loisirs, une faible masculinité combinée à une faible féminité l'inhibe. Par ailleurs, les résultats ne mettent pas en évidence d'effet médiateur partiel de la féminité sur le lien entre le sexe et le niveau de prise de risque. Par conséquent, l'effet du sexe observé sur le niveau de prise de risque dans différents domaines et plus particulièrement dans les domaines de la transgression, des loisirs et financier, ne s'explique pas par le niveau de féminité.

Les résultats de l'étude 7, sur le lien entre la féminité, envisagée de manière plus large, et la prise de risque (comportements à risque au volant et dans différents domaines) chez les jeunes conducteurs, ne montrent aucun effet de la féminité sur la prise de risque chez les hommes et les femmes pris ensemble[177]. Des différences de sexe apparaissent toutefois : chez les hommes, la féminité tend à inhiber le niveau de comportements à risque au volant. Les résultats mettent également en évidence un effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et le niveau de prise de risque dans différents domaines chez les individus. Il apparaît qu'une faible masculinité combinée à une forte féminité inhibe le niveau de prise de risque dans différents domaines alors qu'un niveau fort de masculinité renforce le niveau de prise de risque indépendamment du niveau de féminité (fort ou faible). Comme pour l'étude 6, cet effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque ne s'observe cependant que chez les femmes. Par ailleurs, ces résultats ne mettent en évidence aucun effet médiateur de la féminité sur le lien entre sexe et prise de risque. Il est à noter que cela s'explique, dans cette étude, avant tout par le fait qu'aucun effet du sexe ne s'observe sur la prise de risque.

Pour résumer, il semble que l'effet de la féminité sur la prise de risque et l'effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et la prise de risque soient fortement dépendants du domaine du risque et du sexe. La féminité en termes de traits semble inhiber la prise de risque dans le domaine routier chez des tout-venants (étude 5) mais pas lorsqu'on s'intéresse aux rôles de sexe féminins plus large, ou lorsqu'on observe cet effet chez les jeunes conducteurs (étude 7). Cet effet inhibiteur de la féminité ne s'observerait pas dans d'autres domaines du risque (étude 6 et 7), la féminité ayant même plutôt tendance à la renforcer dans certains domaines (e.g., domaine social, domaine des loisirs) (étude 6). Par ailleurs dans le domaine routier, si des effets inhibiteurs de la féminité sont observables, en revanche, la féminité ne semble pas modérer le lien entre la masculinité et la prise de risque dans ce domaine (étude 5). En revanche, la féminité semble modérer le lien entre la masculinité et la prise de risque dans d'autres domaines que le risque routier, renforçant l'effet de la masculinité pour certains domaines (e.g., social) et le réduisant pour d'autres (e.g., domaine de la transgression). La féminité ne réduit pas donc systématiquement la prise de risque. Cela semble indiquer que l'effet de la féminité est hautement dépendant du domaine du risque investigué. Les effets observés dans d'autres domaines que le domaine routier semblent s'observer plus particulièrement chez les femmes.

[177] Pour rappel, ne sont commentés ici que les liens entre féminité et prise de risque observés en condition contrôle dans l'étude 7.

2.2.2 Synthèse des résultats

2.2.2.1 Effet de la féminité sur les comportements à risque au volant

Même si l'on s'attendait à un effet inhibiteur de la féminité sur les autres domaines du risque accidentel, cette observation va plutôt dans le sens de nos attentes : la féminité a un effet inhibiteur sur les comportements à risque au volant. Cet effet va dans le sens des travaux qui suggèrent que les différences de sexe dans les accidents et la prise de risque routière sont en partie le fait de la conformité à certains rôles féminins (rôle passif, non compétitif et prudent) (e.g., Simon & Corbett, 1996). Cela va également dans le sens des études qui ont mis en évidence le lien entre la féminité et la prise de risque routière (Özkan & Lajunen, 2005b). La conformité aux rôles féminins serait par exemple associée négativement à la conduite agressive chez les femmes (Krahé, 2005) et prédirait positivement les capacités en termes de sécurité (Özkan & Lajunen, 2006). Les rôles féminins, centrés sur le rapport horizontal à autrui (Bem, 1974 ; Broverman *et al.,* 1972), pourraient indirectement, influencer la prise de risque routière, par exemple, par un plus grand respect des règles routières et une plus grande internalisation de ces règles (e.g., Granié, 2008, 2009 ; Tostain *et al.,* 2005 ; Yagil, 1998). En effet, le fait que l'effet de la féminité ne s'observe que pour ce domaine peut s'expliquer par le fait que le domaine routier est un domaine particulier, dans lequel la prise de risque n'engage pas seulement l'individu qui prend le risque, mais également autrui (les passagers, les autres usagers, les autorités, la société). La conformité aux normes de sexe centrées sur le rapport horizontal à autrui (Bem, 1974 ; Broverman *et al.,* 1972) peut amener les individus féminins à s'engager dans moins de comportements à risque par conscience des risques et des conséquences pour les autres. De plus, et en lien avec le contenu des stéréotypes féminins, les comportements à risque au volant impliquent le plus souvent une transgression des règles légales et /ou morales. Or, les individus féminins se conformeraient davantage aux règles routières, montreraient un niveau de croyance normative plus important et, internaliseraient davantage les normes et règles routières (Granié, 2009 ; Tostain *et al.,* 2005). Les individus se conformant davantage aux stéréotypes masculins, centrés sur un rapport vertical à autrui monteraient quant à eux un niveau d'internalisation des règles moins important. Les enfants masculins piétons justifient notamment leur non-conformité aux règles, en utilisant des arguments de type conventionnel (Tostain *et al.,* 2005). La conformité aux stéréotypes de sexe influencerait ainsi l'évaluation des règles et les croyances normatives relatives au risque routier (Granié, 2008 , 2009 ; Tostain, *et al.,* 2005; Yagil, 1998, 2000) pouvant expliquer les différences de sexe dans la conformité. Cette plus grande conformité aux règles routières et cette plus grande internalisation des règles légales, plus importante chez les filles, serait le fait de la socialisation différenciée elle-même liée aux attentes concernant les rôles de sexe. Les rôles de sexe posent en effet la conformité aux règles comme une caractéristique féminine. On attend des femmes qu'elles se montrent plus conformes aux règles, notamment routière. Les croyances concernant les hommes et les femmes concernant la conformité à la règle (et plus largement, les stéréotypes de sexe posant la femme comme davantage soumise, etc.) influenceraient les pratiques parentales. Plusieurs études ont ainsi montré que les adultes contrôlent davantage les filles et que celles-ci sont plus soumises aux adultes (Block, 1983 ; Fagot, 1978 ; Granié, 2007, 2008b ; Ruble & Martin, 1998). Cette conformité attendue des femmes les protégeraient en quelques sortes de la prise de risque. Il semble ainsi, qu'outre le fait que la masculinité soit reliée directement à la prise de risque dans le domaine routier notamment, les stéréotypes de sexe sont également reliés indirectement à la prise de risque à travers leur effet sur la conformité aux règles et l'internalisation des règles routières (Granié, 2009). La relation entre les rôles de sexe et les comportements à risque n'est donc pas forcément directe. Toutefois, l'absence de rôle médiateur de la féminité sur le lien entre le sexe et la prise de risque indique que la tendance des hommes à montrer davantage de comportements à risque au volant ne s'explique

pas par un manque de féminité (dit autrement, la tendance des femmes à prendre moins de risque ne s'explique pas par une plus grande féminité). Les résultats qui s'observent semblent ainsi aller dans le sens d'un effet de la conformité aux stéréotypes féminins sur la prise de risque, que l'on peut éventuellement attribuer à la conformité aux rôles centrés sur le rapport à autrui. Le fait que cela ne s'observe pas dans l'étude 7 peut laisser penser que c'est davantage la conformité aux traits communaux qui amène à moins de prise de risque qu'une conformité plus large à la féminité.

2.2.2.2 Effets différenciés de la féminité sur la prise de risque selon le sexe et le domaine.

Les effets de la féminité sur la prise de risque semblent toutefois fortement dépendants du domaine du risque et du sexe et ne vont pas nécessairement dans le même sens selon le domaine et selon le groupe de sexe. Pour rappel, dans l'étude 5, si la conformité aux stéréotypes féminins en termes de traits inhibe le niveau global de comportements à risque au volant chez les individus, hommes et femmes, l'effet inhibiteur de la féminité ne s'observe que sur les comportements de violations ordinaires et d'erreurs dangereuses, mais pas sur les violations agressives. En revanche, dans l'étude 7 pour laquelle on s'est intéressé aux indices globaux, aucun effet n'apparaît. Il est envisageable que cette absence d'effet soit précisément due au fait que nous n'avons pas distingué les différents domaines bien que les résultats semblent hautement dépendants du domaine investigué. Dans l'étude 6, outre le fait que la conformité aux stéréotypes féminins en termes de traits ne renforce pas le niveau global de prise de risque dans différents domaines, lorsqu'on observe les différents domaines de manière indépendante, la féminité renforce même la prise de risque dans le domaine des loisirs et le domaine social des individus. Ces effets suggèrent que le domaine social et le domaine des loisirs possèdent des caractéristiques qui les distinguent des autres. Cela semble être particulièrement le cas du domaine social pour lequel des effets différenciés de la féminité, par rapport aux autres domaines, apparaissent également sur le risque perçu comme on le verra plus bas. De plus, dans l'étude 6, la tendance des hommes à montrer davantage de risque dans la plupart des domaines ne se vérifie pas dans le domaine social, ce qui va dans le sens de plusieurs travaux ayant mis en évidence des différences de gender-gaps selon les domaines, notamment dans les risques sociaux (e.g., Byrnes *et al.,* 1999 ; Harris *et al.,* 2006 ; Jonhson *et al.,* 2004 ; Weber *et al.,* 2002). On peut en effet avance que le domaine social, au même titre que le domaine routier qui est un domaine masculin, est un domaine sexué, et en l'occurrence, féminin. Il est envisageable que les individus féminins se sentent davantage compétents dans ce domaine et par conséquent, se lancent davantage dans ce type de comportements à risque. Il se peut que ce lien soit en partie liée à leur plus grande exposition à ce type de risque. Dans le cas des femmes, cette plus grande exposition à ce type de situations et ce sentiment de compétence plus important peut-être le résultat de la socialisation différenciée, les expériences de socialisation des filles étant davantage tournées vers le rapport à autrui et les interactions sociales. Les parents vont par exemple solliciter leur enfant de manière différenciée en fonction de son sexe et avoir des réponses différenciées. Ils passent par exemple plus de temps à susciter les sourires, les vocalisations et les interactions sociales des filles (Moss, 1974). La socialisation différenciée des hommes et des femmes pourrait ainsi amener les femmes à se sentir davantage compétentes dans ce domaine, ce qui expliquerait l'absence ou l'inversion du gender gap dans ce domaine observable dans la littérature, et ce qui expliquerait, dans notre étude, certains effets des variables démographiques sur la prise de risque et le risque perçu dans ce domaine. En dehors de l'hypothèse d'une plus grande exposition à ce type de risque, et au possible sentiment de compétence dans ce domaine que cela peut engendrer, ce lien peut renvoyer au fait que les stéréotypes féminins positionnent l'individu dans un rapport égalitaire avec autrui (Broverman *et al.,* 1972), et qu'en conséquence, il peut être plus facile de prendre des risques sociaux (e.g., prendre la parole en public) quand on se situe au même niveau qu'autrui, que quand on envisage la relation à autrui comme

dissymétrique, impliquant par exemple un rapport de dominant/ dominé. On peut également envisager l'effet renforçateur de la féminité sur la prise de risque dans le domaine des loisirs comme le fait que ce domaine, bien que pouvant être qualifié de masculin en ce sens qu'il met en jeu l'intégrité physique de l'individu, peut également avoir un caractère féminin en ce sens que les loisirs impliquent également des relations sociales, d'où ce lien. La féminité renforcerait ainsi la prise de risque dans certains domaines (social et loisirs), notamment chez les femmes.

En plus d'effets différenciés selon le domaine du risque et le type de comportement à risque au volant observé, le sexe de l'individu semble également moduler les effets de la féminité observés. Si dans l'étude 5, les effets inhibiteurs de la féminité sur les comportements à risque au volant (indice global de comportements à risque au volant, violations ordinaires et erreurs dangereuses) apparaissent semblables dans les deux groupes de sexe, en revanche, dans l'étude 7, la féminité tend à inhiber le niveau de comportements à risque au volant déclarés chez les hommes seulement De plus, lorsqu'on regarde les domaines du risque pour lequel la féminité a un effet renforçateur, il apparaît que cet effet varie également en fonction du sexe. En effet, dans l'étude 6, chez les femmes, la féminité ne renforce la prise de risque que dans le domaine social, alors que chez les hommes, la féminité renforce la prise de risque dans le domaine des loisirs et ne renforce la prise de risque dans le domaine social que de manière tendancielle.

2.2.2.3 L'effet modérateur de la féminité : effet différencié selon le domaine et le sexe

L'effet modérateur de la féminité semble également varier en fonction du sexe et du domaine du risque. Si dans le domaine des comportements à risque au volant, la féminité ne semble pas modérer l'effet de la masculinité sur le niveau de prise de risque (étude 5 et 7), en revanche, la féminité vient modérer le lien entre la masculinité et le niveau global de prise de risque dans différents domaines (étude 6 et 7). Dans l'étude 6 comme dans l'étude 7, cet effet ne s'observe que chez les femmes lorsqu'on s'intéresse aux effets observés dans les deux groupes de sexe séparément. Cependant, les effets observés dans les deux études ne sont pas similaires. Dans l'étude 6, chez les hommes et les femmes pris ensemble, et chez les femmes seules, il apparaît qu'une forte masculinité combinée avec une faible féminité (en termes de traits), autrement dit, la masculinité au sens de Bem (1974) (i.e., forte masculinité et faible féminité), renforce le niveau de prise de risque dans différents domaines. Cet effet est conforme à l'effet de la masculinité observé et commenté plus haut. Cela semble également indiquer que, conformément à nos attentes, une forte féminité vient légèrement inhiber l'effet positif de la masculinité sur la prise de risque. Özkan et Lajunen (2005) ont mis en évidence un résultat similaire. Dans leur étude menée sur de jeunes conducteurs, le niveau de féminité en termes de traits vient réduire les effets renforçateurs de la masculinité sur le nombre d'accidents et les violations agressives. Par ailleurs, toujours dans l'étude 6, il apparaît qu'un niveau faible de masculinité combiné à un niveau faible de féminité, autrement dit le fait d'être indifférencié au sens de Bem (1974), inhibe le niveau de prise de risque dans différents domaines. Cet effet peut être interprété comme la mise en évidence d'un effet protecteur de l'indifférenciation, autrement dit de la non-conformité aux rôles de sexe. Le fait d'être indifférencié peut traduire l'absence de volonté des individus de se conformer aux rôles de leur groupe de sexe ou de se rapprocher de celles de l'autre groupe de sexe pour éventuellement se distancier de son groupe. Cela peut mettre en évidence l'effet inhibiteur, sur la prise de risque, du fait de ne pas « faire le genre ». En effet, comme on a pu le voir, la féminité renforce également la prise de risque dans certains domaines. Ainsi, les individus indifférenciés seraient-ils en quelques sortes exempts d'avoir recours à la prise de risque pour faire le genre, puisqu'ils ne cherchent justement pas à se rapprocher des normes masculines et féminines. Le terme de protecteur doit néanmoins être relativisé

étant donné que la prise de risque n'est pas nécessairement négative et que savoir prendre des risques (e.g., dans le domaine social) peut même être adaptatif (e.g., Baumrind, 1987 ; Dworkin, 2005 ; Le Breton, 2002). Comme indiqué plus haut, les choses sont différentes dans l'étude 7, dans laquelle, on le rappelle, la masculinité et la féminité sont observées de manière plus large, et dans laquelle la population étudiée est celle des jeunes conducteurs qui se trouvent également être des étudiants en sciences humaines et sociales pour la plupart. Dans cette étude, il apparaît que, comparé au fait d'être fortement masculins (indépendamment du niveau de féminité) et au fait d'être indifférencié selon la définition de Bem (1974), le fait d'être à la fois faiblement masculin et fortement féminin (i.e., féminin, selon la définition de Bem) inhibe le niveau de prise de risque. Autrement dit, si la féminité n'a pas d'effet, seule, il semble qu'elle vienne tout de même modérer l'effet de la masculinité, réduisant l'effet d'une forte masculinité, dans l'étude 6, et réduisant l'effet de la masculinité lorsqu'elle est faible dans l'étude 7. Toutefois, l'inconsistance des résultats ne nous permet pas de tirer de conclusion sur ces effets qui méritent d'être investigués davantage dans de futures études pour une meilleure compréhension à la fois de l'effet modérateur de la féminité, ainsi que des potentiels effets de l'âge ou de la population sur ces effets.

Pour en revenir à l'étude 6, lorsqu'on s'intéresse à l'effet modérateur de la féminité dans les différents domaines de la prise de risque, plus particulièrement, l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque s'observe dans le domaine social uniquement, pour les hommes et les femmes pris ensemble, et, plus particulièrement chez les femmes. Il semble que la masculinité renforce la prise de risque dans le domaine social indépendamment du niveau de féminité, mais que lorsque la masculinité est faible, un niveau fort de féminité renforce la prise de risque dans ce domaine. Cet effet semble mettre en évidence l'effet renforçateur de la masculinité (niveau important de masculinité) sur la prise de risque, déjà commenté, ainsi que l'effet renforçateur de la féminité, lorsque le niveau de masculinité est faible. Cela montre la singularité du domaine social, évoquée plus haut. Plusieurs éléments semblent en effet indiquer que ce domaine constituerait un domaine féminin et que par conséquent, les effets de l'identité sexuée sur la prise de risque, mais également le risque perçu dans ce domaine, seraient différents. Il est à noter que l'effet simple de la féminité sur la prise de risque dans le domaine social comme l'effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et la prise de risque dans ce domaine ne s'observent que chez les femmes. Un effet similaire apparaît chez les femmes pour la prise de risque dans le domaine des loisirs, ce qui peut être mis en lien avec le caractère social des activités sportives, déjà évoqué. Cet effet met également en évidence l'effet protecteur de l'indifférenciation. Par ailleurs, chez les femmes, la féminité modère le lien entre la masculinité et la prise de risque dans le domaine de la transgression : un niveau faible de féminité combiné à un niveau fort de masculinité (i.e., la masculinité selon la définition de Bem) renforce la prise de risque. Il semble ainsi que, dans le domaine de la transgression des règles éthiques et des normes légales ou sanitaires, le fait, pour les femmes, d'être masculines renforce la prise de risque. Le domaine de la transgression serait un domaine plus masculin. Les données épidémiologiques comme les études basées sur les comportements déclarés montrent que les hommes transgressent davantage que ce soit dans le domaine routier (Lawton *et al.,* 1997a ; Özkan & Lajunen, 2005b ; Özkan, Lajunen, & Summala, 2006 ; Parker, Reason, *et al.,* 1995 ; Reason *et al.,* 1990) ou dans d'autres domaines (e.g., consommation de substances illicites, comportements délinquants) (Degenhardt et *al.,* 2008 ; Eley *et al.,* 1999 ; Johnson *et al.,* 1995). De même, des travaux ont pu mettre effectivement en évidence le lien entre masculinité et transgression. La conformité aux stéréotypes masculins a été associée négativement à la conformité aux règles piétonnes et à l'internalisation des règles routières d'enfants et d'adolescents piétons (Granié, 2009 ; Tostain *et al.,* 2005). La masculinité a de plus été associée aux comportements de santé à risque, qui peuvent également renvoyer à une forme de transgression des normes sanitaires (Blazina &

Watkins, 1996 ; Courtenay, 2000 ; Mahalik *et al.,* 2006, 2007 ; Pleck *et al.,* 1994), ou encore aux violations dans le domaine routier (Özkan & Lajunen, 2005b). Tout se passe comme si, de par le fait que ce domaine constitue un domaine masculin, les femmes masculines, mais pas les hommes masculins, montraient davantage de prise de risque dans ce domaine, possiblement en raison d'une volonté de se distinguer de son groupe de sexe en se rapprochant des normes de l'exogroupe qui en plus s'avère être plus valorisé (Lorenzi-Cioldi, 1988). Ce point sera développé plus bas (cf. point 6.5). Ce résultat met également en évidence le fait que, lorsque le niveau de masculinité est important chez les femmes, une forte féminité réduit les effets de cette forte masculinité. Cela va dans le sens des études sur le lien entre la féminité et la conformité normative et l'internalisation des règles évoquées plus haut (Granié, 2009 ; Tostain *et al.,* 2005). Ainsi, il semble que ce ne soit pas la simple présence de masculinité qui renforce la prise de risque dans le domaine de la transgression des femmes, mais également un niveau moindre de féminité. La féminité influencerait ainsi indirectement la prise de risque.

Pour conclure, ce travail de thèse semble partiellement valider notre hypothèse selon laquelle la conformité aux stéréotypes de sexe féminins réduirait les comportements à risque, indépendamment du groupe de sexe d'appartenance, et inhiberait le lien entre la conformité aux stéréotypes masculins et les comportements à risque (H2). Ce lien entre féminité et prise de risque apparaît donc complexe, à la fois dépendant du sexe et du domaine. Il mériterait d'être approfondi.

2.3 Identification et prise de risque

Le lien entre l'identité sexuée et les comportements à risque a souvent été investigué à partir de la relation entre les manifestations de l'identité sexuée, notamment la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits, et les comportements à risque. Toutefois, comme indiqué plus haut, nous nous situons dans une approche multidimensionnelle de l'identité sexuée. Ce travail de thèse visait également à investiguer le lien entre l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité sur les comportements à risque. Plus précisément, nous nous sommes intéressés à l'effet de l'identification à son groupe sur les comportements à risque déclarée. Si chaque individu ayant atteint la constance de genre (Kohlberg, 1966) peut reconnaitre son appartenance à une catégorie sociale de sexe, l'importance ou la centralité de l'appartenance à cette catégorie de sexe dans l'identité de l'individu peut varier d'un individu à l'autre (e.g., Brewer & Silver, 2000 ; Ellemers, Spears, & Doosje, 1997). Plusieurs travaux ont pu mettre en évidence l'influence du niveau d'identification à son groupe sur les comportements et attitudes (e.g., Schmader, 2002). Ainsi, selon la Théorie de l'Auto-Catégorisation (Turner *et al.,* 1987), dans un contexte donné, une identité sociale (e.g., de sexe) peut être rendue particulièrement saillante et les individus fortement identifiés auraient d'autant plus tendance à procéder à la catégorisation sociale, celle-ci pouvant amener à se conformer aux normes de son groupe (Turner, 1991). L'identification à son groupe influencerait ainsi les comportements intergroupes, le degré d'auto-stéréotypisation (i.e., l'attribution des caractéristiques du groupe au soi) (Spears *et al.,* 1997 ; Turner *et al.,* 1987 ; Verkuyten & Nekuee, 1999) ou encore la tendance à mettre en place des comportements et des stratégies psychologiques visant à protéger ou maintenir son identité sociale lorsqu'elle est menacée (e.g., Schmitt & Branscombe, 2001). Si le niveau d'identification à son groupe de sexe peut influencer la conformité aux stéréotypes associés à son groupe de sexe (e.g., Schmader, 2002), l'effet de l'identification à son groupe de sexe sur les comportements et attitudes des individus peut être modéré par différents facteurs et notamment le contenu des rôles de sexe auxquels l'individu adhère (e.g., Becker & Wagner, 2009 ; voir aussi Wood & Eagly, 2009). Aussi, dans ce travail de thèse, il s'est agi d'observer, en plus de l'effet de la conformité aux stéréotypes de sexe sur les comportements à risque, l'effet de

l'identification à son groupe ainsi que l'effet modérateur de l'identification sur le lien entre les stéréotypes de sexe et l'engagement dans des comportements à risque. En effet, nous pensons que le niveau d'identification à son groupe de sexe joue un rôle dans la conformité des individus aux rôles de sexe définissant leur groupe d'appartenance, que ce soit en termes de traits ou de comportements à risque.

Nous avons ainsi fait l'hypothèse que le niveau d'identification à son groupe influence et modère le lien entre conformité aux stéréotypes de sexe et comportements à risque **(H3)**. Nous nous attendions non seulement à ce que le niveau d'identification à son groupe influence la prise de risque, mais également à ce que le niveau d'identification modère l'effet de la masculinité sur la prise de risque, les hommes masculins et fortement identifiés montrant un niveau de prise de risque plus important que les autres hommes et les femmes masculines et faiblement identifiées montrant un niveau de prise de risque plus important que les autres femmes. Nous nous attendions également à ce que le niveau d'identification modère le lien entre la féminité et la prise de risque, les femmes féminines et fortement identifiés montrant par exemple un niveau de prise de risque moins important que les autres individus.

Cette hypothèse a été testée dans l'étude 7, chez des jeunes conducteurs, grâce à l'outil validé de mesure de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité dans l'étude 1. Plus précisément, nous avons testé, pour les hommes et les femmes de manière séparée, le lien entre le niveau d'identification à son groupe de sexe et le niveau global de prise de risque (prise de risque dans différents domaines et comportements à risque au volant), le niveau de prise de risque dans différents domaines et les comportements à risque au volant. Nous avons également testé l'effet modérateur du niveau d'identification sur le lien entre la masculinité et la féminité et la prise de risque, ainsi que les effets différenciés du niveau d'identification selon le sexe.

2.3.1 Rappel des résultats

Les résultats[178] ne mettent en évidence aucun effet du niveau d'identification des hommes et des femmes à leur groupe de sexe sur leur niveau de prise de risque. De plus, contrairement à nos attentes, le niveau d'identification des hommes à leur groupe ne modère pas le lien entre la masculinité et la prise de risque[179] et aucun effet n'apparaît non plus pour les femmes. De même, le niveau d'identification des hommes et des femmes à leur groupe ne modère pas le lien entre la féminité et la prise de risque. Par ailleurs, aucun effet du niveau d'identification selon le sexe n'apparaît : autrement dit, les hommes fortement identifiés ne montrent pas un niveau de prise de risque plus important que les autres hommes, et que les femmes.

2.3.2 Synthèse des résultats

Ces résultats montent que, contrairement à nos attentes, le niveau d'identification à son groupe, seul, n'influence pas le niveau de prise de risque. En effet, si quelques effets de la conformité aux stéréotypes de sexe apparaissent, ce n'est pas le cas du niveau d'identification. De plus,

[178] Ne sont commentés ici que les liens entre identification et la prise de risque observés en condition contrôle dans l'étude 7.

[179] Pour rappel, ces résultats ne concernent que les hommes de la condition contrôle dans l'étude 7. Un effet d'interaction de la masculinité et de l'identification apparaît en revanche pour les hommes de la condition « activation de l'identité sexuée » pour le niveau global de prise de risque ainsi que les comportements à risque au volant. Cet effet sera commenté point 5.

contrairement à nos attentes, l'identification ne semble pas modérer l'effet de masculinité sur la prise de risque. L'absence de relation entre le niveau d'identification à son groupe et les comportements à risque semble indiquer que le niveau d'identification à son groupe ne prédit pas l'adoption de tous les comportements typiques de son groupe (Becker & Wagner, 2009 ; voir aussi Wood & Eagly, 2009). Wood et Eagly (2009) insistent sur le fait que l'identification à son groupe ne prédit que les comportements compatibles avec les rôles de sexe internalisés. Les comportements et attitudes des individus dépendraient ainsi également du contenu de l'identité de l'individu (e.g., Becker & Wagner, 2009). Toutefois, l'absence d'interaction entre le niveau d'identification à son groupe et la conformité aux stéréotypes de sexe masculins et féminins est plus étonnante. Cela peut être lié au fait que, dans notre étude, la masculinité ne prédit que le score de prise de risque générale des femmes. Comme indiqué plus haut concernant cette absence d'effet de la masculinité sur la prise de risque dans l'étude 7, il est envisageable que cela soit lié à la population étudiée (étudiants en sciences humaines et sociales) qui peuvent chercher à se rapprocher des normes masculines par d'autres moyens que la prise de risque. De plus, on peut à nouveau évoquer le fait que dans l'étude 7, on s'est intéressé aux indices globaux de la prise de risque alors que les effets semblent dépendants des domaines investigués. Avant de conclure à une absence d'effet, il serait intéressant de reconduire cette étude sur une population plus large, en termes d'âge et de catégorie socio-professionnelle, et d'observer les effets de l'âge. Il serait alors préférable d'investiguer les effets de l'identification sur les différents domaines du risque, de manière indépendante. De plus, il est à noter que nous avons, ici, investigué l'effet de l'identification à son groupe de sexe. Toutefois, il est envisageable que les différentes dimensions cognitives et affectives de l'identité sexuée n'aient pas les mêmes effets, ce qui a pu, dans notre cas, venir biaiser les résultats, l'indice d'identification ayant été calculé à partir des scores obtenus pour ces différentes dimensions. On sait par exemple que les différentes dimensions de l'identité sexuée peuvent avoir des effets différenciés sur l'ajustement psychosocial (Egan & Perry, 2001). Il est ainsi également possible que ces dimensions aient des effets différenciés sur les comportements à risque déclarés. Dans de futures études, il serait ainsi intéressant d'investiguer les effets des différentes dimensions sur la prise de risque.

Notre hypothèse d'un effet de l'identification sur les comportements à risque déclarés ainsi qu'un effet modérateur de l'identification sur le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe et la prise de risque (H3) est invalidée. Toutefois, cette relation mérite d'être testée à nouveau devant les différentes limites que nous venons d'exposer.

Pour conclure sur le lien entre identité sexuée et prise de risque, ce qu'il faut retenir c'est la mise en évidence d'un lien, mais un lien complexe qui varie sous l'influence de facteurs contextuels (e.g., domaine du risque) et individuels (âge, sexe, adhésion aux rôles de sexe, etc.).

3. Lien entre identité sexuée, perception du risque et des bénéfices et comportements à risque

Ce travail de thèse avait également pour objectif d'interroger le lien entre l'identité sexuée, la perception du risque et des bénéfices et les comportements à risque déclarés. En effet, de nombreux travaux considèrent que le risque perçu et les bénéfices perçus constituent les deux déterminants des comportements à risque (e.g., Hanoch *et al.,* 2006 ; Jonah, 1986 ; Weber *et al.,* 2002 ; Wilde, 1976, 1982) et des différences de sexe sont observables non seulement sur les comportements à risque mais également sur ces deux déterminants. D'une manière générale, les hommes tendent à percevoir

davantage de bénéfices et moins de risque dans différents domaines (e.g., financier, éthique, santé, loisirs) (Bergdahl, 2009 ; Cherpitel, 1993 ; Dejoy, 1992 ; Harris *et al.,* 2006 ; Johnson *et al.,* 2004 ; Tränkle *et al.,* 1990 ; Weber *et al.,* 2002). Des différences de sexe existent également dans les biais psychosociaux susceptibles d'affecter la perception du risque. Cela a particulièrement été observé dans le domaine routier, les hommes sous-estimant par exemple leur risque d'accident et surestimant davantage leurs capacités de conduite (Dejoy, 1992 ; Gosselin *et al.,* 2010 ; Harré *et al.,* 2005 ; Harré & Sibley, 2007 ; Özkan & Lajunen, 2006 ; Sibley & Harré, 2009). Nous nous sommes donc interrogés sur l'influence de l'identité sexuée sur ces deux déterminants de la prise de risque, la perception des risques et des bénéfices, qui pourrait expliquer, en partie, les différences de sexe dans les comportements à risque et apporter des éléments de réponses aux différences du gender-gap selon les domaines. Quelques travaux suggèrent en effet une influence de l'identité sexuée sur la perception du risque, notamment dans le domaine routier. La conformité aux rôles masculins en termes de traits renforcerait par exemple les capacités perceptivo-motrices (Özkan & Lajunen, 2006), la surestimation de ses compétences (Sibley & Harré, 2009), et inhiberait la perception du danger chez les piétons (Granié, 2008, 2009). Par ailleurs, la conformité aux stéréotypes féminines, a par exemple été associée, chez des adolescents piétons, à la perception du danger et l'internalisation des règles routières, elle-même prédite par la perception du danger (Granié (2009) Ces effets ont été mis en lien avec le contenu des stéréotypes de sexe associés au groupe des femmes qui impliquent un rapport horizontal à autrui, renvoient à la communalité, autrement dit, au « care », à la prise en compte d'autrui. Certains éléments peuvent également nous amener à nous interroger sur l'effet de la masculinité sur la perception des bénéfices. Des travaux, déjà évoqués, montrent le lien entre la volonté de se rapprocher des normes masculines, et/ou de montrer son appartenance sexuée, et la prise de risque. Les comportements comportant un degré de risque, seraient par exemple particulièrement efficaces pour affirmer son appartenance au groupe des hommes (Vandello *et al.,* 2008). On peut également noter que la prise de risque a une fonction de prestige et de dominance, et serait particulièrement valorisée par certains groupes sociaux (Barjonet *et al.,* 1989). La valorisation sociale fait partie des motifs souvent évoqués par les individus pour expliquer leur engagement dans des comportements à risque (e.g., Martha, 2002 ; Lyng, 1990). Ces quelques éléments suggèrent un lien possible entre l'identité sexuée et la perception des risques et des bénéfices. On peut en effet envisager le fait que le lien entre l'identité sexuée et les comportements à risque soit également indirect, se faisant au travers de ces deux déterminants.

Nous faisions ainsi l'hypothèse que l'identité sexuée influence la perception du risque et les bénéfices et que le lien entre identité sexuée et comportements à risque est partiellement médié par la perception du risque et des bénéfices **(H4)**. Plus précisément, nous nous attendions à ce que la conformité aux stéréotypes masculins inhibe la perception du risque et renforce la perception des bénéfices. Nous nous attendions à ce que le lien entre la masculinité et la perception des risques soit particulièrement important chez les hommes fortement identifiés, notamment dans le domaine de la conduite en raison des stéréotypes de sexe associés à la conduite qui posent les hommes comme compétents. De même, nous nous attendions à ce que la conformité aux stéréotypes féminins renforce la perception des risques et inhibe la perception des bénéfices de par le contenu des stéréotypes féminins, centrés sur la prise en compte d'autrui. Nous nous attendions à ce que le lien entre la féminité et la perception des risques soit particulièrement important dans le domaine de la conduite de par le fait que ce domaine implique très souvent d'autres individus. Là encore, nous nous attendions à ce que le niveau d'identification des individus à leur groupe modère ce lien. Nous avons par ailleurs fait l'hypothèse d'un effet médiateur partiel de la masculinité et la féminité sur le lien entre le sexe et la perception du risque et des bénéfices, mis en évidence dans la littérature. Enfin, faisant l'hypothèse que le lien entre l'identité sexuée et les comportements à risque se ferait en partie au travers de ces deux

facteurs, nous nous attendions à ce que la relation entre l'identité sexuée et la prise de risque soit partiellement médiée par la perception du risque et des bénéfices.

Ces hypothèses ont été testées dans deux études déjà citées (études 6 & 7). Dans l'étude 6, nous avons testé, sur une population de tout-venants, le lien entre la masculinité et la féminité en termes de traits et, d'une part, le niveau global de bénéfices perçus et, d'autre part, le niveau global de risque perçu et le risque perçu dans différents domaines du risque. Dans l'étude 7, le lien entre la masculinité, et la féminité, et le risque perçu a été investigué en adoptant une vision plus large de la masculinité et de la féminité. Celles-ci étaient mesurées non seulement au travers de la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits, mais également en termes d'activités. Comme pour la prise de risque, cela permettait notamment d'observer si le lien attendu entre la masculinité, et la féminité, et le risque perçu est le fait d'un lien entre les traits d'affirmation de soi stéréotypiquement masculins, et les traits de communalité stéréotypiquement féminins, ou bien le fait d'une conformité plus large aux rôles masculins et féminins. Ce lien était observé, chez des jeunes conducteurs, pour le risque perçu dans les comportements à risque au volant et le niveau global de risque perçu dans différents domaines. Dans l'étude 7, l'effet de l'identification à son groupe de sexe sur le risque perçu était également testé, ainsi que l'effet modérateur de l'identification sur le lien entre la masculinité, et la féminité, et le risque perçu. Dans les deux études, étaient également testés les effets médiateurs de la masculinité et de la féminité sur le lien entre le sexe et les bénéfices perçus (étude 6) et sur le lien entre le sexe et le risque perçu (études 6 et 7). Enfin étaient testés les effets médiateurs de de la perception des risques (études 6 et 7) et des bénéfices (étude 6) sur le lien entre l'identité sexuée et la prise de risque.

3.1 Masculinité et perception du risque et des bénéfices

Nous nous attendions donc à ce que la conformité aux stéréotypes masculins influence négativement la perception du risque et positivement la perception des bénéfices, et à ce que le lien entre le sexe et la perception du risque et des bénéfices soit partiellement médié par cette conformité aux stéréotypes masculins. Nous nous attendions également à ce que le lien entre masculinité et prise de risque soit médié partiellement par le niveau de risque et de bénéfices perçus.

3.1.1 Rappel des résultats

Les résultats de l'étude 6 montrent que la conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits renforce le niveau global de bénéfices perçus dans différents domaines des individus. Toutefois, cet effet ne s'observe que chez les femmes. De plus, aucun rôle médiateur partiel de la masculinité n'apparaît entre le sexe et les bénéfices perçus. Autrement dit, la tendance des hommes à percevoir davantage de bénéfices ne s'explique pas, même en partie, par leur plus grande conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits. Enfin, l'effet médiateur des bénéfices perçus sur le lien entre la masculinité et la prise de risque a été testé : il apparaît que le lien entre la masculinité en termes de traits et le niveau global de prise de risque dans différents domaines s'explique en partie par le niveau global de bénéfices perçus dans différents domaines.

En ce qui concerne le risque perçu, les résultats ne montrent aucun effet de la conformité aux stéréotypes masculins, en termes de traits, sur le niveau global de risque perçu dans différents domaines. En revanche, la masculinité en termes de traits renforce le niveau de risque perçu dans le domaine de la transgression. Par contre, les résultats ne montrent pas d'effet médiateur partiel de la masculinité

entre le sexe et le risque perçu, ni d'effet médiateur du risque perçu sur le lien entre masculinité et prise de risque.

Les résultats de l'étude 7[180], sur le lien entre la masculinité, envisagée de manière plus large, et le niveau global de risque perçu (comportements à risque au volant et dans différents domaines) chez les jeunes conducteurs, ne montrent aucun effet de la masculinité sur le niveau de risque perçu chez les individus en général, ni chez les hommes et les femmes séparément. Ils ne montrent pas non plus d'effet médiateur partiel de la masculinité entre le sexe et le risque perçu. Cela est notamment dû au fait que dans cette étude, le fait d'être une femme prédit uniquement le niveau global de risque perçu mais pas le risque perçu dans différents domaines ou le risque perçu dans les comportements à risque au volant. Les résultats ne montrent pas non plus d'effet médiateur du risque perçu sur le lien entre masculinité et prise de risque, ce qui s'explique avant tout par le fait qu'aucun effet de la masculinité ne s'observe sur le risque perçu.

3.1.2 Synthèse de résultats

3.1.2.1 Masculinité et bénéfices perçus : un lien observable chez les femmes

Pour résumer, concernant le lien entre masculinité et bénéfices perçus, conformément à nos attentes, la conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits semble renforcer le niveau global de bénéfices perçus des individus (étude 6). La prise de risque étant un comportement typiquement attendu et valorisé chez les hommes, les individus qui se conforment aux stéréotypes masculins peuvent percevoir davantage de bénéfices en termes de prestige social, notamment, associés à la prise de risque. Il est à noter néanmoins que les bénéfices en termes de valorisation sociale ne sont pas les seuls bénéfices associés à la prise de risque. On peut en effet trouver, associé à la prise de risque, des bénéfices secondaires individuels (e.g., régulation émotionnelle, ordalie) (e.g., Shapiro, 1998), des bénéfices sociaux et institutionnels tels que l'acquisition de l'indépendance (e.g., Baumrind, 1987 ; Dworkin, 2005 ; Le Breton, 2002 ; voir aussi Assailly, 2010), ou encore, des bénéfices primaires individuels, liés à l'expérience même du risque (recherche de stimulations et de sensation) (Zuckerman, 1979). La masculinité a d'ailleurs été associée positivement avec la recherche de sensation (Öngen, 2007). Aussi, le lien entre masculinité et bénéfices perçus peut concerner d'autres types de bénéfices que les seuls bénéfices en termes de prestige.

Si la conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits semble effectivement renforcer le niveau global de bénéfices perçus des individus, c'est le cas uniquement pour les femmes. De plus, la tendance des hommes à percevoir davantage de bénéfices ne s'explique pas par leur plus grande masculinité. Ainsi, les résultats semblent indiquer une tendance des femmes masculines à percevoir davantage de bénéfices associés à la prise de risque dans différents domaines. Cela peut être rapproché du fait que, parmi les différents types de bénéfices associés au risque, on retrouve le prestige associé à la prise de risque. Il est envisageable que les femmes masculines, qui ne font pas partie du groupe des hommes, perçoivent davantage de bénéfices en termes de potentiels retours leur permettant de se rapprocher du groupe des hommes, groupe pour lequel la prise de risque est valorisée et groupe lui-même valorisé (Lorenzi-Cioldi, 1988). Ainsi, les femmes peuvent voir dans la prise de risque, une

[180] Ne sont commentés ici que les liens entre masculinité et risque perçu observés en condition contrôle dans l'étude 7.

manière de se distancier de leur groupe de sexe, moins valorisé, pour acquérir davantage de prestige social. Ce point sera développé plus bas lorsque nous reviendrons sur le caractère stratégique de la prise de risque pour se rapprocher des normes masculines, davantage valorisées (cf. point 6.5).

3.1.2.2 Masculinité et risque perçu

Concernant le lien entre masculinité et risque perçu, contrairement à nos attentes, la masculinité n'inhibe pas le niveau global de risque perçu dans différents domaines des tout-venants ou le niveau de comportements à risque au volant des jeunes conducteurs, hommes et femmes. De plus, la tendance des femmes à percevoir davantage de risque ne semble pas s'expliquer par leur niveau de masculinité (étude 6 et 7). En revanche, la masculinité en termes de traits renforce le niveau de risque perçu dans le domaine de la transgression des individus (étude 6). Tout se passe comme si, les individus masculins, au lieu de montrer une défaillance de la perception du risque en raison d'un excès de confiance, notamment, tendaient plutôt à bel et bien percevoir les risques encourus, notamment dans le domaine de la transgression, que l'on peut qualifier de masculin, possiblement en raison d'une plus grande conscience du risque qui, s'il est bravé, peut rapporter un certain nombre de bénéfices. Autrement dit, les individus masculins s'engageraient dans un comportement à risque précisément parce qu'ils perçoivent le risque et qu'ils choisiraient de s'y engager, délibérément. C'est le fait que le comportement soit risqué qui le rend intéressant et qui fait que ce comportement est valorisé. On peut d'ailleurs noter que si la perception du risque constitue l'un des déterminants du risque et que plusieurs études tendent à montrer que l'engagement dans un comportement à risque serait d'autant plus important que la perception des risques est faible (Essau, 2004 ; Gibbons & Gerrard, 1995 ; Gullone *et al.,* 2000), le lien entre les deux n'est pas systématique (Gerrard, Gibbons, Benthin *et al.,* 1996). Cela s'expliquerait justement parce que parfois, l'utilité du risque ou les bénéfices sont perçus comme plus importants que les coûts ou sont davantage pris en compte dans la décision de s'engager dans un comportement à risque (e.g., Goldberg *et al.,* 2002 ; Moore & Gullone, 1996 ; Gardner & Steinberg, 2005). C'est notamment le cas chez les jeunes et chez les hommes (Gardner & Steinberg, 2005 ; Lavery *et al.,* 1993 ; Parsons *et al.,* 2000). Ainsi, si certaines études montrent que la perception du risque est inversement proportionnelle aux bénéfices perçus (Alhakami & Slovic, 1994 ; Fishnoff *et al.,* 1978), dans notre cas, les bénéfices perçus en termes de prestige pourraient être d'autant plus importants que le risque perçu l'est. Les individus masculins qui, on l'a vu, perçoivent davantage de bénéfices et prennent davantage de risque, notamment dans le domaine de la transgression, peuvent ainsi être particulièrement alertes et attentifs au risque présent dans une situation (cf. point 6.4). De plus, cela peut être mis en relation avec certains travaux qui montrent que les « preneurs de risque » perçoivent davantage de risque que les individus qui en prennent moins. Dans le domaine du tabac par exemple, certains travaux montrent que des adolescents fumeurs perçoivent plus de risque que les adolescents qui n'ont jamais fumé (Gerrard et al., 1996a ; Johnson *et al.,* 2002). La prise de risque influencerait ainsi les cognitions liées au risque (Brown, 2005 ; Gerrard, Gibbons, Benthin *et al.,* 1996).

3.1.2.3 Effet médiateur du risque et des bénéfices perçus sur le lien masculinité/ prise de risque

Concernant l'effet médiateur des bénéfices perçus et du risque perçu sur le lien entre masculinité et prise de risque, les résultats montrent une médiation des bénéfices perçus (étude 6) mais pas des risques perçus (études 6 et 7). Autrement dit, la tendance des individus masculins à montrer davantage de risque semble s'expliquer par un niveau plus important de bénéfices perçus. Le lien entre bénéfices perçus et prise de risque a notamment été mobilisé pour expliquer les différences de sexe dans la prise de risque ainsi que les variations du gender-gap selon les domaines (Harris *et al.,* 2006 ;

Weber *et al.*, 2002). Ce résultat, d'une médiation des bénéfices perçus sur le lien entre masculinité et prise de risque, va dans le sens de ce que nous venons d'évoquer à propos du fait que, parmi les différents bénéfices de la prise de risque, on retrouve celui de l'acquisition d'un certain prestige. Il est possible que les individus masculins, et plus particulièrement les femmes, aux vues des résultats précédemment présentés (i. e., l'effet de la masculinité sur les bénéfices perçus ne s'observe que chez les femmes), voient dans la prise de risque une manière de se rapprocher des normes masculines, davantage valorisées, et d'acquérir un certain prestige, en bravant le danger ou l'interdit. Le lien entre les bénéfices perçus dans chacun des domaines spécifiques et la prise de risque n'a cependant pas pu être testé. Or, comme on l'a vu, il est important de distinguer les effets observés selon les domaines. Par ailleurs, les bénéfices associés à la prise de risque peuvent être de différents ordres. Il serait intéressant dans de futures études d'investiguer, de manière plus qualitative, le type de bénéfices qui peut expliquer et inciter à la prise de risque, notamment les femmes, afin de vérifier les hypothèses que nous venons de poser.

Toutefois, la tendance des individus masculins à montrer davantage de prise de risque (dans différents domaines et dans le domaine routier en particulier) ne semble pas s'expliquer par un niveau de risque perçu plus faible (étude 6 et 7). Comme les bénéfices perçus, le risque perçu a pourtant été mobilisé pour expliquer les différences de sexe dans les comportements à risque et les variations du gender-gap selon les domaines (Weber *et al.,* 2002). Cet effet médiateur du risque perçu ne se retrouve pas pour le lien entre masculinité et prise de risque. Cette absence des effets escomptés semble indiquer que ce qui pousse les individus masculins à prendre davantage de risque, ce n'est pas une défaillance au niveau de la perception du risque, ce qui a d'ailleurs été discuté à propos de l'effet renforçateur de la masculinité sur le risque perçu dans le domaine de la transgression. On l'a d'ailleurs vu, excepté pour le domaine de la transgression, aucun effet de la masculinité sur le risque perçu n'apparaît. Autrement dit, le risque est bien perçu mais malgré cela, les individus masculins s'y engagent davantage, ce qui semble indiquer qu'ils le recherchent.

3.2 Féminité et perception des risques et des bénéfices

En ce qui concerne le lien entre féminité et risque et bénéfices perçus, nous nous attendions à ce que la conformité aux stéréotypes féminins influence positivement la perception du risque et négativement la perception des bénéfices, et à ce que le lien entre le sexe et la perception du risque et des bénéfices soit partiellement médié par cette conformité aux stéréotypes féminins. Nous nous attendions également à ce que le lien entre féminité et prise de risque soit médié partiellement par le niveau de risque et de bénéfices perçus.

3.2.1 Rappel des résultats

Les résultats de l'étude 6, sur le lien entre la féminité en termes de traits et le risque et les bénéfices perçus dans différents domaines, chez des tout-venants, ne montrent aucun effet de la conformité aux stéréotypes féminins en termes de traits sur le niveau global de bénéfices perçus dans différents domaines des individus, ni chez les hommes, ni chez les femmes. De plus, aucun effet médiateur partiel de la féminité entre le sexe et les bénéfices perçus n'apparaît. Autrement dit, la tendance des hommes à percevoir davantage de bénéfices ne s'explique pas, même en partie, par leur niveau plus faible de féminité. Enfin, aucun effet médiateur des bénéfices perçus sur le lien entre

féminité et prise de risque n'apparaît, ceci étant notamment dû au fait qu'aucun effet de la féminité ne s'observe sur le niveau global de bénéfices perçus dans différents domaines. L'analyse exploratoire de l'effet prédictif de l'interaction de la féminité et de la masculinité sur les bénéfices perçus montre qu'une forte masculinité combinée à une faible féminité renforce le niveau global de bénéfices perçus dans différents domaines, tandis qu'une faible masculinité combinée à une faible féminité inhibe le niveau de bénéfices perçus. Cet effet n'apparaît toutefois que chez les femmes.

En ce qui concerne le risque perçu, les résultats de l'étude 6 montrent un effet de la conformité aux stéréotypes féminins en termes de traits sur le niveau global de risque perçu dans différents domaines chez les tout-venants et chez les hommes et les femmes séparément, l'effet étant toutefois tendanciel pour les hommes. Les résultats mettent cependant en évidence un effet différencié de la féminité sur le niveau de risque perçu des individus selon le domaine du risque. Plus précisément, chez les hommes et les femmes réunis, si un effet de la féminité s'observe sur les différents domaines du risque, cet effet ne va pas dans le même sens pour tous les domaines : alors que la féminité en termes de traits renforce le niveau de risque perçu dans les domaines de la transgression, des loisirs et financier, la féminité inhibe le niveau de risque perçu dans le domaine social. De plus, des différences entre domaines apparaissent selon le sexe : alors que chez les hommes, la féminité renforce le niveau de risque perçu uniquement dans le domaine de la transgression, chez les femmes, elle renforce également le risque perçu dans le domaine des loisirs et le domaine financier. De plus, elle inhibe le risque perçu dans le domaine social. Par ailleurs, les résultats montrent une médiation partielle de la féminité sur le lien entre le sexe et le niveau global de risque perçu dans différents domaines et plus particulièrement dans le domaine de la transgression et des loisirs. Autrement dit, la tendance des femmes à percevoir davantage de risque dans différents domaines et dans les domaines de la transgression, des loisirs en particulier, s'explique en partie par leur niveau plus important de féminité. De plus, les résultats montrent une médiation totale de la féminité sur le lien entre le sexe et le risque perçu dans le domaine financier. Ainsi, la tendance des femmes à percevoir davantage de risque dans le domaine financier s'expliquerait entièrement par leur niveau plus important de féminité. En revanche, aucun lien de médiation ne s'observe entre le sexe et le risque perçu dans le domaine social, étant donné qu'il n'y pas d'effet du sexe sur le risque perçu dans le domaine social. Enfin, une médiation partielle du risque perçu sur le lien entre féminité et prise de risque apparaît, mais uniquement dans le domaine social. La tendance des individus fortement féminins à prendre davantage de risque dans le domaine social s'expliquerait donc en partie par leur tendance à percevoir moins de risque dans le domaine social. Aucun effet n'apparaît pour les autres domaines et pour le niveau global de risque perçu dans différents domaines. L'analyse exploratoire des effets d'interaction de la féminité et de la masculinité sur les risques perçus ne révèle aucun effet chez les hommes et les femmes pris ensemble. Seul un effet d'interaction apparaît chez les femmes : la féminité renforce le niveau de risque perçu dans le domaine de la transgression surtout pour les femmes fortement masculines. Tout se passe comme si la masculinité renforçait l'effet observé de la féminité sur le risque perçu.

Les résultats de l'étude 7[181] montrent que, chez les jeunes conducteurs, la féminité renforce le niveau de risque perçu global. Plus précisément, elle renforce le niveau de risque perçu dans différents domaines et tend à renforcer le niveau de risque perçu dans les comportements à risque au volant. Des effets différenciés de la féminité sur le risque perçu apparaissent cependant selon le sexe[182]. Chez les

[181] Ne sont commentés ici que les liens entre féminité et risque perçu observés en condition contrôle dans l'étude 7.

[182] Dans l'étude 7, outre le fait que les effets varient en fonction du sexe, ils varient également en fonction de la condition d'activation. Cet aspect sera développé plus tard et nous nous concentrerons ici uniquement sur l'effet

hommes, la féminité tend à renforcer le niveau global de risque perçu et le risque perçu dans différents domaines mais pas en particulier, dans les comportements à risque au volant. Chez les femmes en revanche, aucun effet de la féminité ne s'observe. L'effet médiateur partiel de la féminité entre le sexe et le risque perçu a également été testé : le lien entre le sexe et le niveau global de risque perçu est partiellement médié par le niveau de féminité. Le lien entre le sexe et le niveau de risque perçu dans différents domaines tend également à l'être. Ainsi, la tendance des femmes à percevoir moins de risque en général, mais pas spécifiquement dans les comportements à risque routier, s'explique en partie par leur niveau plus important de féminité. Par ailleurs, les résultats de l'étude 7 ne mettent en évidence aucun effet médiateur du risque perçu sur le lien entre la féminité et la prise de risque, avant tout en raison de l'absence d'effet de la féminité sur la prise de risque dans cette étude. Enfin, l'analyse exploratoire des effets d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le niveau de risque perçu montre qu'une forte féminité combinée à une faible masculinité renforce le niveau de risque perçu dans différents domaines. L'effet d'interaction ne s'observe cependant que chez les hommes. Plus précisément, chez les hommes, un effet d'interaction de la masculinité et de la féminité s'observe sur le niveau de risque perçu global et tend à s'observer pour le niveau de risque perçu dans différents domaines et dans les comportements à risque au volant. A chaque fois, une forte féminité combinée à une faible masculinité ainsi qu'une faible féminité combinée à une forte masculinité renforce le niveau de risque perçu alors qu'une faible féminité combinée à une faible masculinité ainsi qu'une forte féminité combinée à une forte masculinité inhibe le niveau de risque perçu.

3.2.2 Synthèse des résultats

3.2.2.1 Féminité et bénéfices perçus : l'absence de lien

Pour résumer, concernant le lien entre féminité et bénéfices perçus, contrairement à ce que l'on attendait, la conformité aux stéréotypes féminins en termes de traits ne semble pas inhiber le niveau global de bénéfices perçus des individus. De plus, la tendance des hommes à percevoir davantage de bénéfices ne s'explique pas par leur plus faible féminité. Par conséquent, aucun effet médiateur des bénéfices perçus sur le lien entre féminité et prise de risque ne s'observe. Il semble ainsi que les stéréotypes féminins centrés sur le rapport horizontal à autrui n'amènent pas les individus féminins à percevoir moins de bénéfices de par le risque présent pour soi mais également pour les autres. Dit autrement, cela ne semble pas être une absence de féminité qui explique une perception plus importante de bénéfices. La perception du risque et la perception des bénéfices étant pour certains, inversement proportionnelles (e.g., Alhakami & Slovic, 1994 ; Fishnoff *et al.,* 1978), on aurait pourtant pu s'attendre à ce que la perception des risques dans la situation, plus importante chez les individus féminins, les aurait amenés à percevoir moins de bénéfices. Or, il n'en est rien, ici. Il semble ainsi que la masculinité et la féminité des individus n'influencent pas nécessairement de manière réciproque les deux déterminants du risque. Toutefois, comme indiqué plus haut, ces effets doivent être relativisés de par le fait que, dans ce travail de thèse, l'effet de la féminité n'a été investigué que pour le niveau global de bénéfices perçus alors que plusieurs résultats, précédemment présentés, suggèrent que ces effets sont hautement dépendants du domaine investigué. De futures études devraient permettre de tester ce lien.

---

de la féminité sur le risque perçu, observable dans la condition contrôle.

3.2.2.2 Interaction de la masculinité et de la féminité et bénéfices perçus

Par ailleurs, l'analyse exploratoire de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le niveau de bénéfices perçus montre qu'un effet apparaît mais que celui-ci ne s'observe finalement que chez les femmes : un niveau important de masculinité combiné à un niveau faible de féminité renforce le niveau de bénéfices perçus. Cela met en évidence l'effet renforçateur de la masculinité sur les bénéfices perçus, observable chez les femmes notamment, décrit plus haut. La masculinité selon la définition de Bem (1974) (forte masculinité et faible féminité) renforcerait le niveau de bénéfices perçus. De plus, cela semble mettre en évidence un effet inhibiteur de la féminité sur le lien entre masculinité et bénéfices perçus. Par ailleurs, les résultats semblent également mettre en évidence la tendance des individus indifférenciés selon la définition de Bem (*op. cit*) (i.e., faiblement masculins et faiblement féminins), et plus particulièrement des femmes, à percevoir moins de bénéfices. Cela semble aller dans le sens de l'effet protecteur de l'indifférenciation, déjà évoqué. On peut penser que les individus, et plus particulièrement les femmes, indifférenciés, ne percevraient pas autant d'avantages à s'engager dans des comportements à risque de par le fait que, leur indifférenciation pouvant traduire l'absence d'une volonté de se conformer aux rôles de sexe, la prise de risque leur apporterait par conséquent moins de bénéfices liés à la satisfaction de se rapprocher des normes masculines. Ces individus pourraient ainsi percevoir moins de bénéfices en termes de prestige étant donné qu'ils ne chercheraient pas à se rapprocher de ces normes masculines. De même, ils ne chercheraient pas non plus nécessairement à se rapprocher des normes féminines qui, on l'a vu, peut conduire à s'engager dans certains comportements à risque, au même titre que la masculinité.

3.2.2.3 Féminité et risque perçu : un lien dépendant du sexe et du domaine

Concernant le lien entre féminité et risque perçu, d'une manière générale, la féminité semble, conformément à notre hypothèse, être liée au niveau de risque perçu. La féminité en termes de traits renforce le niveau global de risque perçu dans différents domaines chez les individus, hommes (tendanciel) et femmes (étude 6). De même, la féminité, dans sa définition plus large (traits et activités), renforce le niveau de risque perçu global et dans différents domaines ainsi que le niveau global de risque perçu dans les comportements à risque au volant (tendanciel) (étude 7). L'effet renforçateur de la féminité sur le risque perçu peut être rapproché du fait, que, comme nous le supposions, le risque pouvant impliquer d'autres individus que sa propre personne, notamment dans le domaine routier, les individus féminins, centrés sur le rapport à l'autre, auraient tendance à davantage percevoir le risque dans une situation donnée. Le fait que la féminité dans sa définition plus large renforce également le risque perçu indique que ce n'est pas seulement la conformité aux traits féminins mais une conformité plus large aux normes féminines qui entraine ces effets. Il apparaît, plus précisément, que la tendance des femmes à percevoir davantage de risque dans différents domaines, et dans les domaines de la transgression et des loisirs en particulier, s'explique en partie par leur niveau plus important de féminité en termes de traits, tandis que leur tendance à percevoir davantage de risque dans le domaine financier s'expliquerait entièrement par leur niveau plus important de féminité (étude 6). De même, la tendance des jeunes femmes à percevoir plus de risque en général, mais pas spécifiquement dans les comportements à risque routier, s'expliquerait en partie par leur niveau plus important de féminité dans sa définition plus large (étude 7).

Si la féminité semble associée à un niveau de risque perçu plus important, l'effet semble toutefois varier à la fois en fonction du sexe et du domaine. Plus précisément, alors que la féminité en termes de traits renforce le niveau de risque perçu dans les domaines de la transgression, des loisirs et

financier, la féminité inhibe le niveau de risque perçu dans le domaine social des individus (étude 6). Il ressort donc de ce travail de thèse que la féminité semble, d'une manière générale, renforcer le risque perçu dans la plupart des domaines, excepté le domaine social qui, encore une fois, semble se distinguer des autres domaines. De plus, alors que chez les hommes, la féminité renforce uniquement le niveau de risque perçu dans le domaine de la transgression, chez les femmes, elle renforce non seulement le risque perçu dans le domaine de la transgression, mais également dans le domaine des loisirs et le domaine financier, et inhibe le risque perçu dans le domaine social. De même, si la féminité, dans sa définition plus large (traits et activités), renforce le niveau de risque perçu global, dans différents domaines et dans les comportements à risque au volant (étude 7), des différences entre les groupes de sexe apparaissent. Alors que chez les hommes, la féminité renforce le niveau global de risque perçu et le risque perçu dans différents domaines, mais pas dans les comportements à risque au volant en particulier, aucun effet ne s'observe chez les femmes.

S'agissant du domaine social, en plus de l'effet inhibiteur de la féminité sur le risque perçu dans ce domaine, la tendance des individus féminins à prendre davantage de risque dans ce domaine s'expliquerait par un niveau moindre de risque perçu dans ce domaine. Cet effet semble à nouveau aller dans le sens du caractère sexué de ce domaine que l'on peut qualifier de féminin. Il est envisageable que la conformité aux stéréotypes féminins en termes de traits inhibe le risque perçu dans ce domaine car les individus qui se décrivent féminins, qui on l'a vu, ont également tendance à davantage s'engager dans ce type de risque, peuvent percevoir moins de risque de par leur sentiment de compétence dans ce domaine, éventuellement dû pour les femmes à la socialisation différenciée (e.g., Moss, 1974). De même, certaines études montrent un effet rétroactif de la perception du risque : les individus qui s'engagent dans un comportement à risque perçoivent moins de risque associés à ce comportement (Brown, 2005). Diverses explications ont été proposées parmi lesquelles on retrouve l'idée que l'individu rationalise son comportement en percevant moins de risques (Festinger, 1957). De même, l'engagement dans un comportement à risque sans conséquence négative associée peut entrainer un sentiment de contrôle et augmenter le niveau de confiance de l'individu (Job, 1990). D'autres encore considèrent que l'individu infère en partie ses croyances sur le risque à partir de ses propres comportements (Albarracin & Wyer, 2000). D'autres suggèrent également que les individus biaisent de manière délibérée leur perception du risque pour faire face à la perception de vulnérabilité. La réduction de la perception du risque est alors stratégique et adaptative (e.g., Freeman, Hennessy, & Marzullo, 2001 ; Klein, 1996 ; Liberman & Chaiken, 1992). Dans le cas du risque social, il est envisageable que les individus se conformant aux stéréotypes centrés sur un rapport égalitaire à autrui (Bem, 1974 ; Broverman *et al.,* 1972), d'une part, ressentent moins d'appréhension dans ce type de situation, en raison du contenu des stéréotypes féminins, d'autre part, de par une plus grande exposition aux situations impliquant un risque social sans nécessairement faire l'expérience de conséquences négatives, ces individus peuvent voir leur confiance augmenter et leur perception du risque diminuer. Les individus féminins percevant moins de risque dans ce domaine, pour les différentes raisons évoquées, peuvent ainsi davantage s'engager dans des comportements à risque dans ce domaine. On peut noter que l'effet inhibiteur de la féminité sur le risque perçu et l'effet médiateur du risque perçu entre la féminité et la prise de risque n'apparaît pas pour les comportements à risque dans d'autres domaines, mettant en jeu l'intégrité physique des individus (e.g., domaine des loisirs). L'influence de la féminité sur le risque perçu et la prise de risque dans le domaine social est donc spécifique à ce domaine.

3.2.2.4 Interaction de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu

Par ailleurs, l'analyse exploratoire de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le niveau de risque perçu montre qu'un effet apparaît pour le niveau de risque perçu dans le domaine de la transgression uniquement, chez les femmes seulement (étude 6). Plus précisément, la féminité semble renforcer le risque perçu dans le domaine de la transgression surtout pour les femmes fortement masculines. Tout se passe comme si la masculinité renforçait l'effet observé de la féminité sur le risque perçu. Cela renvoie à ce qui a été proposé plus haut concernant l'effet renforçateur de la masculinité sur le risque perçu dans ce domaine : il est possible que les individus masculins soient particulièrement conscients du risque présent dans les situations à risque impliquant la transgression des règles éthiques, légales ou sociales, de par le fait qu'ils peuvent particulièrement rechercher ce risque qui, s'il est encouru, peut leur apporter des bénéfices en termes de prestige social par exemple. La féminité ayant également un effet renforçateur sur le risque perçu dans ce domaine, comme dans les autres (excepté le domaine social), les deux effets combinés expliqueraient ainsi la tendance des femmes androgynes au sens de Bem (1974) (i.e., fortement masculines et féminines) à percevoir davantage de risque dans ce domaine. L'analyse exploratoire de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité, dans leur définition plus large (étude 7), sur le niveau de risque perçu chez les jeunes conducteurs montre qu'une forte féminité combinée à une faible masculinité renforce le niveau de risque perçu dans différents domaines. Cela suggère un effet renforçateur de la féminité au sens de Bem (*op. cit.*) sur le niveau global de risque perçu dans différents domaines. Néanmoins, l'interaction de la masculinité et de la féminité n'apparaît que pour les jeunes hommes, et non pour les jeunes femmes. Plus précisément, chez les hommes, une faible masculinité combinée à une forte féminité ainsi qu'une forte masculinité combinée à une faible féminité renforce, tandis qu'une forte masculinité combinée à une forte féminité ainsi qu'une faible masculinité combinée à une faible féminité inhibe le niveau global de risque perçu. Ces effets tendent également à apparaître pour le niveau de risque perçu dans différents domaines et le risque perçu au volant. Si ces effets semblent mettre en évidence un effet renforçateur de la féminité au sens de Bem (*op. cit.*) sur la perception du risque, ils semblent également aller dans le sens d'une plus grande conscience du risque chez les individus masculins au sens de Bem (*op. cit.*). Cela semble également aller dans le sens d'une tendance des hommes aschématiques (Bem, *op.cit.*) ou incohérents au niveau de leur identité sexuée - ici, les hommes faiblement féminins et faiblement masculins et les hommes fortement masculins et fortement féminins - à chercher davantage à se conformer aux normes masculines pour rétablir une sorte de cohérence en se montrant davantage masculins. L'occasion leur est en effet donnée de rétablir l'équilibre de ce qu'ils peuvent ressentir comme un inconfort ou une dissonance. Ils peuvent utiliser la moindre perception du risque comme une manière de se conformer à l'image hégémonique de l'homme fort et sans crainte et donc, preneur de risque, même si cela ne se caractérise ici que par la perception du risque et non par un engagement dans le comportement à risque. Cette hypothèse est appuyée par le fait que cette tendance des individus « incohérents » à percevoir moins de risque est plus visible chez les hommes que dans l'échantillon total. Dans l'étude 7, les effets d'interaction de la masculinité et de la féminité ont été investigués, comme pour le reste, sur les indices globaux. Il serait toutefois intéressant d'investiguer cet effet sur les différents domaines étant donné que les effets de la féminité sur le risque perçu varient selon les domaines.

3.3 Identification et risque perçu

Ce travail de thèse visait également à investiguer le lien entre l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité et les comportements à risque et le risque perçu (H3 et H4). Nous nous attendions à ce que l'identification à son groupe de sexe influence la perception du risque des jeunes conducteurs. Plus précisément, nous nous attendions à ce que le niveau d'identification des hommes à leur groupe inhibe le niveau de risque perçu. L'effet du niveau d'identification à son groupe sur le risque perçu a également été observé à titre exploratoire chez les femmes. Nous nous attendions également à ce que le niveau d'identification à son groupe modère le lien entre la masculinité et le risque perçu ainsi que le lien entre la féminité et le risque perçu. Plus précisément, nous nous attendions à ce qu'une forte identification des hommes, et une faible identification des femmes accentue l'effet inhibiteur de la masculinité sur le risque perçu. De plus, nous nous attendions à ce qu'une faible identification chez les hommes et une forte identification chez les femmes renforce l'effet inhibiteur de la féminité sur le risque perçu. Enfin, nous nous attendions à ce que la perception des risques soit un médiateur partiel du lien entre l'identification des hommes à leur groupe et le niveau de prise de risque. Cet effet médiateur a également été testé à titre exploratoire chez les femmes. Ces hypothèses ont été testées dans l'étude 7, chez des jeunes conducteurs, grâce à l'outil validé de mesure de l'identité sexuée dans sa multidimensionnalité dans l'étude 1.

3.3.1 Rappel des résultats

Les résultats[183] ne mettent en évidence aucun effet du niveau d'identification des hommes à leur groupe de sexe sur le risque perçu. En revanche, chez les femmes, le niveau d'identification à son groupe inhibe le niveau de risque perçu dans les comportements à risque au volant.

L'analyse de l'effet modérateur du niveau d'identification sur le lien entre la masculinité et la féminité et le risque perçu montre que, chez les hommes, un effet d'interaction de la masculinité et de l'identification à son groupe s'observe pour le niveau global de risque perçu et pour le niveau de risque perçu dans les comportements à risque au volant. A chaque fois, une faible masculinité combinée à une faible identification ainsi qu'une forte masculinité combinée à une forte identification renforce le niveau de risque perçu. A l'inverse, une faible masculinité combinée à une forte identification ainsi qu'une forte masculinité combinée à une faible identification inhibe le niveau de risque perçu. Chez les femmes, l'effet d'interaction de la masculinité et de l'identification s'observe pour le niveau de risque perçu dans les comportements à risque au volant : une faible masculinité combinée à une faible identification renforce le niveau de risque perçu, tandis qu'une faible masculinité combinée à une forte identification inhibe le niveau de risque perçu. En ce qui concerne l'effet modérateur de l'identification sur le lien entre la féminité et le niveau de risque perçu, aucun effet n'apparaît, ni pour les femmes, ni pour les hommes.

Enfin, pour les hommes comme pour les femmes, aucune médiation du risque perçu sur le lien entre identification et prise de risque ne s'observe, cela étant notamment dû au fait qu'aucun effet de l'identification ne s'observe sur la prise de risque et que l'identification n'a un effet sur le risque perçu que chez les femmes.

---

[183] Ne sont commentés ici que les liens entre identification et risque perçu observés en condition contrôle dans l'étude 7.

3.3.2 Synthèse des résultats

3.3.2.1 Identification des hommes et perception du risque

Différents éléments ressortent de ces résultats. Nous allons dans un premier temps nous intéresser aux jeunes hommes. Le niveau d'identification des jeunes hommes ne semble pas influencer le risque perçu et par conséquent, aucune médiation du risque perçu sur le lien entre identification et prise de risque ne s'observe. Néanmoins, si l'identification à son groupe n'influence pas directement le niveau de risque perçu, en revanche il modère le lien entre masculinité et risque perçu, conformément à nos attentes : on observe un effet d'interaction des deux variables sur le niveau global de risque perçu et sur le risque perçu dans les comportements à risque au volant. Plus précisément, dans les deux cas, les hommes dont l'identité sexuée apparaît « incohérente » en termes de rapport à leur groupe de sexe, ou peu schématiques, en ce sens qu'ils sont soit fortement identifiés mais faiblement masculins, soit faiblement identifiés mais fortement masculins, tendent à percevoir moins de risque que les hommes dont l'identité sexuée apparaît relativement « cohérente » (i.e., hommes à la fois fortement masculins et fortement identifiés, ou hommes à la fois faiblement masculins et faiblement identifiés). Il semble que l'on observe un phénomène similaire à ce qui a été décrit plus haut concernant l'interaction de la masculinité et de la féminité sur le niveau de risque perçu des hommes. Il semble que les hommes dont l'identité sexuée peut sembler manquer de cohérence (i.e., les hommes fortement identifiés à leur groupe mais pas pour autant conformes aux normes de leur groupe et les hommes faiblement identifiés et malgré tout conformes aux normes de leur groupe) vont chercher à se rapprocher des normes masculines, et notamment de la masculinité hégémonique (i.e., l'homme fort, et robuste), ceci au travers de la perception du risque. En effet, l'occasion leur est donnée de rétablir une sorte d'équilibre par une stratégie relativement efficace pour faire le genre, la prise de risque, bien qu'il ne s'agisse là que de perception du risque et non pas de prise de risque effective. Aucun effet d'interaction n'apparaît entre l'identification des hommes à leur groupe et la féminité sur le risque perçu.

3.3.2.2 Identification des femmes et perception du risque

Chez les jeunes femmes à présent, il apparaît que, contrairement à ce que l'on observe chez les hommes, le niveau d'identification à leur groupe inhibe le niveau de risque perçu, dans les comportements à risque au volant uniquement. Cet effet peut éventuellement s'expliquer par un lien entre le niveau d'identification à son groupe et un niveau élevé d'estime de soi qui pourrait être associé à une haute confiance en soi, elle-même pouvant amener une moindre perception des risques, notamment dans le domaine de la conduite (cf. biais d'optimisme). Plusieurs études ont par exemple mis en évidence le lien entre le sentiment de typicalité, l'une des dimensions de l'identité sexuée, et l'ajustement psychosocial (e.g., Egan & Perry, 2001 ; Saxvik, & Joireman, 2005 ; Spence & Buckner, 1995). Certains travaux ont par ailleurs montré qu'un niveau important d'estime de soi réduisait le niveau de risque perçu (e.g., Gibbons & Gerrard, 1997, cités par Assailly, 2010). Néanmoins, on aurait pu s'attendre à observer le même pattern de résultats chez les hommes. Il semble donc que le lien entre l'identification et l'estime de soi ce ne soit pas la seule explication. Cet effet de l'identification chez les femmes peut également indiquer que l'identification à son groupe, peut entrainer chez les femmes une volonté de survaloriser leur groupe. Les travaux issus de la Théorie de l'Identité sociale (Tajfel & Turner, 1979) ou de la Théorie de l'Auto-catégorisation (Turner *et al.,* 1987) montrent par exemple que l'identification à un groupe serait associée au biais pro-endogroupe (e.g., Tajfel, 1982 ; Verkuyten, &

Nekuee, 1999). De même, nous pouvons évoquer les travaux ayant montré que les femmes épousant la cause féministe et engagées dans des actions pour la défense des droits des femmes, tendaient à montrer un niveau d'identification à leur groupe plus important (e.g., Burn, Aboud, & Moyles, 2000). Dans notre cas, les femmes fortement identifiées, dont on fait l'hypothèse qu'elles chercheraient à survaloriser et défendre leur groupe de sexe, pourraient éventuellement le faire en allant contre les stéréotypes associés à leur groupe de sexe attachés à l'activité de conduite qui les posent comme incompétentes (e.g., Berger, 1986 ; Granié & Papafava, 2011). Cela pourrait alors se traduire par une diminution du niveau de risque perçu déclaré. Cela peut être mis en relation avec les travaux qui ont montré que le niveau d'identification des femmes interagirait avec les stéréotypes auxquels elles adhèrent pour influencer leur performance en mathématiques (e.g., Kiefer & Sekaquaptewa, 2007a ; Schmader, 2002). Le niveau d'identification des femmes à leur groupe peut ne pas se traduire par une conformité systématique aux stéréotypes associés à leur groupe de sexe, qui en l'occurrence passerait par le niveau de risque perçu. On peut envisager le fait que dans notre population, les femmes n'adhèrent pas nécessairement au stéréotype qui associe la conduite aux hommes. En revanche, le niveau de risque perçu ne semble pas expliquer le lien entre l'identification des femmes à leur groupe et la prise de risque.

Par ailleurs, le niveau d'identification des femmes à leur groupe modère le lien entre masculinité et risque perçu : on observe un effet d'interaction des variables masculinité et identification sur le niveau de risque perçu dans les comportements à risque au volant. Plus précisément, alors que le niveau de risque perçu des femmes fortement masculines ne semble pas varier en fonction de leur niveau d'identification, en revanche, lorsque le niveau de masculinité est faible, un niveau important d'identification inhibe le risque perçu au volant, tandis qu'un niveau faible le renforce plutôt. Cet effet semble aller dans le sens d'un effet inhibiteur de l'identification des femmes sur le risque perçu amenant possiblement les femmes fortement identifiées qui sont également éloignées des normes de l'exogroupe - qui peuvent constituer des femmes particulièrement identifiées : à la fois par leur niveau d'identification et par la non-conformité aux normes de l'exogroupe - à défendre leur groupe, en cherchant à faire mentir le stéréotype selon lequel, elle seraient moins compétentes dans la tâche de conduite et donc plus « craintives » en quelque sorte. En revanche, aucun effet d'interaction n'apparaît entre l'identification des femmes à leur groupe et la féminité sur le risque perçu.

Pour conclure sur le lien entre identité et risques et bénéfices perçus, toutes nos attentes n'ont pas été confirmées. Néanmoins, il apparaît, d'une manière générale, que la masculinité tend à renforcer les bénéfices perçus, tandis que la féminité tend à renforcer les risques perçus. Ce lien et plus particulièrement, le lien entre l'identité sexuée et le risque perçu, semble toutefois varier selon le domaine du risque et le sexe. Si l'identification à son groupe ne semble pas influencer le niveau de risque perçu des hommes, des effets modérateurs de l'identification sur le lien entre masculinité et risque perçu et féminité et risque perçu apparaissent. Par ailleurs, conformément à nos attentes, le lien entre l'identité sexuée et la prise de risque semble partiellement médié par les bénéfices perçus et le risque perçu. En effet, le lien entre masculinité et prise de risque s'expliquerait partiellement par le niveau de bénéfices perçus. En ce qui concerne le lien entre l'identité sexuée et le risque perçu, seul apparaît un effet médiateur du risque perçu sur le lien entre la féminité et la prise de risque pour le domaine social du risque. Ainsi, notre hypothèse selon laquelle l'identité sexuée influencerait la perception du risque et des bénéfices et selon laquelle le lien entre identité sexuée et comportements à risque serait partiellement médié par la perception du risque et des bénéfices (H4) est partiellement validée.

4. Effet différencié de l'identité sexuée sur les comportements à risque dans les domaines du risque : le domaine spécifique de la conduite

L'un des objectifs de ce travail de thèse était d'observer et de comparer l'effet de l'identité sexuée sur les comportements à risque dans différents domaines. Plus précisément, il s'agissait de comparer les effets observés sur les comportements à risque dans le domaine routier avec les effets observés sur la prise de risque dans d'autres domaines. Il s'agit là de l'un des points centraux de ce travail. En effet, même si la question de la transversalité/spécificité de la prise de risque n'est pas tranchée, plusieurs études mettent en évidence des résultats allant dans le sens d'une spécificité de la prise de risque avec un engagement différencié des individus selon le domaine du risque (Blais & Weber, 2006 ; Hanoch *et al.,* 2006 ; Jackson & Hourany, 1972 ; Nicholson *et al.,* 2005 ; Slovic, 1962, 1964 ; Weber *et al.,* 2002). Les différences dans le gender-gap sont d'ailleurs plus ou moins grandes entre les différents domaines du risque (Bayar & Sayıl, 2005 ; Byrnes *et al.,* 1999 ; Harris *et al.,* 2006 ; Weber *et al.,* 2002), voire inexistantes et même parfois inversées dans le cas du domaine du risque social (Johnson *et al.,* 2004 ; Harris *et al.,* 2006 ; Weber *et al.,* 2002). Le domaine routier, comme le risque physique, est un domaine dans lequel le gender-gap « en faveur des hommes » est parmi les plus importants (Byrnes *et al.,* 1999) et tend à se maintenir. L'une des questions centrales de cette thèse est ainsi l'existence d'un effet différencié de l'identité sexuée sur les différents domaines qui pourraient expliquer ces différences. Le domaine de la conduite, plus précisément, constitue un domaine particulier en ce sens qu'il est sexué. L'activité de conduite et plus largement le domaine de l'automobile et des transports sont typiquement masculins, chargés de stéréotypes, et l'association de ces domaines à la masculinité se fait de manière précoce (e.g., Granié & Papafava, 2011 ; Liben & Bigler, 2002 ; Poulin-Dubois *et al.,* 2002 ; Serbin, *et al.,* 2002). Le domaine de la conduite et des transports serait un point clé de la masculinité (e.g., Graham & White, 2007 ; Thomas & Butcher, 2003 ; Walker, 1999) et la prise de risque dans ce domaine constituerait une manière particulièrement accessible pour les hommes de démontrer leur masculinité, dans sa définition traditionnelle, autrement dit, de faire le genre (e.g., Graham, 2007 ; Walker *et al.,* 2000). Le domaine routier est donc un domaine dans lequel il y a des attentes particulières en fonction du sexe et un domaine rendant particulièrement saillant l'identité sociale de sexe.

Nous avons donc fait l'hypothèse, dans cette thèse, que l'identité sexuée n'affecte pas de la même façon les différents domaines du risque. Tous les domaines du risque ne constitueraient pas des occasions équivalentes de manifester son appartenance sexuée et, en ce sens, le domaine routier se distinguerait des autres. Le risque routier devrait permettre de démontrer d'une part les qualités définissant les rôles traditionnels masculins (courage, force, robustesse) comme les autres comportements à risque du domaine physique notamment, mais en plus, ce domaine est sexué et la prise de risque des hommes ferait partie des stéréotypes de sexe associés à cette activité. Nous avons ainsi fait l'hypothèse que les effets de l'identité sexuée s'observent dans différents domaines du risque mais sont plus marqués dans le domaine du risque routier que dans les autres domaines du risque, ce qui pourrait expliquer l'importance et la persistance du gender gap dans les comportements à risque au volant. Nous nous attendions ainsi à ce que, de par leur volonté de manifester leur appartenance sexuée, les hommes fortement masculins et fortement identifiés montrent plus de comportements à risque au volant que dans les autres domaines. Dit autrement, nous nous attendions à ce que, chez les hommes, le lien entre la masculinité et la prise de risque, de même que le lien entre l'identification à son groupe et la prise de risque, soit plus importante dans le domaine routier que dans d'autres domaines. En raison des stéréotypes de sexe associés à la conduite qui posent les hommes non seulement comme risqueurs mais également comme fortement compétents dans cette activité (e.g., Granié & Papafava, 2011), nous

nous attendions également à ce que les hommes fortement masculins et fortement identifiés voient leur perception du risque dans ce domaine plus affectée que dans d'autres domaines. Autrement dit, nous nous attendions à ce que, chez les hommes, le lien entre la masculinité et la perception du risque, de même que le lien entre l'identification à son groupe et la perception du risque, soit plus importante dans le domaine routier que dans d'autres domaines. Ces effets ont également été observés de manière exploratoire chez les femmes, celles-ci pouvant chercher, à travers la prise de risque dans le domaine routier, à se conformer à l'exogroupe. Toutefois, en raison du caractère masculin du comportement et de la volonté des hommes de manifester leur appartenance sexuée, nous nous attendions à ce que ce soit particulièrement le cas pour les hommes. La masculinité étant un domaine dans lequel la mise en danger de soi implique souvent autrui, nous nous attendions également à ce que l'effet de la féminité sur le niveau de risque perçu soit particulièrement important dans le domaine routier. A titre exploratoire, les effets modérateurs de l'identification et de la féminité sur le lien entre masculinité et prise de risque et masculinité et perception du risque, selon le domaine du risque, ont également été observés.

Pour tester notre hypothèse, nous avons, d'une part, cherché à tester le lien entre l'identité sexuée et les comportements à risque dans les comportements à risque au volant (étude 5), et d'autre part, dans d'autres domaines du risque (étude 6). L'étude 6 permettait également de vérifier si ce lien s'observait dans des domaines qui n'avaient jusqu'alors pas nécessairement été investigués (e.g., risque social) et permettait également d'investiguer l'effet de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu dans différents domaines. Dans l'étude 7, nous avons cherché à observer l'effet de l'identité sexuée (masculinité, féminité et identification) sur le niveau global de prise de risque et de risque perçu dans différents domaines d'une part, et le niveau global de comportements à risque et de risque perçu au volant, d'autre part, ceci dans la même étude. L'objectif était ainsi de comparer ces effets, selon le domaine. Plus précisément, dans cette étude, nous comparions les résultats statistiques observés pour les comportements à risque ou le risque perçu au volant, et pour la prise de risque ou le risque perçu dans différents domaines. Bien que nos hypothèses d'effets différenciés de l'identité sexuée selon le domaine portent plus particulièrement sur les hommes, ces comparaisons ont également été effectuées pour les femmes, à titre exploratoire.

4.1 Rappel des résultats

Sans revenir sur tous les résultats présentés plus haut, d'une manière générale, les résultats de l'étude 5 mettent en évidence un effet renforçateur de la masculinité ainsi qu'un effet inhibiteur de la féminité sur les comportements à risque au volant, chez les hommes comme chez les femmes. Toutefois des effets différenciés s'observent selon le type de comportement de conduite. Les résultats de l'étude 6 concernant la prise de risque dans différents domaines, mettent en évidence un effet renforçateur de la masculinité sur la prise de risque dans différents domaines : la conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits renforce le niveau de prise de risque dans différents domaines (domaine de la transgression, des loisirs, financier et social), ceci chez les hommes comme chez les femmes. Toutefois, l'effet renforçateur de la masculinité dans le domaine de la transgression ne s'observe que chez les femmes. Ainsi, les effets de la masculinité en termes de traits, observés dans le domaine routier s'observent également dans d'autres domaines. Cependant, comme indiqué plus haut, des différences apparaissent entre les domaines selon le sexe. Par ailleurs, la féminité renforce la prise de risque dans le domaine des loisirs et le domaine social et ces effets, là encore, varient en fonction du sexe. L'étude 6 met également en évidence un effet de la conformité aux stéréotypes de sexe sur le

risque perçu dans différents domaines. Plus précisément alors que la conformité aux stéréotypes masculins en termes de traits ne montre pas d'effet sur le niveau global de risque perçu dans différents domaines, en revanche, la masculinité renforce le niveau de risque perçu dans le domaine de la transgression. Par ailleurs, les résultats montrent un effet de la conformité aux stéréotypes féminins en termes de traits sur le niveau global de risque perçu dans différents domaines chez les tout-venants et chez les hommes et les femmes séparément, l'effet étant toutefois tendanciel pour les hommes. Les résultats mettent cependant en évidence un effet différencié de la féminité sur le niveau de risque perçu des individus selon le domaine du risque : alors que la féminité renforce le niveau de risque perçu dans les domaines de la transgression, des loisirs et financier, la féminité inhibe le niveau de risque perçu dans le domaine social. De plus, des différences entre domaines apparaissent selon le sexe : alors que chez les hommes, la féminité renforce uniquement le niveau de risque perçu dans le domaine de la transgression, chez les femmes, elle renforce non seulement le risque perçu dans le domaine de la transgression, mais également dans le domaine des loisirs et le domaine financier et inhibe le risque perçu dans le domaine social.

Ainsi, d'une manière générale, des effets de l'identité sexuée ont été observés à la fois dans le domaine routier et dans d'autres domaines, même si ces effets sont dépendants du domaine et du sexe. Ces effets ayant déjà été évoqués, nous allons revenir plus particulièrement sur les effets différenciés de l'identité sexuée entre le domaine routier et les autres domaines. Nous allons donc nous intéresser plus particulièrement à l'étude 7 dans laquelle cette comparaison a été effectuée.

Les résultats de l'étude 7 sur le lien entre l'identité sexuée (masculinité et féminité, envisagées de manière plus large, et niveau d'identification à son groupe) et la prise de risque et le risque perçu chez des jeunes conducteurs, ont été présentés plus haut. Nous allons ici revenir plus particulièrement sur la comparaison des résultats[184] obtenus pour la prise de risque et le risque perçu dans le domaine routier, et la prise de risque et le risque perçu dans d'autres domaines. Nous nous centrerons d'abord sur les résultats concernant directement nos hypothèses puis, effectueront une comparaison plus large des effets de l'identité sexuée différenciés selon le domaine.

Nous faisions, tout d'abord l'hypothèse d'un effet différencié selon le domaine de la masculinité et de l'identification à son groupe sur la prise de risque, chez les hommes. Nous nous attendions ainsi à ce que chez les hommes, l'effet prédictif de la masculinité, et l'effet prédictif de l'identification à son groupe, sur les comportements à risque au volant soit plus important que sur la prise de risque dans différents domaines. Aucun effet de la masculinité n'apparaissant sur les comportements à risque au volant ou la prise de risque, chez les hommes, nos attentes n'ont pas été confirmées. De même, aucun effet du niveau d'identification des hommes à leur groupe n'apparaissant, notre hypothèse n'a pas été vérifiée.

Nous faisions, par ailleurs l'hypothèse d'un effet différencié selon le domaine, chez les hommes, de la masculinité et du niveau d'identification à leur groupe sur le risque perçu. Nous nous attendions ainsi à ce que chez les hommes, l'effet prédictif de la masculinité, et l'effet prédictif du niveau d'identification à leur groupe, sur le risque perçu dans les comportements à risque au volant soit plus important que sur le risque perçu dans différents domaines. Aucun effet de la masculinité n'apparaissant sur le risque perçu et aucun effet de l'identification des hommes à leur groupe

[184] Ne sont commentés ici que les liens entre identité sexuée et prise de risque et risque perçu observés en condition contrôle dans l'étude 7.

n'apparaissant sur le risque perçu, quel que soit le domaine du risque, nos attentes n'ont pas été confirmées.

Enfin, nous nous attendions à ce que l'effet prédictif de la féminité soit plus important pour le niveau de risque perçu dans les comportements à risque au volant que dans le risque perçu dans différents domaines. Contrairement à nos attentes, l'effet prédictif de la féminité apparaît plus important pour le niveau de risque perçu dans différents domaines que pour le risque perçu dans les comportements à risque au volant. Pour les hommes, la féminité tend à renforcer le risque perçu dans différents domaines, uniquement, tandis qu'aucun effet prédictif de la féminité n'apparaît pour les femmes.

Au-delà de nos hypothèses, qui n'ont ainsi pas été vérifiées, est proposé ci-dessous un résumé des résultats de l'étude 7 centré sur la comparaison des effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque et le risque perçu, selon le domaine.

Identité sexuée et prise de risque dans le domaine routier vs dans différents domaines

Les résultats de l'étude 7 mettent en évidence des effets de la masculinité sur la prise de risque. Toutefois, dans l'échantillon global, la masculinité renforce le niveau de prise de risque dans différents domaines mais aucun effet n'apparaît pour le niveau global de comportements à risque au volant. Lorsqu'on regarde les hommes et les femmes de manière séparée, la masculinité ne renforce le niveau de prise de risque dans différents domaines que chez les femmes, alors qu'aucun effet ne s'observe pour les hommes, comme indiqué. Par ailleurs, ces résultats ne mettent en évidence aucun effet médiateur de la masculinité sur le lien entre sexe et prise de risque, ni pour le niveau de prise de risque dans différents domaines, ni pour les comportements à risque au volant, ce qui s'explique, dans cette étude, avant tout par le fait qu'aucun effet du sexe ne s'observe sur la prise de risque dans différents domaines ou dans les comportements à risque au volant. Par ailleurs, l'analyse des effets différenciés du niveau de masculinité selon le sexe ne met en évidence aucun effet : les hommes fortement masculins ne montrent pas davantage de prise de risque que les hommes faiblement masculins ou que les femmes, ni dans la prise de risque dans différents domaines, ni dans les comportements à risque au volant.

En ce qui concerne le lien entre la féminité et la prise de risque, les résultats ne montrent aucun effet de la féminité sur la prise de risque chez les hommes et les femmes réunis, quel que soit le domaine du risque. Des différences de sexe apparaissent toutefois : chez les hommes, la féminité tend à inhiber le niveau de comportements à risque au volant, mais aucun effet ne s'observe pour la prise de risque dans différents domaines. Aucun effet n'apparaît pour les femmes. Les résultats mettent également en évidence un effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et le niveau de prise de risque dans différents domaines, mais pas pour le lien entre féminité et les comportements à risque au volant déclarés. Cet effet ne semble s'observer toutefois que pour les femmes[185]. Par ailleurs, ces résultats ne mettent en évidence aucun effet médiateur de la féminité sur le lien entre sexe et prise de risque, ni pour la prise de risque dans différents domaines, ni pour les comportements à risque au volant, cela étant notamment dû, dans cette étude, au fait qu'aucun effet du sexe ne s'observe sur la prise de risque.

[185] Pour rappel, il apparaît qu'une faible masculinité combinée à une forte féminité inhibe le niveau de prise de risque dans différents domaines alors qu'un niveau fort de masculinité renforce le niveau de prise de risque indépendamment du niveau de féminité (fort ou faible).

Comme indiqué, les résultats ne mettent en évidence aucun effet de l'identification des hommes à leur groupe de sexe sur leur niveau de prise de risque, ni pour la prise de risque dans différents domaines, ni pour les comportements à risque au volant. Il en va de même pour les femmes. De même aucun effet modérateur de l'identification des hommes ou des femmes sur le lien entre masculinité et prise de risque n'apparaît, ni pour les comportements à risque au volant, ni pour la prise de risque dans différents domaines[186]. Aucun effet modérateur de l'identification n'apparaît non plus pour le lien entre féminité et prise de risque dans aucun des deux domaines. Par ailleurs, aucun effet du niveau d'identification selon le sexe n'apparaît, ni pour la prise de risque dans différents domaines, ni pour les comportements à risque au volant : autrement dit, les hommes fortement identifiés ne montrent pas un niveau de prise de risque plus important que les autres hommes et que les femmes, ni pour les comportements à risque a volant, ni pour la prise de risque dans différents domaines.

Identité sexuée et risque perçu dans le domaine routier vs dans différents domaines

En ce qui concerne le lien entre la masculinité et le niveau de risque perçu chez les jeunes conducteurs, les résultats de l'étude 7 ne montrent aucun effet de la masculinité sur le niveau de risque perçu dans différents domaines du risque ou dans les comportements à risque au volant, ni dans l'échantillon global, ni chez les hommes et les femmes séparément. De ce fait, aucun effet médiateur de la masculinité sur le lien entre le sexe et le risque perçu ne s'observe, pour aucun des deux domaines. De même, aucun effet médiateur du risque perçu sur le lien entre masculinité et prise de risque n'apparaît, ni pour la prise de risque dans différents domaines, ni pour les comportements à risque au volant. Cela s'explique avant tout par le fait qu'aucun effet de la masculinité ne s'observe sur le risque perçu.

Le lien entre la féminité et le risque perçu a été commenté plus haut. L'analyse de l'effet d'interaction de la féminité et de la masculinité sur les risques perçus met en évidence un effet pour le niveau de risque perçu dans différents domaines mais, aucun effet n'apparaît pour le risque perçu dans les comportements à risque au volant. Il apparaît qu'une forte féminité combinée à une faible masculinité renforce le niveau de risque perçu dans différents domaines. L'effet d'interaction ne s'observe cependant que chez les hommes[187], et apparaît tendanciel pour le risque perçu dans les deux domaines (niveau de risque perçu dans différents domaines et dans les comportements à risque au volant). L'effet médiateur partiel de la féminité entre le sexe et le risque perçu a également été testé : le lien entre le sexe et le niveau de risque perçu dans différents domaines tend à être partiellement médié par le niveau de féminité, tandis qu'aucun effet médiateur de la féminité n'apparaît pour le risque perçu dans les comportements à risque au volant. Enfin, aucun effet médiateur du risque perçu sur le lien entre la féminité et la prise de risque n'apparaît, ni pour le risque perçu dans différents domaines ni pour le risque perçu dans les comportements à risque au volant, avant tout en raison de l'absence d'effet de la féminité sur la prise de risque, dans cette étude.

En ce qui concerne l'effet de l'identification sur le risque perçu dans différents domaines et dans les comportements à risque au volant, si, comme indiqué, les résultats ne mettent en évidence aucun effet de l'identification des hommes sur le risque perçu, en revanche, chez les femmes, le niveau

[186] Un effet d'interaction de la masculinité et le niveau d'identification apparaît pour la condition « identité sexuée. Cet effet sera commenté dans le point 5.

[187] Pour rappel, à chaque fois, une forte féminité combinée à une faible masculinité ainsi qu'une faible féminité combinée à une forte masculinité renforce le niveau de risque perçu alors qu'une faible féminité combinée à une faible masculinité ainsi qu'une forte féminité combinée à une forte masculinité inhibe le niveau de risque perçu.

d'identification à son groupe inhibe le niveau de risque perçu dans les comportements à risque au volant uniquement. En ce qui concerne l'effet modérateur de l'identification sur le lien entre la masculinité et le niveau de risque perçu, un effet s'observe pour les hommes d'une part, et les femmes d'autre part, pour le risque perçu dans les comportements à risque au volant, mais pas pour le risque perçu dans différents domaines. Ces effets varient cependant selon le sexe. Pour rappel, chez les hommes, l'effet d'interaction de la masculinité et de l'identification à son groupe pour le niveau de risque perçu dans les comportements à risque au volant met en évidence qu'une faible masculinité combinée à une faible identification ainsi qu'une forte masculinité combinée à une forte identification renforce le niveau de risque perçu. A l'inverse, une faible masculinité combinée à une forte identification ainsi qu'une forte masculinité combinée à une faible identification inhibe le niveau de risque perçu. Chez les femmes, il apparaît qu'une faible masculinité combinée à une faible identification renforce le niveau de risque perçu dans les comportements à risque au volant, tandis qu'une faible masculinité combinée à une forte identification inhibe le niveau de risque perçu. En ce qui concerne l'effet modérateur de l'identification sur le lien entre la féminité et le niveau de risque perçu, aucun effet n'apparaît pour les femmes, ni pour les hommes, dans aucun des deux domaines[188].

Enfin, nous avons observé l'effet médiateur du risque perçu (dans différents domaines et dans les comportements à risque au volant) sur le lien entre l'identification et la prise de risque (dans différents domaines et les comportements à risque), chez les hommes et les femmes de manière séparée. Aucun effet n'apparaît, ni chez les hommes, ni chez les femmes, pour aucun des domaines du risque[189].

Ainsi, cette observation, plus large, des effets différenciés, selon le domaine, de l'identité sexuée sur les comportements à risque et le risque perçu, n'indique pas non plus de résultats plus marqués pour le domaine routier comparé aux autres domaines. On peut simplement noter quelques effets allant dans ce sens. Par exemple, chez les hommes, la féminité tend à inhiber le niveau de comportements à risque au volant alors qu'aucun effet ne s'observe pour la prise de risque dans différents domaines. De même, chez les femmes, le niveau d'identification à son groupe inhibe le niveau de risque perçu dans les comportements à risque au volant uniquement. Cet effet, commenté plus haut, peut traduire une tendance des femmes identifiées à défendre leur groupe face au stéréotype négatif associé à la conduite les concernant. Enfin, un effet modérateur de l'identification sur le lien entre la masculinité et le niveau de risque perçu, s'observe pour les hommes d'une part, et les femmes d'autre part, pour le risque perçu dans les comportements à risque au volant, mais pas pour le risque perçu dans différents domaines. Néanmoins, d'une manière générale, les effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque au volant ou le risque perçu au volant sont rares et lorsqu'ils apparaissent, ils tendent souvent à être moins importants que dans d'autres domaines.

4.2 Synthèse des résultats

Pour résumer, les résultats des études 5 et 6 indiquent un effet de l'identité sexuée à la fois dans les comportements à risque au volant et dans la prise de risque et le risque perçu dans différents domaines. Les effets de la masculinité et de la féminité en termes de traits varient néanmoins en

[188] Un effet d'interaction entre l'identification et la féminité apparaît sur le risque perçu dans différents domaines dans la condition « identité sexuée ». Cet effet sera commenté dans le point 5.
[189] Cela est notamment dû au fait qu'aucun effet de l'identification ne s'observe sur la prise de risque et que l'identification n'a un effet sur le risque perçu que chez les femmes

fonction du domaine du risque et du sexe. La comparaison des effets de l'identité sexuée entre le domaine routier et les autres domaines, effectuée dans l'étude 7, chez les jeunes conducteurs, montre que le lien entre l'identité sexuée et la prise de risque ainsi que le risque perçu ne semble pas plus important pour le domaine routier que pour d'autres domaines. Nos attentes ne sont donc pas confirmées. Dit autrement, au vue de nos résultats, il ne semble pas que les individus masculins et plus particulièrement, les hommes masculins ou fortement identifiés montrent davantage de comportements à risque au volant que dans d'autres domaines, et perçoivent moins de risque dans le domaine routier que dans d'autres domaines. Lorsque l'on effectue une comparaison plus large des effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque et le risque perçu, les résultats ne semblent pas non plus marqués pour le domaine routier comparés à d'autres domaines du risque. Ainsi, bien que le domaine routier constitue un domaine sexué dont on pense qu'il permettrait davantage aux individus masculins, notamment les hommes, et surtout aux hommes identifiés, de se rapprocher des normes masculines, cela ne semble pas être le cas, du moins dans cette étude. Notre hypothèse selon laquelle les effets de l'identité sexuée s'observent dans différents domaines du risque mais sont plus marqués dans le domaine du risque routier que dans les autres domaines du risque (H5) est donc partiellement validée : les effets de l'identité sexuée s'observent effectivement dans différents domaines, mais nos résultats ne nous permettent pas d'affirmer qu'ils sont plus marqués dans le domaine routier. Notre étude comporte cependant quelques limites qui peuvent apporter un certain éclairage sur cette absence des effets attendus.

L'une des limites de cette étude est que nous avons opposé les comportements à risque et la prise de risque dans le domaine routier à la prise de risque et au risque perçu dans d'autres domaines de manière globale. Or, cette pratique pose plusieurs problèmes. Le calcul et la prise en compte d'indices globaux peut s'avérer problématique en ce sens que ces indices sont basés sur le score de prise de risque ou de risque perçu dans plusieurs domaines qui se distinguent du point de vue de leur contenu (cf. Weber *et al.* 2002) et qui par conséquent, ne sont pas influencés de la même manière par les variables démographiques ou les variables de l'identité sexuée, par exemple. L'exemple du domaine social est particulièrement parlant. Nous avions pour notre part choisi d'effectuer des scores globaux en nous situant dans une approche intégrative de la prise de risque, avec l'idée qu'on peut observer des différences intraindividuelles entre les différents domaines mais tout de même avoir une propension générale à la prise de risque ou non (e.g., Lopes, 1983 ; Bromiley & Curley, 1992). Or, cette pratique apparaît discutable car il est probable que les scores obtenus ne reflètent pas vraiment cette propension. Les scores peuvent en effet être biaisés, le sens de l'effet selon le domaine pouvant varier ce qui peut donc, potentiellement, annuler des effets qui pourraient apparaître par ailleurs. D'autre part, nous avons comparé des domaines du risque qui n'étaient pas de même niveau de généralité, à savoir le domaine de la conduite *vs* les autres domaines de décision. Or, il est possible que si l'on avait considéré les domaines de même niveau et de manière individuelle, des effets auraient éventuellement pu s'observer. Par ailleurs, nous pouvons aussi noter que dans notre étude, nous avons utilisé des outils différents pour mesurer les comportements à risque au volant et la prise de risque dans différents domaines. A notre connaissance, aucun outil de la littérature ne nous permettait de mesurer, en même temps, ces différents types de comportements à risque. Les deux outils utilisés, bien que mesurant tous les deux de la prise de risque, ne sont toutefois pas comparables. Dans le DBQ (Reason *et al.,* 1990), il s'agit de mesurer les comportements à risque au volant déclarés, autrement dit, de mesurer la fréquence à laquelle les individus ont eu différents types de comportements de conduite dans les 12 derniers mois. Dans le DOSPERT (Weber *et al.,* 2002) en revanche, il s'agit de mesurer la probabilité qu'aurait les individus de s'engager dans différents comportements à risque qu'ils n'ont pas nécessairement eu. Or, il est possible que les individus n'aient pas répondu de la même manière aux deux questionnaires. On

peut en effet penser que les individus ne répondent pas nécessairement de la même manière à un questionnaire leur demandant d'estimer leur probabilité de s'engager dans un comportement et à un questionnaire leur demandant d'indiquer la fréquence à laquelle ils ont eu certains comportements. Il est envisageable que les individus répondent de manière plus tranchée lorsqu'il s'agit d'indiquer la probabilité de s'engager dans un comportement, cela pouvant apparaître moins engageant étant donné que cela reste au niveau de la probabilité, de l'hypothèse. De plus, on peut rappeler que certains des comportements à risque au volant impliquent une transgression des règles légales. Les réponses des individus peuvent ainsi être empruntes de désirabilité sociale, que celle-ci les amène à surestimer leur transgression ou à les minimiser. La désirabilité sociale est néanmoins susceptible de venir colorer les réponses des individus dans les deux types de questionnaire. Dans de futures études il serait donc intéressant d'effectuer à nouveau cette comparaison entre les comportements à risque au volant et la prise de risque dans d'autres domaines en tenant toutefois compte de ces limites. Nous recommandons d'utiliser des outils comparables d'un point de vue méthodologique pour pouvoir effectuer ces comparaisons.

5. La relation causale entre l'identité sexuée et la prise de risque

L'un des objectifs de cette thèse, enfin, était de mettre en évidence la relation causale entre l'identité sexuée et les comportements à risque. Si les rôles de sexe ont souvent été mobilisés pour expliquer les différences de sexe dans les comportements à risque (e.g., Byrnes *et al.,* 1999 ; Simon & Corbett, 1996 ; Yagil, 1998), ce n'est que récemment que les études ont cherché à mettre en évidence plus directement le lien entre identité sexuée et comportements à risque (Blazina & Watkins, 1996 ; Cazenave, *et al.,* 2003 ; Courtenay, 2000 ; Granié, 2009, 2010 ; Mahalik, *et al.,* 2007 ; Ozkan & Lajunen, 2005b, 2006 ; Raithel, 2003). Ces études, bien que permettant d'établir un lien entre identité sexuée et comportements à risque, ne permettent pas d'établir clairement la relation de causalité entre les deux variables. Pourtant, on peut s'interroger sur le sens du lien mis en évidence dans la littérature, à savoir, si c'est la conformité aux stéréotypes masculins qui amène principalement les hommes à prendre plus de risques que les femmes, ou si c'est le niveau de prise de risque qui est interprété, socialement et individuellement, comme un signe de masculinité. Quelques études, dans le domaine routier notamment, ont tenté de vérifier ce lien causalité entre identité sexuée et comportements de conduite, par l'activation directe ou indirecte des stéréotypes de sexe associés à la tâche de conduite (Schmid Mast et al., 2008 ; Yeung & von Hippel, 2008). Ce lien de causalité méritait donc d'être testé afin d'apporter un support empirique aux rares études qui ont tenté de le valider, et afin de le vérifier plus particulièrement chez les jeunes conducteurs, hommes et femmes. Pour ce faire, l'activation expérimentale de l'identité sexuée par la mise en place d'un contexte sexué était nécessaire.

Nous faisions ainsi l'hypothèse que lorsque l'identité sexuée est rendue saillante par le contexte, les différences de sexe dans les comportements à risques et les perceptions du risque augmentent, notamment chez les individus fortement identifiés à leur groupe de sexe **(H6)**. Plus précisément, nous faisions l'hypothèse que la saillance de l'identité sociale de sexe renforce les effets attendus de l'identité sexuée sur les comportements à risque et la perception des risques. Toutefois, la prise de risque, notamment dans le domaine routier, étant un comportement masculin, nous nous attendions à ce que, comparés à des individus pour qui l'identité sociale de sexe n'a pas été rendue saillante, les hommes pour qui elle est rendue saillante montrent davantage de comportements à risque. Nous nous

attendions à ce que ces effets soient d'autant plus importants chez les hommes masculins et fortement identifiés à leur groupe de sexe de par la volonté de manifester leur appartenance groupale en se conformant aux rôles de sexe définissant leur groupe, par l'adoption des traits typiques de leur groupe ou, par l'adoption de comportements à risque, comportement typique de leur groupe. Nous nous attendions notamment à observer ces effets dans le domaine du risque routier, domaine masculin.

Pour tester notre hypothèse, nous avons, dans l'étude 7, cherché à activer expérimentalement l'identité sexuée. Les études visant à valider une méthode d'activation de l'identité sexuée n'ayant pas montré les effets escomptés (études 2-4), nous avons utilisé une méthode utilisée dans plusieurs études, notamment dans certaines études sur la menace du stéréotype, qui vise à activer l'identité sociale par la consigne préalable à la tâche (e.g., Yeung & Von Hippel, 2008). L'étude visait à observer l'effet de l'identité sexuée (masculinité, féminité et identification) sur le niveau global de prise de risque et de risque perçu dans différents domaines et le niveau global de comportements à risque et de risque perçu au volant, lorsque l'identité sexuée est activée et lorsqu'elle ne l'est pas. Plus précisément, nous comparions les résultats statistiques observés pour la prise de risque ou le risque perçu dans différents domaines, et pour les comportements à risque ou le risque perçu au volant, en condition contrôle et en condition activation. Nous faisions ainsi l'hypothèse que les effets de la masculinité, de la féminité et de l'identification prévus sur les comportements à risque et le risque perçu, soient plus importants lorsque l'identité sociale de sexe est activée. De plus, nous observions l'effet du sexe sur la prise de risque selon la condition. Nous nous attendions à ce que les hommes pour lesquels l'identité sexuée a été rendue saillante montrent davantage de comportements à risque. De plus, nous observions l'effet du niveau de masculinité en fonction du sexe et de la condition ainsi que l'effet du niveau d'identification en fonction du sexe et de la condition pour la prise de risque. Nous faisions en effet l'hypothèse que les hommes fortement masculins et les hommes fortement identifiés, pour lesquels l'identité sociale de sexe a été rendue saillante, montrent davantage de comportements à risque que les autres individus.

5.1 Rappel des résultats

La prise de risque constituant un comportement attendu chez les hommes, nous faisions l'hypothèse que les hommes pour lesquels l'identité sexuée a été activée montrent davantage de prise de risque que les autres individus. Les résultats ne mettent en évidence aucun effet d'interaction du sexe et de la condition sur la prise de risque. Autrement dit, les hommes pour lesquels l'identité sociale de sexe a été activée ne déclarent pas davantage de prise de risque que les autres individus, ni dans le domaine de la conduite, ni dans différents domaines. De même, si on regarde les hommes seuls, ceux pour lesquels l'identité sociale de sexe a été activée ne déclarent pas non plus davantage de comportements à risque que ceux pour lesquels elle n'a pas été activée. L'analyse exploratoire de l'effet de la condition d'activation chez les femmes ne montre pas non plus d'effet différencié selon la condition.

Nous nous attendions également à ce que les hommes fortement masculins ainsi que les hommes fortement identifiés à leur groupe, pour lesquels l'identité sociale de sexe a été activée déclarent davantage de comportements à risque que les autres individus. Or, là encore, aucun effet n'apparaît. Les hommes fortement masculins pour lesquels l'identité sociale de sexe est rendue saillante ne montrent pas davantage de comportements à risque, ni dans le domaine de la conduite, ni dans différents domaines. Il en va de même pour les hommes fortement identifiés à leur groupe de sexe.

L'analyse exploratoire de ces effets chez les femmes ne met pas en évidence d'effets différenciés selon la condition.

Nous nous attendions également à ce les effets de l'identité sexuée soient renforcés lorsque l'identité sexuée est activée. Ainsi, nous nous attendions à ce que les effets de la masculinité, de la féminité et de l'identification à son groupe, prévus sur les comportements à risque et la perception des risques soient plus importants lorsque l'identité sexuée est activée.

Identité sexuée et risque perçu selon la condition

En ce qui concerne l'effet de la masculinité sur le risque perçu, aucun effet ne s'observant dans aucune des deux conditions, notre hypothèse d'un effet plus important de la masculinité sur le risque perçu lorsque l'identité sexuée est activée est invalidée. Il en va de même lorsqu'on s'intéresse aux hommes et aux femmes de manière séparée.

En ce qui concerne l'effet de la féminité sur le risque perçu, comme indiqué, chez les individus qui n'ont subi aucune activation de l'identité sociale de sexe, la féminité renforce le niveau global de risque perçu et le risque perçu dans différents domaines et tend à renforcer le niveau de risque perçu dans les comportements à risque au volant. En revanche, aucun effet n'apparaît chez les individus pour lesquels l'identité sociale de sexe a été activée. Ainsi, il semble que, contrairement à nos attentes, la féminité renforce davantage le risque perçu lorsqu'aucune activation de l'identité sexuée n'a été effectuée. Autrement dit, les effets de la féminité sur le risque perçu observables lorsqu'aucune activation n'est effectuée semblent disparaitre lorsque l'identité sexuée est activée. Lorsqu'on s'intéresse aux effets différenciés de la condition sur l'effet de la féminité sur le risque perçu chez les hommes et les femmes de manière séparée, on observe que chez les hommes dont l'identité sociale de sexe n'a pas été activée, la féminité tend à renforcer le niveau global de risque perçu et le risque perçu dans différents domaines, tandis qu'aucun effet n'apparaît chez les hommes dont l'identité sexuée a été activée. Chez les femmes, en revanche, aucun effet de la féminité ne s'observe pour celles dont l'identité sociale de sexe n'a pas été activée. En revanche, la féminité renforce le niveau global de risque perçu et le risque perçu dans différents domaines pour celles dont l'identité sociale de sexe a été activée. Un effet différencié de la condition semble donc apparaître selon le sexe.

Enfin, concernant le risque perçu, nous nous attendions à ce que le niveau d'identification des hommes à leur groupe inhibe le niveau de risque perçu et à ce que cet effet soit plus marqué lorsque leur identité sociale de sexe est activée. Aucun effet ne s'observe, ni chez les hommes dont l'identité sociale de sexe a été activée, ni chez les autres. Nos attentes ne sont donc pas confirmées. Par ailleurs, l'analyse exploratoire de l'effet de l'identification des femmes à leur groupe sur le risque perçu montre que chez les femmes pour lesquelles aucune activation n'a été effectuée, le niveau d'identification inhibe le risque perçu au volant mais pas le niveau global de risque perçu ou le niveau de risque perçus dans les autres domaines. En revanche, chez les femmes pour lesquelles l'identité sexuée est activée, le niveau d'identification inhibe le niveau global de risque perçu, mais pas le risque perçu au volant. Ainsi, un effet différencié de la condition d'activation apparaît. Celui-ci se traduit par un effet différencié, selon le domaine, du niveau d'identification sur le risque perçu. Il apparaît, chez les femmes, que lorsque leur identité sexuée est activée, l'effet inhibiteur de niveau d'identification sur le risque perçu dans le domaine routier (qui apparaît chez les femmes pour lesquelles l'identité sociale de sexe n'est pas activée) disparait, tandis que le niveau d'identification inhibe le risque perçu dans d'autres domaines.

On peut également noter que l'analyse exploratoire de l'effet d'interaction du sexe et de la condition sur le risque perçu met en évidence un effet tendanciel pour le risque perçu dans différents

domaines. Les femmes dont l'identité sociale de sexe n'a pas été rendue saillante tendent à montrer un score plus élevé que les hommes dont l'identité sociale de sexe n'a pas été rendue saillante et que les femmes dont l'identité sociale de sexe a été rendue saillante. Lorsqu'on s'intéresse à l'effet de la condition chez les hommes et les femmes, séparés, il apparaît que les femmes dont l'identité sociale de sexe n'a pas été rendue saillante tendent à montrer un niveau global de risque perçu et de risque perçu dans différents domaines plus important que les femmes dont l'identité sociale de sexe a été rendue saillante. En revanche, aucune différence ne s'observe entre les hommes dont l'identité sociale de sexe n'a pas été rendue saillante et ceux dont l'identité sociale de sexe a été rendue saillante pour le risque perçu.

Identité sexuée et prise de risque selon la condition

En ce qui concerne l'effet différencié, selon la condition d'activation, de l'identité sexuée sur la prise de risque, il apparaît que, chez les individus pour lesquels aucune activation de l'identité sociale de sexe n'a été effectuée, la masculinité renforce le niveau global de prise de risque et le niveau de prise de risque dans différents domaines. En revanche, aucun effet n'apparaît chez les individus pour lesquels l'identité sociale de sexe a été activée. Si on observe des effets différenciés de la masculinité sur la prise de risque selon la condition, notre hypothèse d'un effet plus important de la masculinité sur les comportements à risque lorsque l'identité est activée est infirmée. Lorsqu'on s'intéresse plus particulièrement aux effets différenciés de la condition, chez les hommes et les femmes de manière séparée, on observe que chez les femmes, la masculinité renforce le niveau de prise de risque dans différents domaines uniquement chez celles qui n'ont subi aucune activation de l'identité sociale de sexe. Chez les hommes, aucun effet n'apparaît, dans aucune condition. Ainsi, l'hypothèse ne se vérifie pas non plus lorsqu'on observe les deux groupes de sexe de manière séparée.

En ce qui concerne l'effet de la féminité sur les comportements à risque, comme indiqué plus haut, aucun effet de la féminité ne s'observe sur le niveau de prise de risque, dans aucune des deux conditions. Notre hypothèse d'un effet plus important de la féminité sur les comportements à risque lorsque l'identité est activée est donc infirmée. Lorsqu'on s'intéresse plus particulièrement aux effets différenciés de la condition concernant l'effet de la féminité sur les comportements à risque déclarés, chez les hommes et les femmes de manière séparée, on observe que chez les hommes dont l'identité sexuée a été activée, uniquement, la féminité tend à inhiber les comportements à risque au volant déclarés. Cela suggère que lorsque leur identité sexuée est activée, l'effet tendanciel inhibiteur de la féminité observable lorsqu'une activation n'est effectuée, disparait. Chez les femmes, aucun effet n'apparaît, dans aucune condition.

Enfin, en ce qui concerne l'effet de l'identification sur le niveau de prise de risque, aucun effet ne s'observe, ni chez les hommes, ni chez les femmes, dans aucune des deux conditions. Par conséquent, notre hypothèse d'un effet différencié du niveau d'identification à son groupe selon la condition est directement infirmée.

Effets d'interactions sur le risque perçu et la prise de risque selon la condition

Les effets d'interaction de l'identification et de la masculinité, de l'identification et de la féminité ainsi que de la masculinité et la féminité sur le risque perçu et la prise de risque, différenciés selon la condition, ont également été observés à titre exploratoire.

En ce qui concerne l'effet modérateur de la féminité sur le lien entre la masculinité et le niveau de prise de risque, alors qu'aucun effet n'apparaît pour les individus pour lesquels l'identité sexuée a été activée, pour les autres, un effet d'interaction apparaît pour la prise de risque dans différents domaines[190]. Plus précisément, cet effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque ne s'observe que chez les femmes pour lesquelles aucune activation de l'identité sexuée n'a été effectuée.

Si aucun effet de l'identification des hommes et des femmes à leur groupe de sexe n'apparaît sur leur niveau de prise de risque, dans aucune des deux conditions, en revanche, chez les hommes pour lesquels l'identité sexuée a été activée, le niveau d'identification modère le lien entre la masculinité et le niveau global de prise de risque ainsi que les comportements à risque au volant. Plus précisément, une faible masculinité combinée à une forte identification ainsi qu'une forte masculinité combinée à une faible identification renforcent la prise de risque globale ainsi que les comportements à risque au volant. En revanche, une forte masculinité combinée à une forte identification ainsi qu'une faible masculinité combinée à une faible identification inhibent le niveau global de prise de risque et les comportements à risque au volant en particulier. Cet effet ne s'observe cependant pas chez les hommes chez qui aucune activation n'a été effectuée et aucun effet n'apparaît pour les femmes des deux conditions. Ces effets renvoient à l'idée déjà évoquée plus haut, que les hommes pour lesquels il y a une certaine incohérence entre la manière dont ils se positionnent par rapport à leur groupe (i.e., leur niveau d'identification à ce groupe) et leur conformité aux normes de ce groupe (i.e., leur niveau de masculinité dans sa définition large : traits et activités), autrement dit, les hommes fortement identifiés et en même temps faiblement masculins ou les hommes faiblement identifiés mais fortement masculins, vont déclarer davantage de comportements à risque au volant et de prise de risque en général. Tout se passe comme si, ces hommes que l'on peut qualifier « d'incohérents » au regard de leur identité sexuée, comparés aux hommes « cohérents » (i.e., fortement identifiés et fortement masculins ou bien les hommes faiblement identifiés et faiblement masculins), montraient davantage de prise de risque, comme pour rétablir une certaine cohérence dans leur identité sexuée. Ce point sera développé plus bas (cf. 6.5). Le fait que cet effet ne s'observe que lorsque leur identité sociale de sexe est rendue saillante peut laisser penser que cette activation les a fait prendre conscience de cette incohérence. Toutefois, des effets similaires apparaissant uniquement chez les hommes pour lesquels aucune activation n'a été effectuée remettent en cause cette idée. Un effet d'interaction de la masculinité et de l'identification apparaît par exemple chez les hommes de la condition contrôle, uniquement, sur le niveau de risque perçu au volant et semble traduire ces mêmes effets.

En ce qui concerne l'effet d'interaction de la féminité et de la masculinité sur les risques perçus, un effet d'interaction des deux variables apparaît sur le niveau de risque perçu dans différents domaines, chez les individus pour lesquels aucune activation n'a été effectuée et plus particulièrement, chez les hommes[191]. Cependant, aucun effet ne s'observe pour les individus pour lesquels l'identité sexuée a été activée.

---

[190] Pour rappel, chez les individus pour lesquels aucune activation n'a été effectuée, une faible masculinité combinée à une forte féminité inhibe le niveau de prise de risque dans différents domaines alors qu'un niveau fort de masculinité renforce le niveau de prise de risque indépendamment du niveau de féminité (fort ou faible).
[191] Pour rappel, chez les hommes, une forte féminité combinée à une faible masculinité ainsi d'une faible féminité combinée à une forte masculinité renforce le niveau de risque perçu, tandis qu'une faible féminité combinée à une faible masculinité ainsi qu'une forte féminité combinée à une forte masculinité inhibe le risque perçu (niveau global de risque perçu, risque perçu dans différents domaines et risque perçu au volant).

A présent, nous allons revenir sur les effets différenciés, en fonction de la condition, de l'effet modérateur du niveau d'identification sur le lien entre la masculinité et la féminité et le risque perçu. En ce qui concerne l'effet modérateur de l'identification sur le lien entre la masculinité et le niveau de risque perçu, un effet s'observe pour les hommes d'une part et les femmes d'autre part pour lesquels aucune activation n'a été effectuée. Ces effets, décrits plus haut, varient cependant selon le sexe[192]. En revanche, aucun effet ne s'observe chez les hommes et les femmes pour lesquels l'identité sexuée a été activée. En ce qui concerne l'effet modérateur de l'identification sur le lien entre la féminité et le niveau de risque perçu, alors qu'aucun effet n'apparaît pour les femmes et les hommes pour lesquels aucune activation n'a été effectuée, en revanche, un effet apparaît pour les hommes pour lesquels l'identité sexuée a été activée. Plus précisément, l'effet d'interaction de la féminité et de l'identification des hommes apparaît pour le niveau de risque perçu dans différents domaines : une faible féminité combinée à une faible identification ainsi qu'une forte féminité combinée à une forte identification renforcent le niveau de risque perçu dans différents domaines. En revanche, un niveau faible de féminité combiné à une forte identification ainsi qu'une forte féminité combinée à une faible identification inhibent le niveau de risque perçu dans différents domaines des hommes. En revanche, aucun effet n'apparaît pour les femmes pour lesquelles l'identité sexuée a été activée.

5.2 Synthèse des résultats

Pour résumer, nos attentes n'ont pas été confirmées. Non seulement les différences de sexe n'augmentent pas dans les comportements à risque lorsque l'identité sociale de sexe est rendue saillante, notamment chez les individus fortement identifiés, mais on ne note pas non plus d'effets plus marqués de l'identité sexuée sur les comportements à risque et le risque perçu lorsque l'identité sexuée est rendue saillante. La plupart des effets de l'identité sexuée sont au contraire plus marqués lorsque l'identité sexuée n'est pas rendue saillante. On note seulement de rares effets visibles uniquement, ou plus marqués, lorsque l'identité sexuée est saillante, comme par exemple, l'effet d'interaction de la masculinité et de l'identification des hommes à leur groupe sur la prise de risque. Cependant, ceux-ci ne nous permettent pas de conclure à un effet plus marqué de l'identité sexué lorsque celle-ci est activée. Notre hypothèse selon laquelle, les différences de sexe dans les comportements à risque et les perceptions et risques augmentent, et selon laquelle les effets de l'identité sexuée sont plus marqués lorsque l'identité sexuée est rendue saillante par le contexte, notamment chez les individus fortement identifiés à leur groupe de sexe **(H5)**, n'est pas validée. Nos résultats ne nous permettent pas de conclure à une relation causale entre identité sexuée et comportements à risque.

Malgré cette absence des effets escomptés, nous pouvons revenir sur quelques résultats intéressants qui peuvent permettre de comprendre et de nuancer cette absence d'effet. L'une des

[192] Pour rappel, chez les hommes, l'effet d'interaction de la masculinité et de l'identification à son groupe s'observe pour le niveau global de risque perçu et pour le niveau de risque perçu dans les comportements à risque au volant. A chaque fois, une faible masculinité combinée à une faible identification ainsi qu'une forte masculinité combinée à une forte identification renforcent le niveau de risque perçu. A l'inverse, une faible masculinité combinée à une forte identification ainsi qu'une forte masculinité combinée à une faible identification inhibe le niveau de risque perçu. Chez les femmes, l'effet d'interaction de la masculinité et de l'identification s'observe pour le niveau de risque perçu dans les comportements à risque au volant. Une faible masculinité combinée à une faible identification renforce le niveau de risque perçu, tandis qu'une faible masculinité combinée à une forte identification inhibe le niveau de risque perçu.

explications à cette absence d'effet est qu'il est possible que l'activation de l'identité sexuée n'ait pas fonctionné. En effet, on a pu voir, dans ce travail de thèse, toute la difficulté de l'activer (étude 2-4). Nous avons d'ailleurs émis l'hypothèse d'une activation latente de l'identité sexuée qu'il serait difficile de ne pas voir activée. L'absence d'effet dans cette étude pourrait être ainsi due, d'une part, à l'échec de l'activation de l'identité sexuée, d'autre part, à son activation latente. Toutefois, certains éléments vont dans le sens d'une activation. Certains résultats de l'étude 7, non mentionnés jusqu'à présent, montrent que les hommes dont l'identité sociale de sexe a été activée se décrivent moins féminins que les hommes dont l'identité sociale de sexe n'a pas été activée. De même, dans l'étude 7, la part de variance des scores de masculinité et de féminité expliquée par l'âge et le sexe est plus importante dans la condition « identité sexuée » que dans la condition contrôle. C'est particulièrement le cas pour le score de féminité. Ces résultats semblent indiquer que les individus dont l'identité sociale de sexe a été activée tendent à se conformer davantage aux stéréotypes de leur sexe. Plus particulièrement, il semble que les femmes de la condition « identité sexuée » se décrivent plus féminines et/ou que les hommes de cette condition se décrivent peu féminins. Ce dernier résultat laisserait penser que pour les hommes, être masculin revient surtout à être peu féminin. Par ailleurs, l'effet différencié de la féminité sur le risque perçu selon le sexe, la condition et le domaine du risque[193], évoqué plus haut, laisse penser que l'activation a bel et bien eu un effet qui a pu inhiber l'effet de la féminité chez les hommes dont l'identité sexuée a été activée alors que chez les femmes, l'activation de leur identité sexuée a pu renforcer, et en l'occurrence faire apparaître un effet de la féminité sur le niveau de risque perçu. Ces résultats suggèrent que lorsque leur identité sexuée est activée, les hommes et les femmes tendent à se conformer aux attentes relatives à leur groupe de sexe. De même, le niveau d'identification des femmes dont l'identité sociale de sexe n'a pas été activée inhibe le risque perçu au volant, uniquement. En revanche, chez celles dont l'identité sociale de sexe est activée, le niveau d'identification inhibe le niveau global de risque perçu et le niveau de risque perçu dans différents domaines, mais pas dans les comportements à risque au volant. Cela suggère tout d'abord que l'identification des femmes aurait un effet inhibiteur sur le niveau de risque perçu et que cet effet inhibiteur disparaitrait pour le risque perçu au volant lorsque leur identité sociale de sexe est activée. Il est envisageable que l'activation de l'identité sexuée ait activée en même temps les stéréotypes de sexe associés à la conduite posant les femmes comme peu compétentes dans ce domaine, ce qui a pu les amener à percevoir davantage de risque dans ce domaine et ce qui a ainsi pu faire disparaitre l'effet de l'identification. De même, alors que la masculinité renforce la prise de risque dans des différents domaines des femmes dont l'identité sociale de sexe n'a pas été activée, lorsque leur identité sexuée est activée, cet effet n'apparaît pas, ce qui peut également laisser penser que les femmes dont l'identité sexuée est activée vont davantage s'éloigner des normes masculines, que ce soit en se montrant moins masculines ou en déclarant moins de risque. Enfin, on peut également noter qu'un effet tendanciellement négatif de la féminité sur les comportements à risque au volant chez les hommes dont l'identité sociale de sexe n'a pas été activée qui disparait chez ceux chez qui elle l'est.

Malgré ces quelques effets, qui iraient dans le sens d'effets conformes à nos attentes de l'identité sexuée lorsqu'elle est activée, d'une manière générale, les résultats semblent davantage mettre

[193] Pour rappel, chez les hommes dont l'identité sociale de sexe n'a pas été activée, la féminité tend à renforcer le niveau global de risque perçu et le risque perçu dans différents domaines, tandis qu'aucun effet n'apparaît chez les hommes dont l'identité sexuée a été activée. Chez les femmes, en revanche, aucun effet de la féminité ne s'observe pour celles dont l'identité sociale de sexe n'a pas été activée. En revanche, la féminité renforce le niveau global de risque perçu et le risque perçu dans différents domaines pour celles dont l'identité sociale de sexe a été activée.

en évidence un effet inhibiteur de l'activation de l'identité sociale de sexe sur ses effets. Plusieurs effets observables chez les individus pour lesquels l'identité sociale de sexe n'a pas été activée disparaissent lorsqu'on observe ces effets chez ceux dont l'identité sociale de sexe a été activée. C'est par exemple le cas de l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu, de l'effet renforçateur de la masculinité sur le niveau global de prise de risque et la prise de risque dans différents domaines, l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque dans différents domaines. Il est toutefois envisageable que l'absence d'effets sur l'échantillon global lorsque l'identité sociale de sexe est activée soit due au fait que l'activation de l'identité sexuée ne produit pas les mêmes effets chez les hommes et les femmes. Néanmoins, lorsqu'on s'intéresse aux hommes et aux femmes seules, on constate également, lorsque leur identité sociale de sexe est activée, une disparition de certains résultats observables chez ceux dont l'identité sociale de sexe n'est pas rendue saillante. Par conséquent, l'absence d'effets ne semble pas être le seul fait d'effets différenciés selon le sexe de l'activation de l'identité sexuée. Tout se passe comme si l'activation de l'identité sexuée amenait finalement les individus à éviter de répondre à l'activation qu'on a tenté de mettre en place, possiblement en raison du caractère trop explicite de la méthode. On peut en effet penser que les participants dont l'identité sociale de sexe a été activée, prenant conscience de l'influence du genre sur leurs réponses, aient cherché à répondre d'une manière moins stéréotypée. Cette idée a notamment été développée dans la discussion de l'étude 7. Pour résumer, l'absence des effets escomptés peut être imputable à la méthode d'activation mise en place, possiblement trop explicite. Dans de futures études, il serait préférable d'utiliser des méthodes d'activation plus implicite de l'identité sexuée, par exemple par amorçage subliminal (Bargh, 1996) ou bien utiliser des mesures de la prise de risque et de la perception du risque implicites, du type IAT (*Implicit Association Test* ; Greenwald, McGhee, & Schwartz, 1998).

Pour conclure cette première partie de la discussion, si nos résultats ont pu mettre en évidence des effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque, ces effets apparaissent fortement dépendants de facteurs individuels (e.g., âge, sexe) et contextuels (domaine du risque). En ce qui concerne l'identification à son groupe de sexe plus particulièrement, celle-ci ne semble pas influencer directement la prise de risque ou le risque perçu mais semble modérer les effets de la masculinité et la féminité sur la prise de risque et le risque perçu. L'identité sexuée semble également influencer la perception du risque et des bénéfices et quelques effets semblent indiquer que l'effet de l'identité sexuée sur la prise de risque peut être médié partiellement par le risque et les bénéfices perçus (le lien entre la masculinité et la prise de risque est partiellement médié par les bénéfices perçus ; le lien entre la féminité et la prise de risque dans le domaine social est partiellement médié par le risque perçu dans ce domaine). Toutefois, cet effet n'apparaît que pour le domaine social pour le risque perçu et n'a pas pu être testé pour les différents domaines pour les bénéfices perçus. Par ailleurs, si les effets de l'identité sexuée sont observables non seulement dans le domaine routier mais également dans d'autres domaines, nos résultats ne nous ont pas permis de conclure qu'ils étaient davantage marqués dans le domaine routier. Enfin, nous n'avons pas pu conclure à une relation causale entre l'identité sexuée et les comportements à risque. Un certain nombre de limites évoquées, peuvent en partie expliquer l'absence des effets escomptés.

A présent que nous sommes revenus sur les différentes hypothèses générales de ce travail de thèse, nous allons maintenant nous arrêter sur quelques observations, parfois récurrentes, que nous avons pu faire dans ce document, et qui méritent selon nous d'être développées.

6. Contributions empiriques et théoriques

6.1 L'identité sexuée : un concept multidimensionnel

Bien que ce point ne soit pas l'aspect central de la thèse, nous souhaitons revenir sur notre prise de position théorique selon laquelle l'identité sexuée serait multidimensionnelle et qui constitue l'un des points du cadre théorique que nous avons adopté dans cette thèse (H0a). Comme d'autres auteurs, nous considérons en effet que l'identité sexuée constitue une identité sociale ou collective comme une autre (e.g., Wood & Eagly, 2009), l'identité sociale renvoyant à la connaissance de son appartenance à un groupe social et à la signification émotionnelle et évaluative qui résulte de cette appartenance (Tajfel, 1972). De nombreux auteurs ont une conception multidimensionnelle de l'identité sociale et de l'identité sexuée (e.g., Ashmore *et al.,* 2004 ; Cameron, 2004 ; Cameron & Lalonde, 2001 ; Carver *et al.*, 2003 ; Egan & Perry, 2001 ; Jodoin & Julien, 2011 ; Liben & Bigler, 2002 ; Spence, 1993 ; Tobin *et al.,* 2010). Dans cette perspective, les différentes dimensions de l'identité sexuée constituent différentes manières d'appréhender l'identification de l'individu à sa catégorie de sexe (e.g., Tobin *et al.,* 2010) et la conformité aux stéréotypes de sexe constitue l'une de ces dimensions de l'identité collective (e.g., Ashmore *et al.,* 2004). Toutefois cette conformité aux stéréotypes de sexe peut également en être le produit (e.g., Tobin *et al.,* 2010). Ainsi, selon l'approche multidimensionnelle que nous adoptons, l'identité sexuée renvoie non seulement à la conformité aux stéréotypes de sexe mais également au niveau d'identification de l'individu à son groupe de sexe.

Cette approche étant relativement nouvelle, la plupart des travaux ont investigué l'effet du genre sur les comportements à risque en se centrant sur le lien entre la conformité aux stéréotypes de sexe et les comportements à risque. Ce travail de thèse avait ainsi pour objectif d'investiguer le lien entre l'identification à son groupe et à la manière dont cette identification peut venir modérer les effets de la masculinité et la féminité. Si les résultats n'ont pas mis en évidence d'effet direct de l'identification à son groupe sur les comportements à risque et la perception du risque, ils ont néanmoins mis en évidence des effets modérateurs de l'identification à son groupe sur les comportements à risque et le risque perçu. Dans l'étude 7, on observe par exemple un effet d'interaction de la masculinité et de l'identification des hommes à leur groupe sur le niveau de risque perçu, un effet d'interaction de la féminité et du niveau d'identification des hommes sur le risque perçu dans différents domaines chez les hommes dont l'identité sociale est activée, ou encore, un effet d'interaction de la masculinité et de l'identification des hommes dont l'identité sociale de sexe est activée sur le niveau global de prise de risque et les comportements à risque au volant. Il semble ainsi que le niveau d'identification à son groupe ne prédise pas tous les comportements typiques de son groupe mais que cela dépende du type de comportements en question et du contenu de l'identité de l'individu (e.g., Becker & Wagner, 2009 ; Wood et Eagly, 2009). Ces effets, intéressants bien que n'allant pas toujours dans le sens attendu, montrent l'intérêt de prendre en compte cet aspect.

Il est à noter que dans ce travail de thèse, nous avons observé l'effet de l'identification des individus sur les comportements à risque. Or, il est envisageable que les différentes dimensions de l'identité sexuée n'aient pas nécessairement les mêmes effets. On peut en effet se demander si le niveau de pression sociale pour se conformer ressentie a le même effet que le sentiment de typicalité des hommes sur les comportements à risque. L'effet différencié des différentes dimensions de l'identité sexuée a par exemple pu s'observer sur certaines variables telles que l'ajustement psychosocial (Egan & Perry, 2001). Il serait intéressant, dans de futures études d'interroger ces effets différenciés des différentes dimensions de l'identité sexuée afin d'explorer davantage ces liens complexes entre ces

dimensions et les comportements à risque et plus largement, entre l'identité sexuée et les comportements sexués.

Nous pouvons, par ailleurs noter que ce travail de thèse a permis l'élaboration d'un outil permettant une mesure des différentes dimensions de l'identité sexuée, pour adulte. Si quelques travaux ont parfois utilisé différents indicateurs de l'identification à son groupe pour mesurer l'identité sexuée (e.g., Cameron & Lalonde, 2001 ; Gurin & Markus, 1986), nous n'avions pas connaissance d'un outil validé en français, pour adultes, permettant une mesure fine des différentes dimensions de l'identité sexuée, comparable aux outils de ce type développés pour les enfants et les adolescents (Egan & Perry, 2001 ; Jodoin & Julien, 2011). La validation de cet outil a été effectuée dans l'étude 1 de ce travail de thèse. Cette première étude était à la fois déterminante pour la suite du travail et se voulait exploratoire : déterminante, car elle était indispensable pour nous permettre de disposer d'un outil offrant une vision plus large de l'identité sexuée que la seule mesure du sex-typing ou de la conformité aux stéréotypes de sexe, et exploratoire car elle permettait également d'observer le lien entre l'identité sexuée et le sex-typing, ce qui pouvait apporter des éléments permettant de comprendre le lien entre identité sexuée et comportements à risque dans la suite du travail de thèse. Au-delà de notre problématique du lien entre identité sexuée et comportements à risque, cet outil, pourra s'avérer utile dans de futures études pour investiguer le lien entre l'identité sexuée et d'autres variables, telles que l'ajustement psychosocial.

6.2 L'activation de l'identité sexuée

Par ailleurs, bien que ce ne soit pas non plus le point central de la thèse, nous souhaitons revenir sur un autre présupposé que nous faisions dans cette thèse : nous pensions que l'identité sexuée, comme n'importe quelle identité sociale, pouvait être activée ou rendue saillante (H0b). Nous avons donc cherché à élaborer une méthode d'activation de cette identité sexuée afin de vérifier expérimentalement, par son activation, la relation de causalité entre l'identité sexuée et les comportements à risque déclarés.

Comme précisé plus haut, trois études visant à mettre au point une méthode d'activation de l'identité sexuée ont été menées. L'objectif était de tester l'efficacité d'une méthode d'activation qui serait utilisée pour l'étude finale (étude 7). Cette partie était déterminante pour la suite de la thèse, pour tester notre effet de causalité de l'identité sexuée. Dans la première étude (étude 2), la méthode envisagée visait à activer soit l'identité sexuée dans son ensemble, soit l'une de ses deux dimensions, à savoir, l'image sexuée de soi (versant personnel), ou l'identité sociale de sexe (versant social) (Granié & Zaouche-Gaudron, 1997). Nous souhaitions distinguer les deux dimensions de l'identité sexuée afin d'investiguer les effets potentiellement différenciés de ces deux dimensions sur les comportements à risque. La méthode consistait à amener les individus à se positionner soit par rapport à leur conformité aux stéréotypes masculins et féminins (identité sexuée), soit par rapport à l'endogroupe de sexe (image sexuée de soi), soit par rapport à l'exogroupe de sexe (identité sociale de sexe). Un protocole visant à vérifier l'efficacité de cette méthode a également été pensé : nous utilisions l'estimation des distances dans un plan. D'une manière générale, nous faisions l'hypothèse que l'activation de l'identité sexuée et plus particulièrement de l'un ou l'autre des versants de l'identité sexuée modulerait le prototype utilisé par l'individu et ainsi, les effets d'asymétrie autocentrique et groupocentrique qui s'observent chez les individus. Nos hypothèses n'ont toutefois pas été vérifiées mais l'absence de résultats pouvant être liée au protocole de vérification de l'efficacité, nous n'avons pas rejeté la méthode pour autant. Une deuxième étude a donc été menée dans laquelle était à nouveau testée l'efficacité de la même méthode

d'activation de l'identité sexuée et de ses composantes. Un autre protocole de vérification de l'efficacité de l'activation a été mis en place. Toutefois, là encore, les résultats n'ont pas permis de valider la méthode, ce qui nous a conduit, d'une part, à abandonner l'idée de distinguer les deux aspects de l'identité sexuée - l'existence de ces deux versants n'ayant pas été encore vérifiée et leur activation, de manière indépendante, pouvant s'avérer difficile -, d'autre part, cela nous a conduits à envisager une nouvelle méthode d'activation de l'identité sexuée en tant qu'identité sociale de sexe. Plus précisément, devant la difficulté à activer l'identité sexuée, nous avons envisagé la possibilité que l'identité sexuée soit une variable latente qu'il s'agirait de désactiver par l'activation d'une autre identité sociale. Une nouvelle méthode a donc été envisagée et testée dans laquelle nous cherchions non seulement à activer l'identité sexuée mais également à la désactiver par l'activation de l'identité sociale étudiante. Toutefois, là encore, les résultats n'ont pas été ceux escomptés. Par conséquent, nous avons opté pour une méthode utilisée dans plusieurs études portant sur l'identité sociale et notamment sur l'identité sociale de sexe, qui consiste à utiliser la consigne préalable à la tâche (e.g., Yeung et von Hippel, 2008).

Sans revenir sur le détail de ces différentes études et sur les limites de chacune d'elles qui ont déjà été commentés par ailleurs (voir Axe 2), il nous parait important de revenir sur plusieurs éléments mis en lumière par ces études et notamment la mise en évidence de la difficulté à activer l'identité sexuée. Nous avons ainsi émis l'hypothèse que cette difficulté résiderait dans le fait que l'identité sociale de sexe serait une identité particulière, activée de manière latente. Dans le champ social, les individus disposent de plusieurs appartenances catégorielles. Cette idée est notamment au cœur des travaux sur l'appartenance croisée (e.g., Deschamps & Doise, 1979). Il est possible que, s'agissant de l'identité sociale de sexe, celle-ci soit toujours relativement saillante en raison du caractère particulier de la catégorie sociale de sexe. En effet, la catégorie sociale de sexe est la première des trois catégories sociales (avec l'âge et l'origine ethnique) acquise par l'enfant et utilisée pour différencier les humains et comprendre le monde qui l'entoure (Lewis & Feiring, 1979), Elle ferait partie, avec l'âge et l'origine ethnique, des catégories les plus saillantes et les plus fréquemment utilisées pour décrire les individus (Brewer & Lui, 1989 ; Hurtig & Pichevin, 1990 ; Taylor & Fiske, 1978) et constituerait ainsi l'une des premières catégories qui entraine stéréotypes, préjugés et discrimination (Brewer, 1988 ; Fiske & Neuberg, 1990 ; voir aussi Le Maner-Idrissi, 1997). Par ailleurs, de toutes les catégories sociales, les groupes définis par le genre sont les plus fortement différenciés (Le Maner Idrissi, 1997). D'autre part, les catégories ou groupes sociaux de sexe s'établissent à partir d'un ordre naturel (voir Wood & Eagly, 2010). Une étude d'Haslam *et al.* (2000) indique que parmi quarante catégories sociales, la catégorie de sexe (mâles/femelles) est perçue comme la plus naturelle, immuable, discrète et stable. Pour cette raison, les caractéristiques et comportements associés aux catégories « mâles » et « femelles » apparaissent inhérents et stables (Prentice & Miller, 2006). De plus, la catégorie sociale de sexe est une catégorie transversale : on est à la fois homme et père, femme et cadre, etc. Ainsi, il est possible qu'en raison de ce caractère particulier de la catégorie sociale de sexe et de l'identité sociale de sexe, celle-ci soit activée chroniquement ou du moins, qu'elle soit facilement accessible et activable. Il est cependant possible que cette éventuelle saillance plus importante, ou latente de son appartenance sexuelle puisse varier en fonction du contexte et en fonction du sexe. Les femmes peuvent voir leur appartenance sexuée davantage saillante en raison de l'asymétrie sociale et cognitive entre les sexes (e.g., Lorenzi-Cioldi, 1988, 1994 ; Lorenzi-Cioldi, Eagly, & Stewart, 1995). En effet, si le sexe est une catégorie particulièrement accessible, le descripteur sexe est davantage utilisé pour décrire les femmes que pour les hommes, le fait d'être une femme apparaissant comme une variante de la norme (De Booscher & Durand Delvigne, 2002 ; Hurtig & Pichevin, 1990 ; 1998 ; Lorenzi-Cioldi, 1993 ; Zarate & Smith, 1990). Les femmes montrent d'ailleurs une identité collective plus importante (Brewer *et al.,* 1995 ; De Bosscher *et al.,* 2010 ; Lorenzi-Cioldi, 1998 ; Lorenzi-Cioldi *et al.,* 1995). Elles tendraient notamment à

montrer une identité sociale de sexe plus centrale que les hommes dans le concept de soi (e.g., Cameron & Lalonde, 2001 ; Turner & Brown, 2007). Cela a d'ailleurs pu apparaître dans notre étude 1. Malgré cette hypothèse d'une activation latente de l'identité sociale de sexe, reste que certains ne nos résultats ne mettent pas en lumière une saillance du sexe particulièrement importante. Dans notre étude 3 et notre étude 4, les individus sont peu nombreux à mentionner leur sexe dans le test du « Qui suis-je » (Kuhn, & McPartland, 1954 ; McGuire *et al.,* 1978), ce va à l'encontre de cette explication. Il est toutefois possible que si nous avions comparé la saillance de la catégorie sociale de sexe à la saillance d'autres catégories utilisées pour se décrie, la saillance de la catégorie sociale de sexe aurait été plus importante. Autrement dit, on peut imaginer que l'identité sociale de sexe aurait montré une saillance relative importante (e.g., Turner & Brown, 2007). De plus, il est possible que cette saillance du sexe ne soit pas nécessairement consciente, voire même, qu'elle soit tellement évidente qu'elle n'est pas mentionnée. On peut rapprocher cela de la tendance, déjà évoquée, des hommes à moins se décrire en tant que membre du groupe des hommes de par le fait qu'ils constituent la norme. On peut envisager que, plus largement, les individus, hommes et femmes, ne voient pas la nécessité de se décrire en tant qu'homme ou femme de par le fait que cet aspect est relativement central et qu'ils préfèrent se décrire par des aspects les décrivant davantage en tant qu'individu.

Cette observation pourrait expliquer la difficulté que nous avons rencontrée pour mettre en place une méthode d'activation de l'identité sexuée, mais également apporter des éléments de réponses à notre absence de résultats dans l'étude 7, concernant l'activation de l'identité sexuée. Il est en effet possible que l'activation n'ait pas été efficace et que l'absence des résultats attendus soit liée à cela plutôt qu'à l'absence d'une relation causale entre l'identité sexuée et les comportements à risque. Au-delà de cela, il est également envisageable que l'absence de résultats soit liée au fait que l'activation de l'identité sexuée peut avoir des effets différenciés, non seulement en fonction du sexe de l'individu mais également en fonction du rapport que l'individu entretient avec cette identité sociale de sexe. On peut en effet penser qu'activer l'identité sexuée d'un individu qui est peu identifié à son groupe n'aura pas les mêmes effets qu'activer l'identité sexuée d'un individu faiblement identifié. Cet aspect, qui peut également permettre de comprendre l'absence de résultats dans l'étude 7, sera développé dans le point suivant.

6.3 Identité sexuée et comportements à risque : un lien complexe

Ce travail de thèse a mis en évidence un lien entre l'identité sexuée et les comportements à risque. Toutefois, ce lien semble complexe et dépendre d'un grand nombre de variables (e.g., sexe, âge, domaine du risque). Sans revenir sur l'ensemble des résultats, décrits plus haut, nous avons effectivement pu observer que si un lien apparaît entre la masculinité et les comportements à risque, ces effets variaient selon le sexe et le domaine du risque et des différences apparaissent également entre les domaines du risque, selon le sexe. Des effets différenciés de la masculinité sur les différents comportements à risque au volant, qui relèvent pourtant du même domaine, le domaine routier, s'observent même, et là encore avec des effets différenciés selon le sexe. Il en va de même lorsqu'on s'intéresse aux effets modérateurs de la féminité sur le lien entre la masculinité et les comportements à risque ou encore sur l'effet médiateur de la masculinité sur le lien entre le sexe et les comportements à risque. Cette complexité apparaît également lorsqu'on observe les effets de la féminité sur les comportements à risque, ou encore les effets de l'identité sexuée sur la perception du risque et des bénéfices.

6.3.1 Les différences de sexe

Plusieurs résultats indiquent des effets différenciés de l'identité sexuée selon le sexe. On peut par exemple noter que dans l'étude 5, la masculinité renforce les violations ordinaires déclarées des femmes uniquement ; dans l'étude 6, la féminité renforce la prise de risque dans le domaine social, chez les femmes et le dans le domaine des loisirs, chez les hommes ; la féminité renforce le risque perçu dans le domaine de la transgression chez les hommes tandis qu'elle renforce le risque perçu dans le domaine de la transgression, des loisirs et financier et inhibe le risque perçu dans le domaine social, chez les femmes ; dans l'étude 6, encore, l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu dans le domaine de la transgression ne s'observe que chez les femmes ; dans l'étude 7 on note un effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu chez les hommes uniquement. De même, plusieurs effets observables dans l'échantillon global dans nos études, ne sont observables que dans l'un des deux groupes de sexe. Dans l'étude 6, la masculinité renforce le niveau global de bénéfices perçus mais cet effet ne s'observe que chez les femmes ; dans l'étude 7, l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque dans différents domaines ne s'observe que chez les femmes. Ce constat amène donc à la plus grande prudence quant à la généralisation des résultats et invite à observer les effets dans chaque groupe de sexe de manière indépendante.

Il est évident qu'on ne peut pas s'attendre à observer strictement les mêmes effets de l'identité sexuée dans les groupes de sexe, alors que les catégories de sexe ne constituent pas des catégories équivalentes, en termes d'attentes mais également en termes de valorisation sociale (Lorenzi-Cioldi, 1988). Le fait de se conformer aux normes masculines ou féminines selon que l'on soit un homme ou une femme ne traduit en effet pas la même chose. La conformité aux normes masculines chez une femme peut être une manifestation de la volonté de s'éloigner de son groupe de sexe, tandis que chez les hommes, cela traduit plutôt la volonté de se rapprocher des normes de son groupe. Aussi, la conformité aux stéréotypes masculins et féminins ne traduisant pas la même chose pour les hommes et les femmes, ces manifestations de l'identité sexuée n'ont pas nécessairement les mêmes effets pour les deux groupes de sexe. De plus, l'asymétrie sociale entre les sexes et le fait que les stéréotypes masculins soient plus valorisés doit également être pris en compte. En lien avec cet aspect, nous évoquerons, plus bas, le fait que la prise de risque peut être davantage un moyen pour les femmes masculines de se rapprocher des normes masculines, qu'un moyen pour les hommes masculins de montrer leur appartenance.

Le fait qu'un grand nombre de résultats ne s'observent que chez les femmes laissent penser que l'identité sexuée explique davantage les différences intragroupes dans les comportements à risque et plus précisément, les différences intragroupes chez les femmes. Chez les hommes, l'engagement dans des comportements à risque ne semble pas s'expliquer uniquement par l'identité sexuée. D'autre facteurs, tels que l'effet des variables endogènes (e.g., Rosenbloom, 2003 ; Zuckerman, 1979 ; Zuckerman & Kuhlman, 2000 ; Zuckerman *et al.,* 1978) peuvent éventuellement intervenir. Cet aspect, qui met en évidence l'importance d'adopter une approche intégrative pour comprendre les différences de sexe, sera développé plus bas (cf. point 6.6).

6.3.2 Les différences entre domaines du risque

Si ce travail de thèse met en évidence des liens entre l'identité sexuée et les comportements à risque et les variables associées (risques et bénéfices perçus), les effets semblent varier selon le domaine. On note par exemple, dans l'étude 6, que la féminité renforce le risque perçu dans les domaines de de

la transgression, des loisirs et financier mais inhibe le risque perçu dans le domaine social. De plus, ces effets différenciés selon le domaine sont également dépendants du sexe. Par exemple, toujours dans l'étude 6, la masculinité renforce la prise de risque dans le domaine de la transgression des femmes mais pas des hommes.

L'identité sexuée aurait donc des effets différenciés selon les domaines, ce qui va dans le sens des travaux qui insistent sur la spécificité de la prise de risque (e.g., Blais & Weber, 2006 ; Bromiley & Curley, 1992 ; Hanoch *et al.,* 2006 ; Jackson & Hourany, 1972 ; Nicholson *et al.,* 2005 ; Soane & Chmiel, 2005 ; Slovic, 1962, 1964 ; Weber *et al.,* 2002 ; Weber & Milliman, 1997). La prise de risque varierait entre les groupes, notamment les groupes de sexe, mais également chez un même individu, selon le domaine (Blais & Weber, 2006 ; Weber *et al.,* 2002). Les différences intraindividuelles dans la prise de risque selon le domaine seraient même sept fois plus importantes que les différences interindividuelles (Blais *et al*, 2006). Les différences de prise de risque selon le domaine peuvent s'expliquer par le fait que les caractéristiques du risque associé à ces différents domaines de décision – e.g., caractère contrôlable, familiarité, qui sont des variables pouvant influencer la prise de risque et la perception du risque (Slovic *et al.,* 1986) – peuvent varier en termes de buts et d'intérêts (Weber *et al.,* 2005). Cela renvoie aux travaux qui expliquent les différences dans le gender-gap selon le domaine par la valeur associée par les hommes et les femmes au contenu de la tâche (Assailly, 2010 ; Mishra & Lalumière, 2010 ; Weber *et al.,* 2002). Les différences de sexe dans la prise de risque qui varient selon les domaines peuvent être dues à des différences en termes de perception du risque et des bénéfices en fonction du contenu du domaine (Weber *et al.,* 2002). Certains travaux montrent d'ailleurs que les différences de sexe apparaissent uniquement lorsque les hommes et les femmes évaluent différemment les valeurs associées aux ressources dans la situation, à la tâche (e.g., améliorer son statut) (Mishra & Lalumière, 2010). Dans le même sens, Assailly (2010), dans sa revue de littérature sur le risque, note qu'aucune différence globale d'attitude entre hommes et femmes n'est observée dans les études portant sur les dilemmes (Wallach & Kogan, 1964, cités par Assailly, *op.cit.*), mais que les différences qui apparaissent dans la littérature traduisent plutôt l'influence du contenu de la tâche et de ses rapports avec les valeurs « masculines » ou « féminines » associées. Autrement dit, les femmes peuvent tolérer un haut niveau de risque et prendre plus de risques que les hommes lorsqu'elles sont en situation de fort besoin et lorsque ce risque est associé à des valeurs jugées pertinentes pour leur sexe. Le fait que dans cette thèse, nous observions des effets différenciés de l'identité sexuée selon le domaine va dans le sens de cette spécificité de la prise de risque et en l'occurrence, dans le sens d'un effet différencié de l'identité sexuée selon le domaine investigué, de par le caractère sexué de certains domaines. Les effets différenciés de l'identité sexuée pourraient expliquer les différences interindividuelles dans la prise de risque, selon les domaines, mais également intraindividuelles.

On peut également rappeler que certains contextes rendent particulièrement saillante l'identité sociale de sexe des individus (e.g., McGuire *et al.,* 1978). Certaines tâches ou domaines sexués, tels que le sport ou la conduite, peuvent également rendre saillante cette identité et influencer les comportements des individus et les jugements sur autrui (Harrison & Lynch, 2005 ; Michinov & Monteil, 2003). Le caractère sexué de certains contextes, rendant saillantes les attentes des individus concernant les rôles de sexe, influenceraient la saillance de l'identité sexuée et les comportements sexués (Deaux & Major, 1987 ; Deaux & Lafrance, 1998). On ne peut donc pas attendre les mêmes effets de la masculinité des hommes, par exemple, dans tous les domaines du risque, leur identité sociale de sexe n'étant pas nécessairement saillante dans tous les contextes et tous les domaines n'étant pas des occasions équivalentes pour démontrer leur masculinité.

Les effets de l'identité sexuée apparaissent ainsi hautement dépendants du domaine du risque, autrement dit, du contexte. Le fait que nous n'ayons pas totalement reproduits les résultats des études

5 et 6, dans l'étude 7 peut d'ailleurs être lié à cette non prise en compte des effets différenciés de l'identité sexuée selon le domaine du risque. Pour rappel, alors que des effets de la masculinité ont été mis en évidence sur les comportements à risque dans le domaine routier (étude 5) et dans différents domaines (étude 6), ces effets n'ont pas été observés dans l'étude 7, ou de manière moins marquée. Plus précisément, dans cette étude, l'effet de la masculinité ne s'observe que sur le niveau global de prise de risque dans différents domaines et non pas sur le niveau global de comportements à risque au volant. Lorsqu'on s'intéresse aux différences de sexe, on se rend compte que l'effet observé dans l'échantillon global ne s'observe que chez les femmes. Si plusieurs explications ont été avancées, l'une d'elles pointe le fait que seuls les indices globaux de la prise de risque et du risque perçu (au volant, dans différents domaines et globaux) ont été pris en compte dans cette étude. Or, plusieurs travaux, comme les résultats de ce travail de thèse, allant dans le sens d'une spécificité de la prise de risque selon les domaines, par conséquent, il apparaît nécéssaire de considérer chaque domaine du risque de manière indépendante.

Le domaine social semble se distinguer particulièrement des autres domaines[194]. Le caractère particulier du risque dans le domaine social apparaît dans les travaux qui mettent en évidence des différences de gender-gaps entre les domaines du risque. Plusieurs études ne trouvent pas de différences de sexe dans le domaine social ou bien, lorsque des différences apparaissent, celles-ci montrent plutôt une plus grande propension des femmes à prendre des risques dans ce domaine, et à percevoir davantage de bénéfices et moins de risque dans ce domaine (Johnson *et al.,* 2004 ; Harris *et al.,* 2006 ; Weber *et al.,* 2002). Par exemple, Weber *et al.* (2002) montrent que les hommes ont un niveau de prise de risque plus important que les femmes dans tous les domaines, sauf dans le domaine social où aucune différence ne s'observe, tout comme dans la perception des risqués associés à ce domaine. Harris *et al.* (2006) montrent, au travers d'une analyse détaillée par items de la prise de risque dans ce domaine, que ce domaine n'est pas homogène et que selon les items, les hommes et les femmes montrent tantôt plus de risque que les autres, tantôt moins.

Comme nous avons déjà pu l'évoquer plus haut, le domaine social semble être, au même titre que la conduite, un domaine sexué. En l'occurrence, il s'agirait d'un domaine féminin. Les stéréotypes féminins sont davantage centrés sur le rapport horizontal à autrui et le domaine relationnel (e.g., Bem, 1974 ; Block, 1973 ; Broverman *et al.,* 1972 ; Ruble *et al.,* 1984 ; Spence & Helmreich, 1978). On attend des femmes qu'elles se montrent amicales, désintéressées, préoccupées par les autres, émotionnellement expressives, sensibles et bienveillantes (Deaux & Lewis, 1983 ; Pomerantz & Ruble, 1998 ; Spence & Buckner, 1995 ; Williams & Best, 1990). Ces croyances influenceraient d'ailleurs les expériences de socialisation des filles, expériences davantage tournées vers les interactions sociales (e.g.,

[194] Les résultats de l'étude 6 montrent que le fait d'être une femme renforce le risque perçu dans tous les domaines excepté le domaine social. De plus, la féminité renforce le risque perçu dans tous les domaines alors qu'elle inhibe le risque perçu dans le domaine social, mais uniquement chez les femmes. Par ailleurs, le fait d'être un homme prédit la prise de risque dans tous les domaines excepté dans le domaine social. De plus, la masculinité mais également la féminité renforcent la prise de risque dans ce domaine. Cet effet de la féminité n'est cependant que tendanciel chez les hommes. Par ailleurs, la prise de risque dans le domaine social est inhibée par le risque perçu dans le domaine social et seul le risque perçu dans le domaine social médiatise partiellement le lien entre la féminité et la prise de risque dans le domaine social. Plus précisément, la tendance des individus féminins à prendre davantage de risque dans le domaine social s'explique par leur tendance à percevoir peu de risque dans ce domaine. Enfin, une forte masculinité renforce la prise de risque dans le domaine social quel que soit le niveau de féminité mais lorsque le niveau de masculinité est faible, une faible masculinité combinée à une forte féminité renforce la prise de risque dans ce domaine tandis qu'une faible masculinité combinée à une faible féminité inhibe la prise de risque dans ce domaine. C'est plus particulièrement le cas chez les femmes.

Moss, 1974). Il semblerait que dans ce domaine, que l'on peut qualifier de féminin, les individus se conformant davantage aux stéréotypes féminins en termes de traits, de communalité et d'expressivité (Bem, 1974 ; Spence & Helmreich, 1978), perçoivent moins de risque et en prennent davantage. Comme déjà évoqué, les stéréotypes féminins positionnent l'individu dans un rapport égalitaire avec autrui, or, il peut être plus facile de prendre des risques sociaux quand on se situe au même niveau qu'autrui, que quand on envisage la relation à autrui comme dissymétrique. Les individus se conformant aux stéréotypes centrés sur un rapport égalitaire à autrui (Bem, 1974 ; Broverman *et al.,* 1972), peuvent ressentir moins d'appréhension dans ce type de situation, en raison du contenu des stéréotypes féminins. De plus, de par une plus grande exposition aux situations impliquant un risque social sans nécessairement faire l'expérience de conséquences négatives, ces individus peuvent voir leur confiance augmenter et leur perception du risque diminuer. Les individus féminins percevant moins de risque dans ce domaine, peuvent ainsi davantage s'engager dans des comportements à risque dans ce domaine. S'agissant des femmes, il est possible que la socialisation différenciée selon le sexe (e.g., Moss, 1974) les amène à se sentir davantage compétentes dans ce domaine ce qui expliquerait l'absence ou l'inversion du gender gap dans le domaine social observable dans la littérature. Pour résumer, l'absence de différences de sexe dans la prise de risque dans ce domaine, observable dans la littérature, peut s'expliquer par des effets de l'identité sexuée. Plus largement, cela suggère que les différences de gender-gaps dans la prise de risque (e.g., Byrnes *et al.,* 1999 ; Weber *et al.,* 2002) peuvent s'expliquer en partie par des différences d'identité sexuée.

Les domaines de la conduite et de la transgression semblent également se distinguer des autres domaines. Ils semblent constituer des domaines permettant particulièrement l'expression des stéréotypes masculins. Les résultats de l'étude 6 ont par exemple montré que la masculinité renforçait le risque perçu dans le domaine de la transgression des règles sanitaires et éthiques. Or, cela peut être mis en lien avec une saillance particulière du risque, potentiellement due au fait que ce domaine du risque permet une démonstration de sa masculinité. Cette idée d'une saillance plus importante du risque chez les individus masculins va être discutée plus bas. Le fait que la conduite constitue un domaine sexué a été longuement discuté. Si les résultats de l'étude 7 n'ont pas permis de conclure à un effet plus marqué de l'identité sexuée dans ce domaine, les résultats de l'étude 5 ont mis en évidence un effet de la masculinité sur les comportements à risque au volant, ainsi qu'un effet inhibiteur de la féminité dans ce domaine (études 5 et 7). Il est d'ailleurs intéressant de noter que la conformité aux rôles féminins ne semble inhiber que les comportements à risque dans ce domaine du risque. Aucun effet inhibiteur de la féminité ne s'observe dans les autres domaines (études 6 et 7). Comme évoqué plus haut, cet effet peut être relié aux travaux suggérant, pour certains, et montrant, pour d'autres, que la conformité aux rôles de sexe influencerait l'évaluation des règles et les croyances normatives relatives au risque dans le domaine routier (Granié, 2008, 2009 ; Tostain, *et al.,* 2005; Yagil, 1998 ; 2000). En effet, les comportements à risque au volant impliquent le plus souvent une transgression des règles légales et /ou morales. Or, les individus féminins, favorisant la prise en compte d'autrui, se conformeraient davantage aux règles routières, montreraient un niveau de croyance normative plus important et, internaliseraient davantage les normes et règles routières, alors que les individus se conformant davantage aux stéréotypes masculins, centrés sur un rapport vertical à autrui, montreraient un niveau d'internalisation des règles moins important (Granié, 2009 ; Tostain *et al.,* 2005). La conformité aux stéréotypes féminins, de par le contenu de ces stéréotypes, favorisant la prise en compte d'autrui, semble ainsi influencer indirectement la prise de risque dans le domaine routier.

L'effet de l'identité sexuée semble ainsi dépendre du contexte rendant plus ou moins saillante l'identité sexuée des individus et permettant plus ou moins de se rapprocher des normes masculines ou féminines.

6.3.3 Effets de l'âge, de la génération et de l'adhésion aux normes de sexe

Les effets de l'identité sexuée sur la prise de risque semblent également dépendre d'autres facteurs individuels et sociaux. Dans ce travail de thèse, on a pu mettre en évidence des effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque et les variables associées (risques et bénéfices perçus), mais les effets mis en évidence dans les études 5 et 6 n'ont pas été complètement reproduits dans l'étude 7[195]. Plusieurs explications ont été avancées. L'une d'elles consiste à y voir un effet différencié de l'identité sexuée en fonction de l'âge. Alors que les études 5 et 6 ont été menées sur des individus de tous âges, l'étude 7 a été menée sur des jeunes conducteurs (18-24 ans). Or, il est envisageable que ces effets moins prononcés, voire absents, dans l'étude 7, notamment en ce qui concerne l'effet de la masculinité sur les comportements à risque au volant, traduisent un effet différencié de l'identité sexuée dans cette population. Celui-ci irait ainsi dans le sens d'un effet moindre de la masculinité chez les jeunes, contrairement à ce qu'on pourrait attendre de par le fait que l'entrée dans l'âge adulte marque aussi la sortie de l'adolescence, période importante de la construction de l'identité personelle (Tap, 1991).

Au-delà d'un effet de l'âge, on peut y voir un effet différencié de l'identité sexuée sur la prise de risque, selon la génération. Il se peut en effet que cet effet traduise un effet différencié des normes de sexe ou du rapport des individus à leur groupe de sexe et aux normes qui y sont associées, selon la génération. En effet, les individus ne se conforment pas nécessairement aux attentes de la société, ou du moins pas à toutes les attentes de la société relatives aux hommes et aux femmes (e.g., Bem, 1974 ; Mahalik *et al.,* 2003). Or, il est possible que les plus jeunes, du moins les jeunes de la population étudiée, cherchent moins à se conformer aux stéréotypes de sexe traditionnels que les générations précédentes. Nous savons en effet que les stéréotypes de sexe sont culturels et évoluent en fonction des changements sociétaux. Selon la Théorie des Rôles Sociaux (TRS) d'Eagly (1987), les stéréotypes de sexe trouveraient leur origine dans la division du travail qui est non seulement fondée sur les différences de sexe biologiques, mais est également sensible à l'environnement social, autrement dit à la situation socioéconomique, écologique, à la culture, l'histoire ou les relations de pouvoir entre hommes et femmes. La division du travail est donc flexible et susceptible de varier dans le temps et entre les sociétés, de même que les stéréotypes et rôles de sexe. Déjà Mead (1966, citée par Le Maner Idrissi, 1997) mettait en évidence l'universalité de la variabilité de la distribution des rôles de sexe. L'idée que les rôles de sexe trouvent leur origine dans la division du travail et la hiérarchie sociale implique également que si la structure sociale change, alors les attentes formulées à propos des hommes et des femmes changent également. Or, le 20ème siècle a été marqué par de nombreux changements sociétaux tels que l'affaiblissement du modèle patriarcale et l'évolution du rôle des femmes dans les sociétés post-industrielles. Les femmes ont investi le monde de travail et même si celles-ci continuent à être sous-représentées dans les positions de pouvoir et d'autorité (e.g., Eagly & Carli, 2007), elles occupent désormais davantage de postes à haute responsabilité, autrefois dominés par les hommes. Ce changement dans les rôles sociaux des femmes s'est accompagné de l'augmentation de leur niveau d'agenticité, tandis que celui des hommes a connu peu de changements dans le temps (Twenge, 1997, 2001). Si les différences de sexe ont diminué pour les traits masculins, elles sont en revanche restées

[195] Plus précisément, dans cette étude, l'effet de la masculinité ne s'observe que sur le niveau global de prise de risque dans différents domaines et non pas sur le niveau global de comportements à risque au volant. Lorsqu'on s'intéresse aux différences de sexe, on se rend compte que l'effet observé dans l'échantillon global ne s'observe que chez les femmes.

relativement inchangées en ce qui concerne les traits féminins : le niveau de communalité des femmes est resté relativement stable, tandis que les hommes n'ont pas adopté les caractéristiques féminines, communales (Feingold, 1994 ; Lueptow, Garovich-Szabo & Lueptow, 2001 ; Twenge, 1997 ;). Toutefois, malgré les évolutions sociétales rapides de ces dernières années, les changements dans les rôles sociaux ne se sont pas nécessairement accompagnées d'une modification du contenu des stéréotypes de sexe (Deaux & LaFrance, 1998 ; voir aussi Diekman & Eagly, 2000). Les croyances concernant les hommes et les femmes, notamment en termes de personnalité, restent relativement stables. Seules quelques études ont montré que l'investissement du monde du travail par les femmes s'est accompagné d'une augmentation des stéréotypes agentiques les concernant (e.g., en Espagne : Diekman & Eagly, 2000 ; Lopez-Saez, Morales, & Lisbona, 2008 ; Newport, 2001, cité par Wood & Eagly, 2010). Les stéréotypes concernant les femmes n'auraient donc pas changé, mais se seraient enrichis de par la diversité des rôles des femmes (Wood & Eagly, 2010, 2012). Pour Wood et Eagly (2010), les croyances changeraient donc moins rapidement que les rôles. Ainsi, même si les croyances associées aux groupes de sexe ont peu changé, on peut tout de même émettre l'hypothèse que, comme pour les croyances concernant les femmes, les croyances concernant les hommes se soient enrichies au gré des évolutions sociétales. Ces croyances ont pu évoluer d'une vision plus traditionnelle et hégémonique de la masculinité (homme fort, robuste) à une image davantage tournée vers d'autres aspects agentiques et instrumentaux caractérisant la masculinité (e.g., affirmation de soi, indépendance, autonomie) (Deaux & Lewis, 1983 ; Spence & Buckner, 1995 ; Williams & Best, 1990) qui n'impliquent pas nécessairement la mise en place de comportements à risque mettant en jeu l'intégrité physique, comme la prise de risque dans le domaine routier.

Il ne s'agit pas de remettre en question l'idée d'une valorisation de la prise de risque chez les hommes, et plus largement dans la société. Au contraire, bien que nous vivions dans des sociétés valorisant la sécurité, la prise de risque est hautement valorisée (Le Breton, 2012). Seraient en cause, selon Courtois (2011) les modifications sociétales de ces dernières années. Les valeurs collectives tendraient à disparaitre au profit de valeurs individualistes qui seraient associées à une survalorisation de soi et au dépassement de soi, souvent associées à la prise de risque. Les valeurs traditionnellement liées à la jeunesse telles que la bravoure, l'idéalisme ou la liberté seraient mise en avant et les recherches de l'extrême, présentées comme un nouveau modèle (Baudry, 1991, cité par Courtois, 2011). Nous pouvons toutefois imaginer que parmi les différentes formes de prise de risque, la masculinité peut s'exprimer à travers d'autres formes que les seuls comportements à risque accidentel (e.g., prise de risque dans le domaine financier). Les évolutions sociétales ont éventuellement pu enrichir les croyances concernant les hommes et la génération actuelle pourrait jouir d'une plus grande latitude dans la conformité aux rôles masculins, et aux rôles de sexe en général. Selon cette hypothèse, il est donc possible que les individus masculins plus jeunes, trouvent d'autres moyens que la prise de risque dans le domaine de la conduite pour se rapprocher des normes masculines. Les effets non reproduits, concernant le risque routier, dans l'étude 7, pourraient traduire cet effet. Il ne s'agit là que d'hypothèses qui méritent d'être approfondies.

En plus d'être des jeunes de 18 à 24 ans, les sujets de l'étude 7 se trouvent également être des étudiants en sciences humains et sociales. Il se peut que cette population, en particulier, soit peu masculine et qu'elle ne cherche pas à se rapprocher des normes masculines. Par ailleurs, il est possible que cette population ait une vision de la masculinité différente de la vision traditionnelle qui reviendrait à privilégier la prise de risque pour se rapprocher des normes de sexe. En d'autres termes, il est possible que la prise de risque, dans le domaine de la conduite en particulier, ne constitue pas, pour cette population, la meilleure manière de se rapprocher des normes masculines, et que cette population ne cherche pas nécessairement à se rapprocher des normes masculines. On peut toutefois s'attendre à ce

que ce lien soit plus important chez des jeunes d'autres populations. On sait que les changements dans les rôles sociaux peuvent se trouver freinés par certaines idéologies et par les croyances concernant les statuts qui légitimisent les inégalités sociales sur la base des attributs de sexe notamment (Ridgeway, 2011 ; Sidanius & Pratto, 1999). Il est envisageable que la population étudiée, les étudiants de sciences humaines et sociales, adhèrent moins aux idéologies légitimant les inégalités sociales et adhèrent ainsi moins aux normes de sexe. Il est possible qu'ils aient une vision moins traditionnelle des rôles de sexe et que par conséquent, ils cherchent moins à se rapprocher des normes masculines par la prise de risque. Bien qu'il ne s'agisse que d'hypothèses, cela pointe le fait que lorsqu'il s'agit d'étudier la manière dont l'identité sexué peut affecter les comportements des individus, il est important de prendre en considération les rôles et les stéréotypes de sexe auxquels adhèrent les individus, qui peuvent varier en fonction de différentes variables (e.g., filière). Une étude de Becker et Wagner (2009) montre par exemple que l'adhésion aux croyances sexistes et l'engagement dans des actions collectives est fonction à la fois de l'identification des femmes à leur groupe mais également des rôles et stéréotypes de sexe internalisés (vision progressiste et égalitaire ou vision traditionnelle des rôles féminins). Dans cette étude, les femmes fortement identifiées à leur sexe montrent des attitudes plus sexistes si elles ont une identité sexuée basée sur une vision traditionnelle des rôles de sexe plutôt que progressiste. De même, Kiefer et Sekaquaptewa (2007a) ont montré, chez des étudiantes, l'effet d'interaction du niveau d'identification à leur groupe de sexe et de l'adhésion implicite au stéréotype de sexe concernant les moins bonnes aptitudes des femmes en mathématiques, sur leurs performances à un examen de mathématiques et sur leur désir de poursuivre une carrière dans le domaine des mathématiques. Les femmes peu identifiées à leur groupe et adhérant faiblement au stéréotype de sexe concernant les mathématiques montraient une meilleure performance à l'examen, tandis que les femmes fortement identifiées et adhérant fortement au stéréotype étaient les moins enclines à poursuivre une carrière dans ce domaine. Les stéréotypes et rôles de sexe auxquels les individus adhèrent doivent ainsi être pris en compte.

Ce travail de thèse met évidence la complexité du lien entre l'identité sexuée et les comportements à risque et offre de nouveaux éléments de connaissance sur ces liens. Les différents facteurs pouvant venir moduler le lien entre l'identité sexuée et les comportements à risque étant nombreux, il est difficile de tirer des conclusions claires sur ces liens en raison, précisément, de cette complexité. Il s'agit en effet d'une problématique pour laquelle on ne peut établir des lois générales et qui doit être appréhendée dans toute sa complexité pour une meilleure compréhension. Dans de futures études, ces différentes variables, en plus d'être mesurées devraient être manipulées afin de comprendre plus précisément leurs effets et ceci dans des plans d'expérience plus épurés. On peut par exemple envisager de mesurer l'adhésion des individus aux stéréotypes de sexe relatifs notamment à la conduite, voire aux stéréotypes de sexe, de manière plus large, et de créer des groupes d'individus, équilibrés en termes de sexe, adhérant *vs* n'adhérant pas à ces stéréotypes de sexe.

6.4 Perception du risque et masculinité : une conscience du risque plutôt qu'une défaillance de la perception

Un autre point sur lequel nous aimerions revenir concerne le lien entre la masculinité et la perception du risque. Les résultats suggèrent que les individus masculins ne montreraient pas de défaillance dans la perception du risque, contrairement à ce qu'on attendait. Pourtant, les résultats montrent qu'ils s'engagent davantage dans des comportements à risque, que ce soit dans les comportements à risque au volant, ou la prise de risque dans différents domaines.

Des études ont montré que le lien entre le sexe et la prise de risque s'expliquait non pas par une attitude positive face au risque, mais par le risque perçu, ce qui pourrait expliquer le gender-gap dans la prise de risque et les variations de gender-gaps selon les domaines (Harris *et al.,* 2006 ; Weber *et al.,* 2002). Nous nous attendions ainsi à ce que les individus masculins perçoivent, ou déclarent percevoir, moins de risques de par leur conformité aux rôles masculins d'affirmation de soi, pouvant les amener à montrer une confiance excessive et donc à minimiser les risques encourus dans une situation. De plus, nous nous attendions à ce que le lien entre la masculinité et la prise de risque s'explique en partie par l'effet de la masculinité sur le risque perçu. Autrement dit, nous nous attendions à ce que la relation entre la masculinité et la prise de risque soit à la fois directe et indirecte, l'idée étant que si l'individu masculin recherche le risque, il peut également s'y engager car il le perçoit moins, en raison de la masculinité. Or, aucun effet inhibiteur de la masculinité n'a été mis en évidence, ni sur le risque perçu dans les comportements à risque au volant (étude 7), ni sur le risque perçu dans différents domaines (étude 6). De plus, la tendance des femmes à percevoir davantage de risque ne semble pas s'expliquer par leur niveau moindre de masculinité (étude 6 et 7) et la tendance des individus masculins à prendre plus de risque ne s'explique pas par leur niveau de risque perçu. La masculinité en termes de traits renforce même le niveau de risque perçu dans le domaine de la transgression des individus (étude 6), surtout pour les femmes fortement féminines.

Tout se passe comme si les individus masculins, au lieu de montrer une défaillance de la perception du risque en raison d'un excès de confiance notamment, tendaient plutôt à bel et bien percevoir les risques encourus, notamment dans le domaine de la transgression. Ainsi, le risque semble bien perçu mais malgré cela, les individus masculins s'y engagent davantage, ce qui semble indiquer qu'ils le recherchent. La masculinité renforcerait même le risque perçu dans le domaine de la transgression, que l'on peut qualifier de masculin, notamment chez les femmes fortement féminines. Cela suggère que les individus masculins peuvent être particulièrement conscients du risque présent dans les situations à risque impliquant de la transgression des règles éthiques, légales ou sociales, de par le fait qu'ils peuvent particulièrement rechercher ce risque qui, s'il est encouru, peut leur apporter des bénéfices en termes de prestige social par exemple. Cela peut être rapproché des thèses évolutionnistes selon lesquelles les différences de sexe s'observent surtout dans les comportements pour lesquels la différence entre le gagnant et le perdant sont importantes (Daly & Wilson, 1988), autrement dit, les situations dans lesquelles le risque est grand, tout comme les bénéfices potentiels, notamment en termes de succès reproductif. Par ailleurs, les résultats sur le lien positif entre masculinité et bénéfices perçus vont également dans le sens de ces observations qui suggèrent une recherche du risque des individus masculins, possiblement en raison des bénéfices en termes de prestige social et de rapprochement des normes masculines. En effet, les individus masculins, et plus particulièrement les femmes masculines, perçoivent davantage de bénéfices associés au risque (étude 6). De plus, les résultats montrent que le lien entre masculinité et prise de risque s'explique en partie par la tendance des individus masculins à percevoir plus de bénéfices. Ces observations doivent tout de même être relativisées en raison des différents types de bénéfices qui peuvent être poursuivis par les individus masculins, qui ne se limitent pas nécessairement aux bénéfices en termes de prestige mais renvoient également aux bénéfices en termes de recherche de sensation par exemple.

Ainsi, ces résultats suggèrent que ce qui préside à l'engagement dans les comportements à risque des individus masculins, et plus particulièrement dans les comportements à risque au volant qui nous intéressent plus particulièrement, ce n'est pas un niveau plus faible de risque perçu. Au contraire, la masculinité renforcerait dans certains cas le risque perçu (domaine de la transgression). Plusieurs travaux suggèrent que les individus ont bien souvent une attitude d'aversion ou neutre face au risque perçu (Weber *et al.,* 2002 ; Weber & Hsee, 1998 ; Weber & Milliman, 1997) et que les différences

intergroupes (différences de sexe) et intraindividuelles dans la prise de risque s'expliqueraient davantage en termes de différences dans les risques et les bénéfices perçus que par des différences d'attitude face au risque perçu. Nos résultats suggèrent que les individus masculins, quant à eux, montrent une certaine attraction pour le risque (risk-seeker), du moins dans le domaine de la transgression, domaine masculin. Pour résumer, les individus masculins tendraient à s'engager dans des comportements à risque bien qu'ils aient tout à fait conscience des risques sur le plan cognitif parce que ces risques leur semblent plus acceptables ou bénéfiques.

6.5 La prise de risque : une stratégie pour se rapprocher des normes masculines

Nous aimerions également nous arrêter sur un autre point qui mérite d'être développé. Certains éléments suggèrent que la prise de risque serait avant tout une stratégie pour se rapprocher des normes masculines plus qu'un effet de la masculinité. Plus précisément, si les résultats semblent mettre évidence un effet de la masculinité sur la prise de risque - même si ce lien n'a pas été totalement vérifié dans l'étude 7, possiblement en raison des différentes limites évoquées - plusieurs résultats indiquent que le lien observable entre la masculinité et la prise de risque s'observe surtout, et même parfois uniquement chez les femmes. Dans l'étude 5, la masculinité ne renforce les violations ordinaires au volant que chez les femmes. Dans l'étude 6 également, certains effets ne s'observent que chez les femmes, comme l'effet de la masculinité sur la prise de risque dans le domaine de la transgression, l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur la prise de risque dans différents domaines et sur les bénéfices perçus, ou encore l'effet d'interaction de la masculinité et de la féminité sur le risque perçu dans le domaine de la transgression. Dans l'étude 7 enfin, la masculinité renforce la prise de risque dans différents domaines chez les femmes uniquement. Par ailleurs, plusieurs résultats de l'étude 7 mettent en évidence un effet semblant rendre compte d'une tendance des hommes dont l'identité sexuée est incohérente, à percevoir moins de risque ou à s'engager dans davantage de comportements à risque. En effet, les jeunes hommes à la fois faiblement féminins et faiblement masculins et les jeunes hommes à la fois fortement masculins et fortement féminins vont par exemple avoir tendance à percevoir moins de risque dans différents domaines et dans les comportements à risque au volant. De même, les hommes dont l'identité sexuée apparaît « incohérente » en ce sens qu'ils sont soit fortement identifiés mais faiblement masculins, soit faiblement identifiés mais fortement masculins, tendent à percevoir moins de risque de manière générale et dans les comportements à risque au volant en particulier, comparés aux hommes sont l'identité sexuée apparaît relativement « cohérente » (i.e., hommes à la fois fortement masculins et fortement identifiés, ou hommes à la fois faiblement masculins et faiblement identifiés). Les hommes à la fois faiblement masculins et fortement identifiés et les hommes à la fois fortement masculins et faiblement identifiés tendent également à déclarer davantage de comportements à risque au volant et montrer un niveau de prise de risque global plus important que les hommes qualifiés de « cohérents ». Pour résumer, tout se passe comme si les femmes masculines et les hommes montrant une inconsistance au niveau de leur identité sexuée, déclaraient davantage de risque et percevaient moins de risque.

La tendance des femmes masculines ainsi que la tendance des femmes à la fois fortement masculines et faiblement féminines à percevoir davantage de bénéfices peut être rapprochée du fait que parmi les différents types de bénéfices associés au risque, on retrouve le prestige associé à la prise de risque. Il est envisageable que les femmes masculines, qui ne font pas partie du groupe des hommes, perçoivent davantage de bénéfices en termes de potentiels retours leur permettant de se rapprocher du groupe des hommes, groupe pour lequel la prise de risque, comme les autres normes masculines, est

valorisée et groupe lui-même valorisé. Ainsi, les femmes peuvent voir dans la prise de risque, une manière de se distancier de leur groupe de sexe, moins valorisé, pour acquérir davantage de prestige. D'ailleurs, contrairement au risque perçu, les bénéfices perçus médiatisent la relation entre masculinité et prise de risque. Autrement dit, la tendance des individus masculins à montrer davantage de risque semble s'expliquer par un niveau plus important de bénéfices perçus. Par ailleurs, concernant le risque perçu dans le domaine de la transgression, la masculinité renforce le niveau de risque perçu dans le domaine de la transgression surtout pour les femmes fortement féminines. Cela peut renvoyer à ce qui a été proposé plus haut concernant l'effet renforçateur de la masculinité sur le risque perçu dans ce domaine : il est possible que les individus masculins, en l'occurrence les femmes masculines, soient particulièrement conscients du risque présent dans les situations à risque impliquant de la transgression des règles éthiques, légales ou sociales, de par le fait qu'ils peuvent particulièrement rechercher ce risque qui, s'il est encouru, peut leur apporter des bénéfices en termes de prestige social, par exemple. Associé à une forte féminité, qui renforce le risque perçu, la masculinité amènerait les femmes androgynes à percevoir davantage de risque dans ce domaine.

Ainsi, le fait que plusieurs résultats mettent en évidence le lien entre masculinité et prise de risque, chez les femmes seulement, laisse penser que les femmes masculines, de la même manière que les hommes incohérents, pourraient chercher à se rapprocher des normes de l'exogroupe de sexe. La prise de risque étant un stéréotype masculin et une stratégie particulièrement efficace pour montrer sa masculinité, ces femmes masculines pourraient user de cette stratégie pour se rapprocher des normes masculines, socialement valorisées et, pour certaines, pour s'éloigner du groupe des femmes qui est moins valorisé (Lorenzi-Cioldi, 1988). Cette tendance des femmes masculines à davantage s'engager dans des comportements à risque, possiblement dans une volonté de démontrer leur masculinité peut être rapprochée de l'évolution des rôles de sexe qui a accompagné les changements sociétaux du 20ème siècle. Si les croyances sur les hommes et les femmes ont peu évolué, les femmes ont acquis davantage d'agenticité (Twenge, 1997). Cet effet de la masculinité sur la prise de risque des femmes, potentiellement liée à l'évolution des normes de sexe, peut apporter des éléments d'explication au « rattrapage » de la part des femmes dans certains domaines de la prise de risque (Assailly, 2010). Dans le domaine routier notamment, malgré le fait que les différences de sexe restent importantes et relativement constantes, certains travaux ont mis en évidence l'émergence d'une nouvelle catégorie à risque, les jeunes filles, qui tendraient à s'engager dans davantage de comportements à risque (Romano *et al.,* 2008).

Certains effets apparaissent, à l'inverse, uniquement pour les hommes et mettent en évidence le fait que l'incohérence perçue de l'identité sexuée des hommes pourrait les amener à déclarer percevoir moins de risque et s'engager dans davantage de comportements à risque. Tout se passe comme si les hommes « incohérents » cherchaient davantage à se conformer aux normes masculines pour rétablir une sorte de cohérence en se montrant davantage masculins, l'occasion leur étant donné de rétablir l'équilibre qu'ils peuvent ressentir comme un inconfort ou de la dissonance. Ils peuvent voir dans la moindre perception du risque et dans la prise de risque déclarée, une manière de se conformer à l'image hégémonique de l'homme fort (sans crainte) et ainsi preneur de risque. Il ne semble pas que ce soit le fait d'être éloigné des normes masculines ou d'être peu identifié à son groupe qui les amène à vouloir se rapprocher des normes masculines, mais bien l'incohérence entre plusieurs aspects de l'identité sexuée des hommes. Ainsi, les hommes féminins au sens de Bem, par exemple, ne chercheraient pas nécessairement à se rapprocher des normes masculines, si leur identité est cohérente.

Cette observation peut être rapprochée d'une observation faite dans l'étude 1 de ce travail de thèse, concernant le lien entre les dimensions de l'identité sexuée et le sex-typing. Dans cette étude, on observe, chez les hommes, un lien négatif entre la centralité de son groupe de sexe et l'engagement

dans des activités masculines alors que chez les femmes, la centralité a plutôt tendance à inhiber les traits masculins (i.e., la conformité aux stéréotypes de l'exogroupe). On observe donc un effet différencié de la centralité sur le sex-typing selon le sexe. Tout se passe comme si, chez les femmes, une forte centralité amenait à s'éloigner des activités de l'exogroupe, potentiellement pour se montrer conforme à son groupe de sexe qui occupe une place centrale de l'identité, tandis que chez les hommes, une forte centralité amenait à une certaine latitude dans la conformité aux stéréotypes de sexe, les autorisant à s'éloigner des activités de leur groupe. Nous avons en effet interprété ce résultat concernant les hommes, apparemment contre-intuitif, comme la tendance des hommes pour lesquels l'identité est centrale à s'autoriser une certaine transgression des normes de sexe, et à l'inverse, chez ceux pour lesquels l'identité sexuée ne l'est pas, à davantage s'engager dans des activités masculines afin de rétablir une situation qui peut leur être inconfortable du fait de la pression sociale qu'ont davantage rencontré les hommes au cours de leur enfance (Golombok & Fivush, 1994). On peut en effet imaginer que les hommes pour lesquels le groupe d'appartenance n'est pas central, et qui de ce fait peuvent se sentent peu typiques, cherchent à se rapprocher des normes de leur groupe de sexe, soit pour eux-mêmes, le sentiment de typicalité étant associé avec une meilleure estime de soi (e.g., Egan & Perry, 2001), soit pour les autres en raison de la pression sociale à se conformer. Il est d'ailleurs intéressant de noter que dans l'étude 1, c'est avec les activités masculines que la centralité est négativement associée, ce qui va dans le sens de certains travaux qui montrent que les hommes cherchent davantage à démontrer leur masculinité par l'action, contrairement aux femmes, ce qui est notamment lié au fait qu'ils doivent plus régulièrement « prouver » leur masculinité (Bosson & Vandello, 2011 ; Vandello *et al.,* 2008 ; Weaver *et al.,* 2010). Pour résumer, ce résultat peut appuyer l'hypothèse d'une volonté des hommes percevant une incohérence dans leur identité sexuée de rétablir un certain équilibre face à une situation qui peut leur sembler inconfortable, afin de ressentir moins de dissonance. Ceci se ferait au travers, soit de la perception du risque, soit de la prise de risque, qui constituerait une stratégie particulièrement efficace pour démontrer sa masculinité (e.g., Vandello *et al.*, 2008).

Compte tenu du fait que ce lien s'observe davantage chez les individus éloignés des normes masculines ou du groupe des hommes et cherchant à s'en rapprocher (e.g., hommes androgynes, les hommes fortement identifiés mais faiblement masculins) ou bien, dans le cas des femmes, à des individus qui n'appartiennent pas au groupe des hommes, il semble que la conformité aux stéréotype masculin en termes de prise de risque, soit avant tout un moyen ou une stratégie pour se rapprocher des normes masculines. La prise de risque, et notamment la transgression, serait un moyen efficace pour les femmes de se conformer aux stéréotypes masculins, socialement valorisés, alors que les hommes masculins peuvent utiliser d'autres moyens. De même, les hommes « cohérents » au niveau des différents aspects de leur identité sexuée peuvent ne pas voir le besoin de se conformer davantage. Autrement dit, les individus qui sont d'ores et déjà conformes aux stéréotypes masculins peuvent ne pas voir l'utilité de passer par la prise de risque pour manifester leur masculinité. En revanche, cet effet peut s'observer davantage chez les femmes masculines qui, n'étant pas des hommes, doivent davantage montrer leur masculinité, tout comme les hommes « incohérents » au niveau de leur identité sexuée ou aschématiques. Pour résumer, il est envisageable que la prise de risque ne soit pas, ou du moins ne soit pas seulement, un effet de la masculinité des individus, mais soit davantage un moyen pour démontrer cette masculinité, ce qui peut d'ailleurs renvoyer aux théories évolutionnistes sur la fonction de la prise de risque qui, pour les hommes, serait un moyen pour asseoir sa domination et accéder aux femelles (Wilson & Daly, 1985 ; Wilson *et al.,* 2002).

6.6. L'intérêt de l'approche psychosociale pour comprendre les différences de sexe

Enfin, nous aimerions revenir sur l'importance d'adopter une approche psychosociale pour comprendre les différences intergroupes et intragroupe dans la prise de risque et plus largement dans les différences de sexe. Cette thèse, qui s'inscrit dans la lignée des études sur le genre, avait pour objectif d'investiguer le lien entre l'identité sexuée et les comportements à risque. Plus particulièrement il s'agissait d'apporter des éléments de réponses aux différences entre les groupes de sexe, mais également aux différences intragroupes dans la prise de risque et l'accidentalité des jeunes conducteurs, en se situant dans une approche psychosociale. Dans cette perspective, les différences entre les hommes et les femmes sont envisagées non pas comme des différences de sexe mais comme des différences de genre, relevant d'une construction sociale. Si les liens entre identité sexuée et prise de risque sont complexes, ce travail de thèse a tout de même mis en évidence des résultats qui vont dans le sens d'un effet de cette construction sociale sur les comportements à risque. Ce travail de thèse apporte ainsi une contribution empirique aux travaux ayant pointé l'influence des rôles de sexe sur la prise de risque (Granié, 2009, 2010 ; Mahalik *et al.,* 2007 ; Sen *et al.,* 2007 ; Yagil, 1998). Alors que les théories biologiques et évolutionnistes se focalisent sur l'influence des facteurs biologiques sur les comportements différenciés des hommes et des femmes, les études sur le genre, mettant l'accent sur l'influence des variables psychosociales sur la prise de risque, permettent d'expliquer non seulement les différences de sexe mais également les différences intragroupes dans la prise de risque. Les différences de sexe dans l'engagement dans des comportements à risque ne seraient donc pas le seul fait des différences biologiques entre sexes mais le fait de croyances socialement partagées qui seraient associées aux catégories sociales de sexe. Au-delà de la seule problématique du risque, ce travail conforte l'idée que, plus largement, les différences de sexe ne sont pas le seul fait de différences biologiques entre hommes et femmes.

Néanmoins, toutes nos hypothèses n'ont pas été vérifiées et ce travail de thèse ne permet pas de conclure à un lien clair et fort entre les deux. Nous n'avons notamment pas pu vérifier la relation de causalité entre l'identité sexuée et l'engagement dans des comportements à risque. De même, d'après nos résultats, la masculinité et l'identification des hommes à leur groupe ne semblent pas médier les différences de sexe dans la prise de risque. Seule la féminité semble médier partiellement le lien entre le sexe et le risque perçu. L'absence de certains résultats peut cependant s'expliquer par des raisons méthodologiques, déjà évoquées. Par ailleurs, loin de remettre en question notre positionnement – à savoir l'interprétation des différences de sexe comme le résultat d'une construction sociale - ces résultats ne font que renforcer notre conviction que pour expliquer les différences de sexe dans la prise de risque, il est nécessaire d'adopter une approche intégrative. Autrement dit, bien que le genre semble expliquer en partie ces différences de sexe, il est nécessaire de prendre également en compte les variables biologiques. Au-delà de la problématique du risque, plusieurs travaux semblent indiquer que la seule prise en compte des effets des variables psychosociales (e.g., rôles de genre), de la même façon que la seule prise en compte des variables biologiques ne permet pas d'expliquer les différences de sexe. Les deux facteurs seraient interdépendants. En effet, les études s'intéressant aux effets des variables biologiques sur les différences de sexe ont mis en évidence des effets de la socialisation et de la culture. Les études sur la plasticité cérébrale montrent par exemple que les expériences passées peuvent modifier la structure cérébrale (Vidal, 2006). Autrement dit, l'influence des variables biologiques sur les comportements des hommes et des femmes seraient modérée par l'environnement social. L'inverse est également vrai : les facteurs psychosociaux seraient également en partie sous l'influence des facteurs biologiques. On a par exemple pu voir que les filles atteintes du syndrome CAH montrent une préférence pour les activités et jouets masculins, suggérant que les préférences sex-typées en termes

d'activités pourraient avoir une base hormonale et ne pas être uniquement le résultat d'une socialisation sexuellement différenciée (Hines *et al.,* 2009 ; Kenrick *et al.,* 2004). Ainsi, les facteurs biologiques et sociaux étant interdépendants, plusieurs auteurs, s'inscrivant dans une approche biosociale, plaident en faveur d'une prise en compte de l'effet intégratif des variables biologiques et psychosociales pour tenter d'expliquer les différences de sexe dans les comportements. C'est notamment l'approche adoptée par Wood et Eagly (2010, 2012) qui proposent un modèle bio-social de l'effet des rôles de sexe sur les comportements.

Le fait que certains effets de l'identité sexuée n'aient été observés que pour les femmes conforte cette idée. Ce constat d'un effet du genre sur la prise de risque parfois plus marqué chez les femmes a été évoqué dans le point précédent. Cela peut traduire le fait qu'en ce qui concerne les hommes plus particulièrement, d'autres variables que le genre peuvent intervenir. Autrement dit, il est envisageable que le genre explique davantage les différences intragroupes dans les comportements à risque et plus précisément, les différences intragroupes chez les femmes, tandis que chez les hommes, l'engagement dans des comportements à risque peut également s'expliquer par l'influence d'autres facteurs, tels que des variables endogènes (e.g., Zuckerman *et al.*, 1978 ; Zuckerman & Kuhlman, 2000).

Pour résumer, ce travail de thèse pointe l'importance d'adopter une démarche intégrative prenant à la fois les variables biologiques et les variables sociales pour comprendre les différences de sexe. Si un grand nombre de travaux ont tendance à laisser de côté, à tort selon notre point de vue, les variables psychosociales, l'impact des variables biologiques ne doit pas non plus être négligé. Toutefois, encore une fois, les travaux sur la plasticité cérébrale invitent à la plus grande prudence quant à l'idée d'un déterminisme biologique, l'environnement pouvant également influencer le biologique, les relations entre les deux étant réciproques (Vidal, 2006).

7. Limites et perspectives

Bien que réalisée avec rigueur, cette thèse comporte un certain nombre de limites qui peuvent expliquer en partie l'absence de certains résultats attendus. La plupart de ces limites ont déjà été évoquées et des perspectives de recherches ont été proposées pour y palier. Il va s'agir, dans cette dernière partie de synthétiser les principales limites évoquées et proposer des pistes de recherche pour répondre aux questions que ces résultats posent.

Un certain nombre de limites méthodologiques peuvent être évoquées. L'une des limites de cette thèse concerne l'utilisation de la méthode des passations en ligne pour la quasi-totalité des études de cette thèse. Cette pratique, qui connait aujourd'hui un certain essor, compte un certain nombre d'avantages mais également quelques limites. Nous avons pour notre part opté pour cette technique pour les études de validation d'outils (études 1, 5 et 6) afin de toucher le plus grand nombre de participants tout-venants, diversifié en termes d'âge, de catégorie socio-professionnelle et de localisation géographique, afin d'améliorer la validité de nos résultats. Nous avons, pour cela, utilisé les réseaux sociaux en partageant largement afin que le questionnaire circule et touche diverses catégories de personnes. Nous avons également utilisé des sites spécialisés dans les études en ligne (e.g., Relais d'information sur les sciences de la cognition [RISC]) et effectué des envois par mail. Cette méthode, économique, présente l'intérêt d'être peu couteuse en termes de temps et d'argent. Dans la mesure où aucune manipulation n'était faite, cette pratique ne semblait pas poser problème et était même

conseillée de par le fait qu'il s'agissait de valider des outils sur des tout-venants et que nous cantonner aux étudiants de L1 de psychologie n'était par conséquent pas envisageable. Internet est aujourd'hui relativement démocratisé, ce qui nous permet de considérer que les études en ligne touchent des populations variées. Une étude récente montre qu'en France, 63% des ménages ont accès à internet à leur domicile et 41% des 55- 64 ans utilisent internet tous les jours (75% chez les 16-24 ans) (Deroin, 2010). Enfin, comme indiqué, cette pratique est aujourd'hui largement utilisée et un grand nombre d'études montrent l'équivalence en termes de validité des résultats obtenus de cette manière et en papier crayon (e.g., Vallejo, Jordán, Díaz, Comeche, & Ortega, 2007 ; voir aussi Granello & Wheaton, 2004 et Lefever, Dal, & Matthiasdottir, 2007, pour des revues sur les études en ligne). En revanche, l'utilisation de cette méthode de passation en ligne pour l'étude 7, dans laquelle il s'agissait d'activer l'identité sexuée des individus par la consigne préalable, est plus discutable. Il est en effet possible que le contexte, non contrôlé, dans lequel l'individu a répondu ait pu activer quelque chose de l'ordre de l'identité sexuée. Toutefois, la longueur du questionnaire ne nous permettait pas d'envisager des passations individuelles et, pour des raisons logistiques, il n'était pas possible de rassembler autant de participants pour une passation en ligne contrôlée. On peut d'ailleurs émettre l'hypothèse que le contexte de passation, soi-disant contrôlé, aurait tout de même pu activer l'identité sexuée des individus (e.g., sexe de l'expérimentatrice, sexe des autres participants). Nous avons ainsi opté pour cette technique (passation en ligne) qui, bien que présentant des limites, apparaissait la plus adaptée. Toutes les précautions ont été prises pour que la passation en ligne ne vienne pas biaiser les réponses des individus. Nous précisions bien de tout remplir en une seule fois et seuls. De plus, le questionnaire comportait plusieurs parties qui permettaient de vérifier a posteriori le temps passé sur chacune d'elles.

En ce qui concerne l'étude 7 plus précisément, bien que la passation en ligne nous ait semblé la méthode la plus adaptée au vu de la longueur du questionnaire, cette méthode pose la question de l'efficacité de l'activation de l'identité sexuée. Il est effectivement possible que le contexte de passation ait influencé cette activation, ou que le laps de temps entre la lecture de la consigne censée activer l'identité sexuée et le reste du questionnaire ait été trop long. Il est également possible que la longueur même du questionnaire ait pu amener à un affaiblissement de l'activation à la fin du questionnaire. Toutefois, comme indiqué, nous contrôlions le temps de passation par le temps passé sur chaque partie et entre chaque, et nous assurions que ce temps n'était pas anormalement long. On peut également envisager que le fait que le questionnaire, qui portait à la fois sur l'identité sexuée des individus et sur la prise de risque, notamment dans le domaine routier, a pu activer l'identité sexuée des individus, y compris chez ceux pour lesquels elle n'était pas censée être activée. Par ailleurs, certains éléments suggèrent que l'activation de l'identité sexuée, si elle a eu lieu, a pu amener les individus à ne pas laisser le genre influencer leurs réponses. Il serait donc intéressant de reconduire cette étude en utilisant une méthode d'activation ou une mesure des comportements à risque plus implicite.

L'absence des résultats attendus dans l'étude 7, notamment ceux relatifs à l'effet plus marqué de l'identité dans le domaine routier, peut également être imputée à la prise en compte d'indices globaux de la prise de risque et du risque perçu. Or, la prise de risque étant hautement spécifique, comme les effets de l'identité sexuée sur la prise de risque, ce choix peut être discutable. Nous proposons ainsi, dans de futures études, d'interroger à nouveau la relation de causalité entre l'identité sexuée et la prise de risque en s'intéressant cette fois aux différents domaines du risque.

On peut également noter que bien que nous ayons validé plusieurs outils (outil de mesure de l'identité sexuée multidimensionnelle pour adulte, version française du DBQ, version française du DOSPERT), des améliorations peuvent être apportées afin d'améliorer la fiabilité des échelles. Il serait particulièrement intéressant d'obtenir un outil de mesure des bénéfices dans différents domaines valide. Si nous avons mis en lien l'identité sexuée et les bénéfices perçus, nous n'avons en effet pas pu

interroger ce lien pour les bénéfices perçus dans les différents domaines du risque. Cet outil permettrait donc d'investiguer de manière plus fine le lien entre l'identité sexuée et les bénéfices perçus dans différents domaines, ce qui serait particulièrement intéressant dans la mesure où les domaines du risque comme les effets de l'identité sexuée sur les domaines du risque sont hautement spécifiques. Par ailleurs, nous savons que les bénéfices associés à la prise de risque peuvent être de différents types. Parmi les différentes formes de bénéfices, on retrouve par exemple les bénéfices primaires individuels, liés à l'expérience même du risque (e.g., recherche de stimulations et de sensation) (Zuckerman, 1979), les bénéfices secondaires individuels (e.g., régulation émotionnelle, ordalie) (e.g., Shapiro *et al.,* 1998), ou sociaux et institutionnels tels que l'acquisition de l'indépendance (Baumrind, 1987 ; Dworkin, 2005 ; Le Breton, 2002) ou la valorisation sociale. Si nous avons interprété le lien entre la masculinité et les bénéfices perçus comme le fait d'une perception de bénéfices en termes de prestige social, ce lien peut également traduire l'effet de la masculinité sur d'autres types de bénéfices (e.g., recherche de sensation). Dans de futures études, il serait intéressant de ne pas se contenter de mettre en lien l'identité sexuée et les bénéfices perçus mais également, au travers d'études qualitatives, d'interroger le type de bénéfices que les individus perçoivent, et potentiellement recherchent, dans la prise de risque dans différents domaines, et routier en particulier.

Par ailleurs, comme nous l'avons déjà évoqué, si par souci « d'économie », nous nous sommes intéressés directement au niveau d'identification des individus sur les comportements à risque (étude 7), il aurait été pertinent de s'intéresser plus finement aux différentes dimensions de manière indépendantes. La mise en lien des différentes dimensions de l'identité sociale de sexe et des comportements à risque devrait permettre une lecture plus fine des relations entre identité sexuée et comportements à risque, les différentes dimensions pouvant avoir des effets différenciés (e.g., pression sociale ou satisfaction et prise de risque). Dans de futures recherches, il serait intéressant d'investiguer plus finement le lien entre les différentes dimensions de l'identité sexuée et les comportements à risque.

Nous aimerions également revenir sur un point à la fois méthodologique et théorique, à savoir le score de comportements à risque au volant utilisé dans ce travail de thèse. Pour rappel, nous définissons, dans ce travail, les comportements à risque au volant comme les comportements de prises de risque délibérés ainsi que les comportements résultant d'une mauvaise perception ou d'une non perception des risques encourus en situation de conduite, et qui peuvent avoir des conséquences objectivement négatives. Autrement dit, nous considérons que certaines définitions de la prise de risque, renvoyant à l'engagement délibéré dans un comportement risqué, dans lequel le risque est perçu, ne permettent pas de couvrir l'intégralité des comportements à risque, au volant notamment. Nous avons donc inclus, dans notre définition et dans notre calcul d'un indice de comportements à risque au volant, les erreurs dangereuses, les violations ordinaires et les violations agressives[196]. Les erreurs dangereuses ont été incluses malgré leur caractère non intentionnel (Parker, Reason *et al.,* 1995) étant donné que, selon notre conception, les comportements objectivement dangereux, résultant d'une non perception du risque, peuvent entrer dans la définition des comportements à risque au volant. La question de la pertinence d'inclure les erreurs dangereuses dans la mesure des comportements à risque mais également des risques perçus au volant peut néanmoins se poser. Il en va de même pour les violations agressives. Nous avons intégré les violations agressives, en raison du lien entre l'agressivité et la prise de risque et en raison du caractère intentionnel de ces comportements. Toutefois, là encore,

[196] Pour rappel, les violations ordinaires renvoient aux déviances délibérées de la conduite n'ayant pas un but agressif ; les violations agressives peuvent être définies comme des comportements conflictuels avec les autres usagers ; les erreurs dangereuses peuvent être définies comme des prises de décisions plaçant le conducteur en danger, mais sans infractions aux règles légales.

ce choix peut s'avérer discutable. Certains de ces comportements, et plus particulièrement, certains des comportements inclus dans le score de comportements à risque au volant, ne mettent pas directement en évidence un comportement que l'on peut qualifier d' « à risque » (e.g., Klaxonner pour montrer son agacement à un autre conducteur). Il est envisageable que la prise en compte de ces comportements ait pu quelque peu biaiser les résultats obtenus, notamment dans l'étude 7, dans laquelle nous nous sommes basés uniquement sur l'indice global de comportements à risque au volant. Selon notre hypothèse, la volonté de se conformer aux normes masculines pousserait les individus masculins, et/ou fortement identifiés dans le cas des hommes, à s'engager dans davantage de risque ou du moins à déclarer s'y engager. Il apparaît donc plus pertinent de s'intéresser aux seuls effets intentionnels. On peut donc envisager, dans de futures études, de ne s'intéresser qu'aux comportements de mise en danger de soi ou d'autrui délibérée, ce qui reviendrait finalement à s'intéresser aux violations ordinaires.

Nous avons, dans ce travail de thèse, émis l'hypothèse d'un lien entre la masculinité et la prise de risque. Plusieurs travaux semblent indiquer que la prise de risque, notamment routière, ferait partie intégrante de la masculinité. Il serait toutefois intéressant d'étudier de manière plus précise la représentation sociale de la masculinité. Selon la théorie du noyau (Abric, 1976, 1994), toute représentation sociale (RS) s'organise autour d'un "noyau central". Celui-ci est constitué de quelques éléments cognitifs (opinions, croyances, etc.) qui font l'objet de larges consensus dans le groupe porteur de la représentation. Dans cette perspective, on peut envisager d'interroger la centralité de la prise de risque dans la représentation sociale de la masculinité.

Enfin, et il s'agit là moins d'une limite que d'une perspective de recherche, nous avons dans ce travail de thèse utilisé la méthode auto-déclarée. D'une manière générale, l'intérêt de cette méthode est de permettre de mesurer différents aspects du comportement d'un grand nombre d'individus, sur une large période et à moindre coût (Hatakka *et al.,* 1997). En plus de son avantage pratique, ce type de recueil est un moyen d'avoir accès à des comportements qui peuvent être difficiles, voire impossibles, à étudier en utilisant d'autres méthodes comme l'observation, les entretiens, et l'analyse des statistiques nationales des accidents. Les mesures autorapportées sont par exemple particulièrement utiles dans le champ de recherche en criminologie, concernant les comportements délinquants (e.g., Junger-Tas & Terlouw,1994 ; Kleck, 1982). Un certain nombre d'études plaident en faveur de la validité de ce type de mesure. Les comportements auto-rapportés permettraient de prédire les infractions et les accidents (Hatakka *et al.,* 1997) et plusieurs études ont pu mettre en évidence le lien fort entre les comportements de conduite déclarés et les comportements effectifs sur route (e.g., Rolls *et al.,* 1991). L'efficacité de cette méthode dans le domaine des comportements à risque au volant a été mise en évidence par plusieurs études ayant comparé différentes méthodes (West *et al.,* 1993). Des travaux montrent ainsi des corrélations entre des mesures objectives et subjectives de la vitesse (Corbett, 2001 ; De Waard & Rooijers, 1994 ; West *et al.,* 1993). Toutefois, bien que significatives, les corrélations mises en évidences étaient relativement faibles, ce qui peut être imputables aux différentes limites que présentent ce type de méthode. Les études utilisant les méthodes autorapportées sont entièrement basées sur l'honnêteté des répondants et l'habilité à donner des réponses précises et valides aux questions concernant leur conduite. Or, cela peut présenter un certain nombre de limites parmi lesquelles l'oubli, l'évaluation trop positive de ses capacités de conduite et le biais de désirabilité sociale qui peuvent venir réduire la validité des résultats. Les individus peuvent également éprouver des difficultés à rapporter fidèlement leur comportement (e.g., vitesse) pour des raisons physiologiques ou cognitives (Corbett, 2001). Le caractère privé ou public de la passation peut également jouer, les effets étant plus important en situation publique (Lajunen & Summala, 2003). Malgré ces limites, la méthode auto-déclarées constitue une bonne alternative aux autres méthodes (les données objectives, l'observation, la méthode expérimentale) qui comportent également des limites. En effet, aucune des différentes méthodes

permettant d'étudier les comportements à risque au volant n'est entièrement satisfaisante, illustrant la difficulté à laquelle sont confrontés les chercheurs quand il s'agit d'étudier le risque routier. Certains jugent ainsi préférable de coupler différentes méthodes (e.g., Schwebel *et al.,* 2006). Dans le domaine de la santé et des risques sanitaires, il est particulièrement conseillé d'avoir une approche de triangulation (des méthodes, mais aussi des données, du chercheur, des théories et des disciplines). On peut ainsi envisager de coupler la méthode auto-rapportée, telle que celle utilisée ici, avec des données objectives issues notamment de la méthode expérimentale, à savoir, la mesure des comportements à risque sur simulateur de conduite. En effet, l'utilisation d'un simulateur de conduite peut pallier les difficultés relatives à la standardisation de la situation ainsi qu'à la sécurité de l'environnement. Les simulateurs offrent la possibilité d'étudier un large éventail de situations de conduite dans un environnement contrôlé et sécuritaire (Hoffman et al., 2010). Ils montreraient de plus une bonne validité discriminante (Lew *et al.,* 2005), permettant de mesurer les comportements de conduite de différents groupes. Toutefois, les résultats concernant la validité écologique de cette méthode, à savoir, la correspondance entre les comportements de conduite mesurés sur simulateur et le comportement de conduite en situation réelle, sur une longue période, sont plutôt mitigés. La généralisation des résultats des études de simulation dans le monde réel fait débat (e.g., Kemeny & Panerai, 2003). Le fait de coupler les méthodes de mesure des comportements à risque permettrait de palier en partie les limites de chaque méthode. On peut ainsi envisager, dans de futures études, de comparer les effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque au volant déclarés et les comportements de conduite effectifs, mesurés sur simulateur de conduite. Plus particulièrement, il serait intéressant de comparer les effets de l'activation de l"identité sociale de sexe sur les comportements déclarés et effectifs. Au-delà de l'intérêt méthodologique en termes de validité des mesures des comportements à risque, cela permettrait de comparer la tendance des hommes, par exemple, à vouloir se conformer aux normes masculines posant l'homme comme preneur de risque au volant, en situation privée (questionnaire) et en situation publique en présence d'un (e) expérimentateur (trice) (simulateur de conduite).

Bien que les liens entre l'identité sexuée et la prise de risque semblent complexes, un certain nombre d'éléments semblent attester de l'influence des rôles de sexe sur les comportements à risque au volant. D'une manière générale, les individus, de par leur tendance à vouloir manifester les traits et les comportements relevant de ce que la société valorise comme étant des signes de masculinité, manifestent davantage de comportements à risque au volant. La conformité aux rôles féminins, centrés sur le rapport à autrui, tend en revanche à inhiber l'engagement dans ces comportements. Aussi, en termes d'application, cette mise en relation permet d'envisager de mettre en place des campagnes de prévention ciblant davantage les individus masculins, hommes et femmes, qui constituent une population à risque. Plus particulièrement, ces campagnes de prévention pourraient associer certaines des caractéristiques féminines sécuritaire et d'attention à autrui aux modèles masculins utilisés dans ces campagnes. De plus, on peut imaginer des campagnes ciblées mettant en évidence les qualités masculines centrées par exemple sur la défense d'autrui par la mise en place de comportements sécuritaires, on bien encore des campagnes « ringardisant » la prise de risque masculines dans le domaine routier. L'apprentissage de la conduite peut également être repensé au regard de ces éléments. Plus particulièrement, la formation des moniteurs de conduite à cette question de l'influence ainsi que la mise en place de stages d'information concernant cette problématique du genre pendant l'apprentissage anticipée de la conduite pourrait permettre de sensibiliser les jeunes conducteurs à cette question.

Pour conclure, si ce travail de thèse n'a pas mis en évidence tous les résultats escomptés, il permet d'apporter un certain nombre d'éclairages sur le lien entre identité sexuée, comportements à

risque, risque perçus et bénéfices perçus. Bien que toutes nos attentes n'aient pas été confirmées, il présente l'intérêt d'ouvrir sur de nombreuses interrogations, de nouvelles questions qui méritent d'être approfondies.

CONCLUSION GENERALE

Nous avons commencé ce travail de thèse en évoquant la passion que suscite la question des différences de sexe. Celles-ci ont souvent été expliquées par les théories biologiques et évolutionnistes. Ce n'est finalement que récemment que l'influence des croyances sociales concernant les hommes et les femmes ont été mobilisées pour expliquer ces différences. Ce travail de thèse s'inscrit dans la lignée de ces travaux, ce travail ayant plus particulièrement pour objectif d'interroger l'effet du genre et de l'identité sexuée sur les comportements à risque au volant. En effet, la surreprésentation des hommes et notamment des jeunes hommes dans les accidents de la route représente un enjeu de santé publique majeur.

Ce travail de thèse avait donc pour objectif d'apporter une contribution à ces différentes questions. Interroger la question des rôles de sexe sur les comportements à risque au volant apparaissait particulièrement importante, notamment dans un contexte dans lequel les discours essentialistes des différences de sexe ressurgissent, aussi bien dans l'opinion publique que dans la communauté scientifique (Hurtig & Pichevin, 1995 ; Jonas & Séhili, 2009). Si l'influence du genre et de l'identité sexuée a été traitée dans le domaine du risque, les recherches dans ce domaine sont encore peu nombreuses et l'on assiste aujourd'hui parfois à une recrudescence des théories biologiques concernant les différences de sexe de manière générale.

La compréhension des raisons qui peuvent expliquer les différences intergroupes et intragroupes représentant un enjeu de santé publique important, il apparaît ainsi important d'interroger ces liens, notamment dans le domaine routier. Ce travail avait ainsi pour objectif d'apporter une contribution aux questions de l'influence des rôles de sexe sur les comportements à risque. Plus particulièrement, il visait à comprendre dans quelle mesure les rôles de sexe et plus particulièrement, l'identité sexuée, permettent d'expliquer les différences de sexe dans les comportements à risque. De plus, l'activité de conduite constituant une activité masculine, nous cherchions également à interroger l'influence des rôles de sexe et de l'identité sexuée sur les comportements à risque au volant plus précisément. Autrement dit, la deuxième question que nous nous posions était de savoir si l'influence de l'identité sexuée sur les comportements à risque au volant est plus marquée que dans d'autres domaines du risque, ou contextes, de par le caractère masculin de l'activité de conduite. Enfin, nous nous demandions si les rôles de sexe, et notamment leur évolution vers plus de flexibilité, peuvent également expliquer les différences intragroupes dans la prise de risque. Autrement dit, nous nous demandions dans quelle mesure les rôles de sexe et l'identité sexuée influencent les différences intragroupes dans les comportements à risque, notamment les comportements à risque au volant.

Ce travail de thèse a permis de mettre en lumière l'influence du genre. La tendance des individus masculins, hommes et femmes, à vouloir manifester les traits et les comportements relevant de ce que la société valorise comme étant des signes de masculinité, semble en partie les amener à manifester davantage de comportements à risque. Toutefois, ce lien apparaît complexe et dépendre d'un grand nombre de variables telles que le sexe, l'âge et contexte et nos résultats n'ont pas permis de démontrer que les rôles de sexe influencent davantage la prise de risque dans le domaine routier que dans d'autres domaines. De futures études devraient permettre d'interroger à nouveau ce lien en tenant compte des différentes limites rencontrées dans ce travail de thèse. En revanche, nous nous posions la question d'une influence du genre qui expliquerait les différences intragroupes de sexe dans les

comportements à risque. L'influence du genre apparaît en effet dans les deux groupes de sexe et en particulier chez les femmes. En plus de mettre en évidence un effet du genre sur ces différences intragroupes, cela peut traduire un effet de l'évolution des rôles de sexe, l'évolution de ces rôles amenant davantage d'agenticité de la part des femmes. De plus, les rôles masculins sont d'une manière générale plus valorisés que les rôles féminins et l'évolution sociétale semble mettre de plus en plus en avant les valeurs individualistes. La prise de risque est ainsi particulièrement valorisée dans notre société et on peut interpréter cette influence du genre, et notamment de la masculinité sur la prise de risque marquée chez les femmes, comme un effet de cette évolution des rôles de sexe.

Malgré cette évolution des rôles de sexe, les croyances concernant les hommes et les femmes restent relativement inchangées et les croyances essentialistes sur les hommes et les femmes persistent. Alors qu'on pourrait penser aller vers une société indifférenciée et égalitaire, dans laquelle les rôles de sexe seraient moins marqués (e.g., moins de virilisme), les discours insistant sur la différenciation des deux sexes et essentialisant les différences de sexe, loin de s'éteindre, se multiplient. On peut notamment évoquer le marketing sexué avec les jouets sex-typés ou encore les objets déclinés pour hommes et femmes. Au lieu d'aller vers une société plus indifférenciée, il semble que nous allions davantage vers une société différenciant de plus en plus les sexes et les rôles de sexe.

Les différences biologiques entre hommes et femmes sont indéniables et en rester à une explication essentialisante des différences de sexe dans les comportements à risque, sans questionner la construction sociale de ces différences, peut paraître à certains une réponse amplement suffisante. Elle n'est toutefois pas satisfaisante si l'on peut réfléchir à des stratégies de prévention. Si nos résultats ne nous permettent pas de remettre en cause l'influence d'autres variables, telles que les variables biologiques, notre travail de thèse souligne l'importance d'adopter une approche intégrative, prenant en compte à la fois les variables biologiques et les explications évolutionnistes, mais également les variables psychosociales qui ont longtemps été négligées, lorsqu'il s'agit d'étudier les différences de sexe dans les comportements à risque. Ainsi, dans une société qui, bien qu'ayant vu évoluer les rôles de sexe et ayant ainsi pris conscience de la flexibilité de ces rôles, tend à considérer que les hommes et les femmes sont intrinsèquement différents, l'importance de ce genre de travaux se fait de plus en plus sentir pour agir de façon plus efficace dans la prévention et l'éducation au risque.

Si ce travail de thèse n'a pas permis de confirmer toutes nos attentes, notamment concernant l'influence des rôles de sexe et de l'identité sexuée dans le domaine routier, il a ouvert sur de nombreuses questions. La question des différences de sexe et du genre, qui passionne tant n'en a ainsi pas fini de poser question.

REFERENCES

Abbott-Chapman, J., Denholm, C., & Wyld, C. (2008). Gender differences in adolescent risk taking: are they diminishing? An Australian intergenerational study. *Youth & Society*, *40*(1), 131-154.

Aberg, L. (1998). Traffic rules and traffic safety. *Safety Science*, *29*, 205-215.

Aberg, L., & Rimmo, P. A. (1998). Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics*, *41*(1), 39-56.

Abdu, R., Shinar, D., & Meiran, N. (2012). Situational (state) anger and driving. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, *15*(5), 575-580.

Aboud, F. E. (1988). *Children and prejudice*. New York: Basil Blackwell.

Abou Dumontier, A. (2012). *La prise de risque dans l'espace routier chez la préadolescent : Implication de l'identité sexuée, la recherche de sensations, l'estime de soi, l'attachement aux parents et la supervision parentale.* Université Paris Ouest La Défense, Nanterre.

Abrams, D. (1989) DiVerential association: Social developments in gender identity and intergroup relations during adolescence. In S. Skevington & D. Baker (Eds.), *The social identity of women* (pp. 59–83). London: Sage.

Abrams, D., Thomas, J., & Hogg, M. A. (1990). Numerical distinctiveness, social identity and gender salience. *British Journal of Social Psychology*, *29*(1), 87-92.

Abric, J.C. (1976). *Jeux, conflits et représentations sociales*. Thèse d'état. Aix-en-provence.

Abric, J.C. (1994). Les représentations sociales: aspects théoriques. In Abric, J.- C. (Ed). *Pratiques sociales et représentations*. Paris: P.U.F. 11-36.

Accident. (n. d.). Dans *Dictionnaire de français Larousse en ligne*. Récupéré le 25 janvier 2015, de http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/accident/431

Adams, T., Moore, M. (2007). High-risk health and credit behavior among 18 to 25 years-old students, *Journal of American College Health*, 56, 2, 101-108.

Adès, J., & Lejoyeux, M. (2004). Conduites de risque. *EMC-Psychiatrie*, *1*(3), 201-215.

Addis, M. E., & Mahalik, J. R. (2003). Men, masculinity, and the contexts of help seeking. *American psychologist*, *58*(1), 5.

Agostinelli, G., & Miller, W. R. (1994). Drinking and thinking: How does personal drinking affect judgments of prevalence and risk?. *Journal of Studies on Alcohol*, *55*(3), 327-337.

Ajzen, I. (1985). *From intentions to actions: A theory of planned behavior* (pp. 11-39). Springer Berlin Heidelberg.

Ajzen, I. (2005). *Attitudes, personality, and behavior*. McGraw-Hill Education (UK).

Ajzen, I., & Madden, T. J. (1986). Prediction of goal-directed behavior: Attitudes, intentions, and perceived behavioral control. *Journal of experimental social psychology*, *22*(5), 453-474.

Albarracin, D., & Wyer Jr, R. S. (2000). The cognitive impact of past behavior: influences on beliefs, attitudes, and future behavioral decisions. *Journal of personality and social psychology*, *79*(1), 5.

Alexander, J., Barham, P., & Black, I. (2002). Factors influencing the probability of an incident at a junction: results from an interactive driving simulator. *Accident Analysis & Prevention*, *34*(6), 779-792.

Alhakami, A. S., & Slovic, P. (1994). A psychological study of the inverse relationship between perceived risk and perceived benefit. *Risk analysis*, *14*(6), 1085-1096.

Alkon, A., Ragland, D. R., Tschann, J. M., Genevro, J. L., Kaiser, P., & Boyce, W. T. (2000). Injuries in child care centers : gender-environment interactions. *Injury Prevention, 6*, 214-218.

Allen, J. P., Marsh, P., McFarland, C., McElhaney, K. B., Land, D. J., Jodl, K. M., & Peck, S. (2002). Attachment and autonomy as predictors of the development of social skills and delinquency during midadolescence. *Journal of consulting and clinical psychology*, *70*(1), 56.

Anderson, C., John, O. P., Keltner, D., & Kring, A. M. (2001). Who attains social status? Effects of personality and physical attractiveness in social groups. *Journal of personality and social psychology*, *81*(1), 116.

Anderson, L.R., Mello, J.M. (2008). Predicting health behaviors with an experimental measure of risk preference, *Journal of Health Economics*, 27, 5, 1260-1274.

Annandale, E., & Hunt, K. (1990). Masculinity, femininity and sex: an exploration of their relative contribution to explaining gender differences in health. Sociology of Health and Illness, 12(1), 24-46.

Annandale, E., & Hunt, K. (2000). From gender inequalities in health: research at the crossroads. *Gender Inequalities and Health*, 1-35.

Apicella, C. L., Dreber, A., Campbell, B., Gray, P. B., Hoffman, M., & Little, A. C. (2008). Testosterone and financial risk preferences. *Evolution and Human Behavior*, *29*(6), 384-390.

Apicella, C. L., Dreber, A., & Mollerstrom, J. (2014). Salivary testosterone change following monetary wins and losses predicts future financial risk-taking. *Psychoneuroendocrinology*, *39*, 58-64.

Apostolidis, T. (2006). *Contexte social et rapport à la santé : une contribution psychosociale.* Aix-en-Provence : Habilitation à Diriger des Recherches de l'Université de Provence, Aix-Marseille I.

Apostolidis, T., Fieulaine, N., Simonin, L., & Rolland, G. (2006). Cannabis use, time perspective and risk perception: Evidence of a moderating effect†. *Psychology and Health*, *21*(5), 571-592.

Archer, J. (1996). Sex differences in social behavior: are the social role and evolutionary explanations compatible?. *American Psychologist*, *51*(9), 909.

Archer, J. (2004). Sex differences in aggression in real-world settings: a meta-analytic review. *Review of general Psychology*, *8*(4), 291.

Archer, J. (2006). Testosterone and human aggression: an evaluation of the challenge hypothesis. *Neuroscience & Biobehavioral Reviews*, *30*(3), 319-345.

Archer, J., & Lloyd, B. (2002). *Sex and gender*. Cambridge University Press.

Armoogum, J., Hubert, J. P., & Roux, S. (2010). Plus de voyages, plus de kilomètres quotidiens: une tendance à l'homogénéisation des comportements de mobilité des Français, sauf entre ville et campagne. *La revue du CGDD*, (1), pp-5.

Armor, D. A., & Taylor, S. E. (1998). Situated optimism: Specific outcome expectancies and self-regulation. *Advances in experimental social psychology*, *30*, 309-379.

Arnett, J. (1990). Drunk driving, sensation seeking, and egocentrism among adolescents. *Personality and Individual Differences*, *11*(6), 541–546.

Arnett, J. J. (1992). Reckless behavior in adolescence : a developmental perspective. *Developmental Review, 12*, 339–373.

Arnett, J. (1994). Sensation seeking: A new conceptualization and a new scale. *Personality and individual differences*, *16*(2), 289-296.

Arnett, J. (1995). The young and the reckless: adolescent reckless behaviour. *Current Directions in Psychological Science, 4*, 67-71.

Arnett, J. (1996). Sensation seeking, aggressiveness, and adolescent reckless behavior. *Personality and Individual Differences*, *20*(6), 693-702.

Arnett, J. J. (2000). Optimistic bias in adolescent and adult smokers and nonsmokers. *Addictive behaviors*, *25*(4), 625-632.

Arnett, J. J. (2001). Conceptions of the transition to adulthood: Perspectives from adolescence through midlife. *Journal of adult development*, *8*(2), 133-143.

Arnett, J. J. (2002). Developmental sources of crash risk in young drivers. *Injury prevention: journal of the International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*, *8*, ii17-21.

Arnett, J. J. (2005). The developmental context of substance use in emerging adulthood. *Journal of drug issues*, *35*(2), 235-254.

Aron, A., & Aron, E. N. (1986). *Love and the expansion of self: Understanding attraction and satisfaction*. Hemisphere Publishing Corp/Harper & Row Publishers.

Aron, A., Aron, E. N., & Smollan, D. (1992). Inclusion of Other in the Self Scale and the structure of interpersonal closeness. *Journal of personality and social psychology*, *63*(4), 596.

Aron, A., Aron, E. N., Tudor, M., & Nelson, G. (1991). Close relationships as including other in the self. *Journal of Personality and Social Psychology*, *60*(2), 241.

Ashmore, R. D. (1990). Sex, Gender, and the individual. In L. Pervin (Ed.), *Handbook of Personality: Theory and research* (pp. 486-526). New York: Guilford Press.

Ashmore, R. D., Del Boca, F. K., & Wohlers, A. J. (1986). Gender stereotypes. In R. D. Ashmore & F. K. Del Boca (Eds.), *The social psychology of female-male relations : a critical analysis of central concepts* (pp. 69-119). New York: Academic Press.

Ashmore, R. D., & Ogilvie, D. M. (1992). He's such a nice boy... when he's with Grandma: Gender and evaluation in self-with-other representations. *The self: Definitional and methodological issues*, 236-290.

Ashmore, R. D., & Sewell, A. D. (1998). Sex/gender and the individual. In *Advanced personality* (pp. 377-408). Springer US.

Ashmore, R. D., Deaux, K., & McLaughlin-Volpe, T. (2004). An organizing framework for collective identity: articulation and significance of multidimensionality. *Psychological bulletin*, *130*(1), 80.

Assailly, J. P. (1997). Les jeunes et le risque. *Paris, Vigot*.

Assailly, J.-P. (2001). *La mortalité chez les jeunes [Mortality among teenagers]*. Paris: Que sais-je? P.U.F.

Assailly, J. P. (2010). *La psychologie du risque*. Éd. Tec & Doc.

Apter, M. J. (2001). *Motivational styles in everyday life : a guide to Reversal theory*, Washington, DC, American Psychological Association.

Armsby, P., Boyle, A. J., & Wright, C. C. (1989). Methods for assessing drivers' perception of specific hazards on the road. *Accident Analysis & Prevention*, *21*(1), 45-60.

Athenstaedt, U. (2003). On the Content and Structure of the Gender Role Self-Concept: Including Gender-Stereotypical Behaviors in Addition to Traits. *Psychology of Women Quarterly*, *27*(4), 309-318.

Aubry, S., Ruble, D. N., & Silverman, L. B. (1999). The role of gender knowledge in children's gender-typed preferences.

Auster, C. J., & Ohm, S. C. (2000). Masculinity and femininity in contemporary American society: A reevaluation using the Bem Sex-Role Inventory. *Sex Roles*, *43*(7), 499-528.

Austin, E. J., Manning, J. T., McInroy, K., & Mathews, E. (2002). A preliminary investigation of the associations between personality, cognitive ability and digit ratio. *Personality and individual differences*, *33*(7), 1115-1124.

Auyeung, B., Baron-Cohen, S., Ashwin, E., Knickmeyer, R., Taylor, K., Hackett, G., & Hines, M. (2009). Fetal testosterone predicts sexually differentiated childhood behavior in girls and in boys. *Psychological Science*, *20*(2), 144-148.

Ayral, S. (2011). *La fabrique des garçons*. Paris: PUF.

Bagatell, C. J., Heiman, J. R., Rivier, J. E., & Bremner, W. J. (1994). Effects of endogenous testosterone and estradiol on sexual behavior in normal young men. *The Journal of Clinical Endocrinology & Metabolism*, *78*(3), 711-716.

Bailey, A. A., & Hurd, P. L. (2005). Finger length ratio (2D: 4D) correlates with physical aggression in men but not in women. *Biological psychology*, *68*(3), 215-222.

Bakan, D. (1966). The duality of human existence: An essay on psychology and religion.

Baker, M. D., & Maner, J. K. (2008). Risk-taking as a situationally sensitive male mating strategy. *Evolution and Human Behavior*, *29*(6), 391-395.

Baker, M. D., & Maner, J. K. (2009). Male risk-taking as a context-sensitive signaling device. *Journal of Experimental Social Psychology*, *45*(5), 1136-1139.

Baker, S. P., O'Neill, B., & Ginsburg, M. J. (1992). The injury fact book. New York: Oxford University Press.

Banaji, M. R., & Hardin, C. D. (1996). Automatic stereotyping. *Psychological Science*, *7*(3), 136-141.

Banaji, M. R., Hardin, C., & Rothman, A. J. (1993). Implicit stereotyping in person judgment. *Journal of personality and Social Psychology*, *65*(2), 272.

Bandura, A. (2003). *Auto-efficacité: le sentiment d'efficacité personnelle*. De Boeck Supérieur.

Bargh, J. A. (1999). The cognitive monster: The case against the controllability of automatic stereotype effects.

Bargh, J. A., Chen, M., & Burrows, L. (1996). Automaticity of Social Behavior: Direct Effects of Trait Construct and Stereotype Activation on Action. *Journal of Personality and Social Psychology, 71*(2), 230-244.

Barjonet, P. E. (1987). Speed: its image and use. the psychologist's viewpoint. *Recherche transports sécurité*, (2).

Barjonet, P. E., & Cauzard, J. P. (1987). *Styles de vie et comportements sociaux à l'egard du risque: perception differentielle des risques* (No. 38).

Barjonet, P.-E., Mounier, E., & Jodelet, D. (1989). Modèles sociaux d'usage du corps et prise de risque automobile. Arcueil: INRETS, EHESS.

Barke, R. P., Jenkins-Smith, H., & Slovic, P. (1997). Risk perceptions of men and women scientists. *Social Science Quarterly*, 167-176.

Baron, R. M., & Kenny, D. A. (1986). The moderator–mediator variable distinction in social psychological research: Conceptual, strategic, and statistical considerations. *Journal of personality and social psychology*, *51*(6), 1173.

Barratt, E. S. (1994). Impulsiveness and aggression. *Violence and mental disorder: Developments in risk assessment*, *10*, 61-79.

Basow, S. A. (1992). *Gender stereotypes and roles*. Pacific Grove, CA: Brooks/Cole.

Baucom, D. H., Besch, P. K., & Callahan, S. (1985). Relation between testosterone concentration, sex role identity, and personality among females. *Journal of Personality and Social Psychology*, *48*(5), 1218.

Baumrind, D. (1971). Current patterns of parental authority. *Developmental Psychology Monographs, 75*, 1–101.

Baumrind, D. (1978). Parental disciplinary patterns and social competence in children. *Youth and Society, 9*(239-276).

Baumrind, D. (1985). Familial antecedents of adolescent drug use : a developmental perspective, in C. L. Jones and R. J. Battjes (eds.), *Etiology of Drug Abuse : Implications for Prevention*. NIDA Research Monograph 56, DHHS Publication No. ADM 85-1335. Washington, DC: U.S. Government Printing Office.

Baumrind, D. (1987). A developmental perspective on adolescent risk taking in contemporary America. *New directions for child and adolescent development*, *1987*(37), 93-125.

Baumrind, D. (1991). The influence of parenting style on adolescent competence and substance use. *Journal of Early Adolescence, 11*(1), 56-95.

Baxter, J. S., Manstead, A. S., Stradling, S. G., Campbell, K. A., Reason, J. T., & Parker, D. (1990). Social facilitation and driver behaviour. *British Journal of Psychology*, *81*(3), 351-360.

Bayar, N., & Sayıl, M. (2005). Brief report: Risk-taking behaviors in a non-western urban adolescent sample. *Journal of adolescence*, *28*(5), 671-676.

Beaulieu, D. A., & Bugental, D. B. (2006). An evolutionary approach to socialization. In J. Grusec & P. Hastings (Eds.), *Handbook of socialization* (pp. 71 – 95). New York: Guilford Press.

Beauvois, J. L., & Deschamps, J. C. (1990). Vers la cognition sociale. In R. Ghiglione, C. Bonnet & J. F. Richard (Eds.), *Traité de psychologie Cognitive* (Vol. III, pp. 1-110). Paris: Dunod.

Beck, K. H., Hartos, J., & Simons-Morton, B. (2002). Teen driving risk: The promise of parental influence and public policy. *Health education & behavior*, *29*(1), 73-84.

Becker, M. H. (1974). The health belief model and personal health behavior, *Health Education Monographs,* 2, 324-508.

Becker, J. C., & Wagner, U. (2009). Doing gender differently—The interplay of strength of gender identification and content of gender identity in predicting women's endorsement of sexist beliefs. *European Journal of Social Psychology*, *39*(4), 487-508.

Bedard, M., Guyatt, G. H., Stones, M. J., & Hirdes, J. P. (2002). The independent contribution of driver, crash, and vehicle characteristics to driver fatalities. *Accident Analysis & Prevention*, *34*(6), 717-727.

Bédard, M., Parkkari, M., Weaver, B., Riendeau, J., & Dahlquist, M. (2010). Assessment of driving performance using a simulator protocol: Validity and reproducibility. *American Journal of Occupational Therapy*, *64*(2), 336-340.

Beere, C. A. (1990). *Sex and gender issues: A handbook of tests and measures*. Greenwood Publishing Group.

Begg, D. J., & Langley, J. D. (2001). Seat-belt use and related behaviors among young adults. *Journal of Safety Research*, *31*(4), 211-220.

Begg, D., & Langley, J. (2001). Changes in risky driving behavior from age 21 to 26 years. *Journal of Safety Research*, *32*(4), 491–499.

Bègue, L., & Subra, B. (2008). L'alcool rend-il agressif?. *Revue électronique de Psychologie Sociale*, (3), 41-55.

Bem, S. L. (1974). The measurement of psychological androgyny. *Journal of consulting and clinical psychology, 42*, 155-162.

Bem, S. L. (1981). Gender schema theory: a cognitive account of sex-typing. *Psychological Review, 88*, 354-364.

Bem, S. L. (1993). *The lenses of gender : transforming the debate of sexual inequality*. New Haven (Conn): Yale University Press.

Bem, S. L., & Lewis, S. A. (1975). Sex role adaptability: One consequence of psychological androgyny. *Journal of personality and Social Psychology*, *31*(4), 634.

Benda, H. V., & Hoyos, C. G. (1983). Estimating hazards in traffic situations. *Accident Analysis & Prevention*, *15*(1), 1-9.

Ben Zur, H., & Breznitz, S. J. (1981). The effect of time pressure on risky choice behavior. *Acta Psychologica*, *47*(2), 89-104.

Bergdahl, J. (2000). An application of convergence theory to women's drinking and driving. *Women & Criminal Justice*, *10*(4), 93–107.

Bergdahl, J., & Norris, M. R. (2002). Sex differences in single vehicle fatal crashes: a research note. *The Social Science Journal*, *39*(2), 287-293.

Bergdahl, J. (2007). Ethnic and gender differences in attitudes toward driving. *The Social Science Journal, 44*, 91-97.

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.

Berger, R. J., & Persinger, G. S. (1980). Survey of public perceptions on highway safety. Report prepared for National Highway Traffic Safety Administration, US DOT Automated Services. *Inc., McLean, VA*.

Besson, L. & Chasman, S. (producteurs) et Leterrier, L. & Yuen, C. (Réalisateurs). (2002). *Le Transporteur*. [Film cinématographique]. Etats-Unis et France : EuropaCorp & TF1 Films Production.

Bettencourt, B., Charlton, K., Dorr, N., & Hume, D. L. (2001). Status differences and in-group bias: a meta-analytic examination of the effects of status stability, status legitimacy, and group permeability. *Psychological bulletin*, *127*(4), 520.

Beuret, K., Corbett, C., & Ward, H. (2012). Drinking among British women and its impact on their pedestrian and driving activities: a review of the literature. Consulté à l'adresse http://trid.trb.org/view.aspx?id=1224244

Beyth-Marom, R., Austin, L., Fischhoff, B., Palmgren, C., & Jacobs-Quadrel, M. (1993). Perceived consequences of risky behaviors: adults and adolescents. *Developmental psychology*, *29*(3), 549.

Bianchi, A., & Summala, H. (2004). The "genetics" of driving behavior: parents' driving style predicts their children's driving style. *Accident Analysis & Prevention*, *36*(4), 655-659.

Biernat, M. (1993). Gender and height: Developmental patterns in knowledge and use of an accurate stereotype. *Sex Roles*, *29*(9-10), 691-713.

Bigler, R. S. (1995). The role of classification skill in moderating environmental influences on children's gender stereotyping: A study of the functional use of gender in the classroom. *Child Development*, *66*(4), 1072-1087.

Bina, M., Graziano, F., & Bonino, S. (2006). Risky driving and lifestyles in adolescence. *Accident Analysis & Prevention*, *38*(3), 472-481.

Blaauw, G. J. (1982). Driving experience and task demands in simulator and instrumented car: a validation study. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, *24*(4), 473-486.

Blair, I. V., Ma, J. E., & Lenton, A. P. (2001). Imagining stereotypes away: the moderation of implicit stereotypes through mental imagery. *Journal of personality and social psychology*, *81*(5), 828.

Blais, A. R., & Weber, E. U. (2006). A domain-specific risk-taking (DOSPERT) scale for adult populations. *Judgment and Decision Making*, *1*(1).

Blakemore, J. E. O. (2003). Children's beliefs about violating gender norms: Boys shouldn't look like girls, and girls shouldn't act like boys. *Sex roles*, *48*(9-10), 411-419.

Blakemore, J. E., LaRue, A. A., & Olejnik, A. B. (1979). Sex-appropriate toy preference and the ability to conceptualize toys as sex-role related. *Developmental Psychology*, *15*(3), 339.

Blazina, C., & Watkins Jr, C. (1996). Masculine gender role conflict: Effect on men's psychological well-being, chemical substance usage, and attitudes toward help-seeking. *Journal of Counseling Psychology, 43*, 461-465.

Block, J. H. (1973). Conceptions of sex role: Some cross-cultural and longitudinal perspectives. *American psychologist*, *28*(6), 512-526.

Block, J. H. (1983). Differential premises arising from differential socialization of the sexes: some conjectures. *Child Development, 54*, 1335-1354.

Blockey, P. N., & Hartley, L. R. (1995). Aberrant driving behaviour: errors and violations. *Ergonomics*, *38*(9), 1759-1771.

Bogaert, A. F., & Fisher, W. A. (1995). Predictors of university men's number of sexual partners. *Journal of Sex Research*, *32*(2), 119-130.

Boldero, J., Moore, S., & Rosenthal, D. (1992). Intention, context, and safe sex: Australian adolescents' responses to AIDS. *Journal of Applied Social Psychology*, *22*(17), 1374-1396.

Boldizar, J. P. (1991). Assessing sex typing and androgyny in children: The Children's Sex Role Inventory. *Developmental Psychology*, *27*(3), 505.

Bonino, S., Cattelino, E., Ciairano, S., Mc Donald, L., & Jessor, R. (2005). *Adolescents and risk: Behaviors, functions, and protective factors* (pp. 117-29). New York: Springer.

Bonnet, A., & Pedinielli, J. L. (2013). *Les conduites à risque*. Armand Colin.

Bonomo, Y., Coffey, C., Wolfe, R., Lynskey, M., Bowes, G., & Patton, G. (2001). Adverse outcomes of alcohol use in adolescents. *Addiction*, *96*(10), 1485-1496.

Booth, A., Granger, D. A., Mazur, A., & Kivlighan, K. T. (2006). Testosterone and social behavior. *Social Forces*, *85*(1), 167-191.

Booth, A., Johnson, D. R., & Granger, D. A. (1999). Testosterone and men's health. *Journal of behavioral medicine*, *22*(1), 1-19.

Booth, A., Johnson, D. R., Granger, D. A., Crouter, A. C., & McHale, S. (2003). Testosterone and child and adolescent adjustment: The moderating role of parent-child relationships. *Developmental Psychology*, *39*(1), 85.

Borgida, E., Rudman, L. A., & Manteufel, L. L. (1995). On the courtroom use and misuse of gender stereotyping research. *Journal of Social Issues*, *51*(1), 181-192.

Borowsky, A., Shinar, D., & Oron-Gilad, T. (2010). Age, skill, and hazard perception in driving. *Accident Analysis & Prevention*, *42*(4), 1240-1249.

Bos, H., & Sandfort, T. G. (2010). Children's gender identity in lesbian and heterosexual two-parent families. *Sex Roles*, *62*(1-2), 114-126.

Bosson, J. K., Prewitt-Freilino, J. L., & Taylor, J. N. (2005). Role rigidity: a problem of identity misclassification?. *Journal of personality and social psychology*, *89*(4), 552.

Bosson, J. K., & Vandello, J. A. (2011). Precarious manhood and its links to action and aggression. *Current Directions in Psychological Science*, *20*(2), 82-86.

Bosson, J. K., Vandello, J. A., Burnaford, R. M., Weaver, J. R., & Wasti, S. A. (2009). Precarious manhood and displays of physical aggression. *Personality and Social Psychology Bulletin*.

Bourdieu, P. (1998). *La domination masculine.* Paris : Éditions du Seuil.

Bourgeois, M. L. (2008, November). La différenciation des sexes et des genres. 1. Aspects biologiques. In *Annales Médico-psychologiques, revue psychiatrique* (Vol. 166, No. 9, pp. 755-769). Elsevier Masson.

Bradbard, M. R., & Parkman, S. A. (1984). Gender differences in preschool children's toy requests. *The Journal of genetic psychology*, *145*(2), 283-284.

Bradley, G., & Wildman, K. (2002). Psychosocial predictors of emerging adults' risk and reckless behaviors. *Journal of youth and adolescence*, *31*(4), 253-265.

Bramel, D. (1963). Selection of a target for defensive projection. *The Journal of Abnormal and Social Psychology*, *66*(4), 318.

Branscombe, N. R., Kobrynowicz, D., & Owen, S. (1996). Gender group identification: Implications for coping with prejudice and self-esteem in women and men. In *Annual Meeting of the American Psychological Association, Toronto, Canada*.

Breedlove, S. M., & Hampson, E. (2002). Sexual differentiation of the brain and behavior. In J. B. Becker, S. M. Breedlove, D. Crews, & M. M. McCarthy (Eds.), Behavioral endocrinology (pp. 75–114). Cambridge, MA: MIT Press.

Brescoll, V. L., & Uhlmann, E. L. (2008). Can an angry woman get ahead? Status conferral, gender, and expression of emotion in the workplace. *Psychological science*, *19*(3), 268-275.

Brewer, M. B. (1988). A dual-process model of impression formation. In T. K. Srull & R. S. Wyer (Eds.), *Advances in social cognition* (Vol. 1, pp. 1-36). Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum.

Brewer, M. B. (2004). Optimal disctinctiveness, social identity, and the self. In M. R. Leary, & J. P. Tangney (Eds.), *Hanbook of self and identity* (pp. 480-491). New York: Guilford Press.

Brewer, M. B., & Lui, L. L. (1989). The primacy of age and sex in the structure of person categories. *Social Cognition, 7*(3), 262-274.

Brewer, M. B., & Silver, M. D. (2000). Group distinctiveness, social identification, and collective mobilization. *Self, identity, and social movements*, *13*, 153-171.

Brewer, M. B., Weber, J. G., & Carini, B. (1995). Person memory in intergroup contexts: Categorization versus individuation. *Journal of Personality and Social Psychology*, *69*(1), 29.

Brody, G. H., Beach, S. R., Philibert, R. A., Chen, Y. F., & Murry, V. M. (2009). Prevention effects moderate the association of 5-HTTLPR and youth risk behavior initiation: Gene× environment hypotheses tested via a randomized prevention design. *Child development*, *80*(3), 645-661.

Bromiley, P., & Curley, S. P. (1992). Individual differences in risk taking. In *Risk-taking Behavior*, Yates JF (ed.). John Wiley: New York.

Broverman, I., Vogel, S., Broverman, D., Clarkson, F., & Rosenkrantz, P. (1972). Sex-role stereotypes: a current appraisal. *Journal of Social Issues, 28*, 59-78.

Brown, I. D. (1982). Exposure and experience are a confounded nuisance in research on driver behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, *14*(5), 345-352.

Brown, I. D., & Groeger, J. A. (1988). Risk perception and decision taking during the transition between novice and experienced driver status. *Ergonomics*, *31*(4), 585-597.

Brown, R. P., & Pinel, E. C. (2003). Stigma on my mind: Individual differences in the experience of stereotype threat. *Journal of experimental social psychology*, *39*(6), 626-633.

Brown, S. L. (2005). Relationships between risk-taking behaviour and subsequent risk perceptions. *British Journal of Psychology*, *96*(2), 155.

Brown, T. G. (2013). *Sex Differences in First-Time DWI Offenders: Role of Alcohol and Neurobiological Factors*. Paper presented at the Transportation Research Board 92nd annual meeting, Washington D.C.

Brown, W. M., Finn, C. J., Cooke, B. M., & Breedlove, S. M. (2002). Differences in finger length ratios between self-identified "butch" and "femme" lesbians. *Archives of sexual behavior*, *31*(1), 123-127.

Burian, B. K., Yanico, B. J., & Martinez, C. R. (1998). Group gender composition effects on judgments of sexual harassment. *Psychology of Women Quarterly*, *22*(3), 465-480.

Burn, S. M., Aboud, R., & Moyles, C. (2000). The relationship between gender social identity and support for feminism. *Sex Roles*, *42*(11-12), 1081-1089.

Burris, C. T., Branscombe, N. R., & Klar, Y. (1997). Maladjustment implications of self and group gender–role discrepancies: An ordered-discrepancy model. *European journal of social psychology*, *27*(1), 75-95.

Buss, A. H., & Perry, M. (1992). The aggression questionnaire. *Journal of personality and social psychology*, *63*(3), 452.

Buss, D. M. (1989). Sex differences in human mate preferences: Evolutionary hypotheses tested in 37 cultures. *Behavioral and brain sciences*, *12*(01), 1-14.

Buss, D. M. (2000). Desires in human mating. *Annals of the New York Academy of Sciences*, *907*(1), 39-49.

Buss, D. M., & Barnes, M. (1986). Preferences in human mate selection. *Journal of personality and social psychology*, *50*(3), 559.

Bussey, K., & Bandura, A. (1992). Self-regulatory mechanisms governing gender development. *Child Development, 63*, 1236-1250.

Bussey, K., & Bandura, A. (1999). Social cognitive theory of gender development and differentiation. *Psychological review*, *106*(4), 676.

Buyukgoze-Kavas, A. (2009). Self-esteem and health-risk behaviors among Turkish late adolescents. *Adolescence*, *44*(173), 187-198.

Byrnes, J.P. (2005). The development of self-regulated decision making, in Jacobs, J.E. &-Klaczynski, P.A. (ed), *The development of judgment and decision making in children and adolescents*, Mahwah, NJ : Lawrence Erlbaum Associates.

Byrnes, J.P., McClenney, B. (1994). Decision-making in young adolescents and adults.-*Journal of Experimental Child Psychology, 58*, 359–388.

Byrnes, J. P., Miller, D. C., & Schafer, W. D. (1999). Gender differences in risk taking: A meta-analysis. *Psychological Bulletin*, *125*(3), 367-383. http://doi.org/10.1037/0033-2909.125.3.367

Cadet, B. (2006). Percevoir et évaluer les risques. In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, M. T. Munoz-Sastre, (Eds). *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir* (pp.35-60). Bruxelles: De Boeck

Cadet, B., & Kouabénan, D. R. (2005). *Evaluer et modéliser les risques: apports et limites de différents paradigmes dans le diagnostic de sécurité* (Vol. 68, No. 1, pp. 7-35). Presses Universitaires de France.

Caliendo, M., Fossen, F. M., & Kritikos, A. S. (2009). Risk attitudes of nascent entrepreneurs–new evidence from an experimentally validated survey. *Small Business Economics*, *32*(2), 153-167.

California Highway Patrol. (1994). *1993 annual report of fatal and injury motor vehicle traffic accidents*. Sacramento, CA: CHP.

Cameron, J. E. (2004). A three-factor model of social identity. *Self and identity*, *3*(3), 239-262.

Cameron, J. E., & Lalonde, R. N. (2001). Social identification and gender-related ideology in women and men. *British Journal of Social Psychology*, *40*(1), 59-77.

Campbell, B. C., Dreber, A., Apicella, C. L., Eisenberg, D. T., Gray, P. B., Little, A. C., ... & Lum, J. K. (2010). Testosterone exposure, dopaminergic reward, and sensation-seeking in young men. *Physiology & behavior*, *99*(4), 451-456.

Cantor, N. (1990). Social psychology and sociobiology: What can we leave to evolution?. *Motivation and Emotion*, *14*(4), 245-254.

Carli, L. L. (2001). Gender and social influence. *Journal of Social Issues,57* , 725 – 741.

Carpenter, S., & Trentham, S. (2001). Should we take « gender » out of gender subtypes? The effects of gender, evaluative valence, and context on the organization of person subtypes. *Sex Roles*, *45*(7-8), 455–480.

Carver, P. R., Egan, S. K., & Perry, D. G. (2004). Children who question their heterosexuality. *Developmental psychology*, *40*(1), 43.

Carver, P. R., Yunger, J. L., & Perry, D. G. (2003). Gender identity and adjustment in middle childhood. *Sex roles*, *49*(3-4), 95-109.

Cauffman, E., & Steinberg, L. (2000). Researching adolescents' judgment and culpability. In T. Grisso & R. G. Schwartz (Eds.), *Youth on trial: A developmental perspective on juvenile justice* (pp. 325–343). Chicago: The University of Chicago.

Causse, P., Delhomme, P., & Kouabenan, D. R. (2005). Jugements comparatifs et absolus de deux risques routiers contexualisés et raisons invoquées quant à ces jugements. *Psychologie du Travail et des Organisations*, *11*(3), 191-208.

Causse, P., Kouabénan, D. R., & Delhomme, P. (2004). *Perception du risque d'accident lié à l'alcool chez des jeunes automobilistes: quelques déterminants de l'optimisme comparatif* (Vol. 67, No. 3, pp. 235-256). Presses Universitaires de France.

Causse, P., Kouabenan, D. R., & Delhomme, P. (2006). L'optimisme comme biais dans la perception des risques: illusion ou réalisme. *Psychologie du risque: Identifier, évaluer, prévenir. De Boeck, Bruxelles*, 147-163.

Cazenave, N., Le Scanff, C., & Woodman, T. (2003). *Spécificité de la prise de risque chez les femmes [Specificity of risk-taking among women]*. Paper presented at the 10e Congrès de l'Association des Chercheurs en Activités Physiques et Sportives (ACAPS), Toulouse.

Cazenave, N., Le Scanff, C., & Woodman, T. (2007). Psychological profiles and emotional regulation characteristics of women engaged in risk-taking sports. *Anxiety, stress, and coping*, *20*(4), 421-435.

Cejka, M. A., & Eagly, A. H. (1999). Gender-stereotypic images of occupations correspond to the sex segregation of employment. *Personality and social psychology bulletin*, *25*(4), 413-423.

Chambers, R. A., Taylor, J. R., & Potenza, M. N. (2003). Developmental Neurocircuitry of Motivation in Adolescence: A Critical Period of Addiction Vulnerability. *Am J Psychiatry*, *160*(6), 1041-1052.

Chapman, P. R., & Underwood, G. (1998). Visual search of driving situations: danger and experience. *Perception*, *27*(8), 951-964.

Chapman, P., & Underwood, G. (2000). Forgetting near-accidents: the roles of severity, culpability and experience in the poor recall of dangerous driving situations. *Applied Cognitive Psychology*, *14*(1), 31-44.

Chassin, L., Flora, D.B. (2004). Trajectories of alcohol and drug use and dependence from adolescence to adulthood : the effects of familial alcoholism and personality. *Journal of Abnormal Psychology,* 113 (4), 483–498.

Chassin, L., Presson, C. C., Sherman, S. J., Corty, E., & Olshavsky, R. W. (1981). Self-images and cigarette smoking in adolescence. *Personality and Social Psychology Bulletin*, *7*(4), 670-676.

Chateignier, C., Chekroun, P., Nugier, A., & Dutrévis, M. (2011). « Femme au volant. . . » : effet de la menace du stéréotype et de la colère sur les performances des femmes à une tâche liée à la conduite automobile. *Année psychologique, 111*(4), 673-700.

Chatman, C. M., Malanchuk, O., & Eccles, J. S. (2003). Implicit and explicit racial centrality and their differential implications for behavior. *Unpublished manuscript. University of Michigan, Ann Arbor.*

Chau, A. W., & Phillips, J. G. (1995). Effects of perceived control upon wagering and attributions in computer blackjack. *The Journal of General Psychology*, *122*(3), 253-269.

Chen, L.-H., Baker, S. P., Braver, E. R., & Li, G. (2000). Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16-and 17-year-old drivers. *Jama*, *283*(12), 1578–1582.

Cherney, I. D., & Ryalls, B. O. (1999). Gender-linked differences in the incidental memory of children and adults. *Journal of experimental child psychology*, *72*(4), 305-328.

Cherpitel, C. J. (1993). Alcohol, injury, and risk-taking behavior: Data from a National Sample. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, *17*(4), 762-766.

Cheryan, S., Cameron, J. S., Katagiri, Z., & Monin, B. (2008). Compensating for threatened manliness. *Manuscript submitted for publication*.

Chiland, C. (1995). La naissance de l'identité sexuée. In S. Lebovici, R. Diatkine, & M. Soulé (Eds.), *Traité de psychiatrie de l'enfance et de l'adolescence*. Paris: PUF.

Chipman, M. L., MacGregor, C. G., Smiley, A. M., & Lee-Gosselin, M. (1992). Time vs. distance as measures of exposure in driving surveys. *Accident Analysis & Prevention*, *24*(6), 679-684.

Choquet, M., Marcelli, D., Ledoux, S. (1993). Les comportements à risque des adolescents : approches épidémiologique et clinique. Dans Tursz, Souteyrand, Salmi (dir.), *Adolescence et risque* (pp. 111-128). Paris : Syros.

Ciairano, S. (2004). *Risk-behaviour in adolescence: Drug-use and sexual activity in Italy and The Netherlands*. Groningen,, The Netherlands: Stichting Kinderstudies.

Claes, M., Lacourse, E., Ercolani, A. P., Pierro, A., Leone, L., & Presaghi, F. (2005). Parenting, peer orientation, drug use, and antisocial behavior in late adolescence: A cross-national study. *Journal of Youth and Adolescence*, *34*(5), 401-411.

Claret, P. L., del Castillo, J. D. D. L., Moleón, J. J. J., Cavanillas, A. B., Martı n, M. G., & Vargas, R. G. (2003). Age and sex differences in the risk of causing vehicle collisions in Spain, 1990 to 1999. *Accident Analysis & Prevention*, *35*(2), 261-272.

Clark, A. P. (2004). Self-perceived attractiveness and masculinization predict women's sociosexuality. *Evolution and Human Behavior*, *25*(2), 113-124.

Clark, A. E., & Loheac, Y. (2007). "It wasn't me, it was them!" Social influence in risky behavior by adolescents. *Journal of health economics*, *26*(4), 763-784.

Clarke, D. D., Ward, P., & Truman, W. (2002). In-depth accident causation study of young drivers. *TRL REPORT 542*. Consulté à l'adresse http://trid.trb.org/view.aspx?id=726440

Clifton, A. K., McGrath, D., & Wick, B. (1976). Stereotypes of woman: A single category?. *Sex Roles*, *2*(2), 135-148.

Coates, J. M., & Herbert, J. (2008). Endogenous steroids and financial risk taking on a London trading floor. *Proceedings of the national academy of sciences*, *105*(16), 6167-6172.

Codol, J. P. (1973). Le phénomène de la "conformité supérieure de soi" dans une situation d'estimation perceptive de stimulus physiques. *Cahiers de Psychologie*, *16*, 11-23.

Codol, J. P. (1975). «Effet PIP» et conflit de normes. *L'année psychologique*, *75*(1), 127–145.

Codol, J.-P. (1984). La perception de la similitude interpersonnelle : influence de l'appartenance catégorielle et du point de référence de la comparaison. *Année psychologique, 84*(1), 43-56.

Codol, J. P. (1985). L'estimation des distances physiques entre personnes: Suis-je aussi loin de vous que vous l'êtes de moi? *L'année psychologique, 85*, 517-534.

Codol, J. P. (1986). La quête de la similitude et de la différenciation sociale: une approche cognitive du sentiment d'identité. In *Identité individuelle et personnalisation* (p. 153-164). Toulouse: Privat.

Codol, J. P., Jarymowicz, M., Kaminska-Feldman, M., & Szuster-Zbrojewicz, A. (1989). Asymmetry in the estimation of interpersonal distance and identity affirmation. *European Journal of Social Psychology, 19*, 11-22.

Cohen-Bendahan, C. C., van de Beek, C., & Berenbaum, S. A. (2005). Prenatal sex hormone effects on child and adult sex-typed behavior: methods and findings. *Neuroscience & Biobehavioral Reviews*, *29*(2), 353-384.

Cohen, J., Cohen, P., West, S. G., & Aiken, L. S. (2003). *Applied multiple correlation/regression analysis for the behavioral sciences. (3 ed.)*.Hillsdale.

Cohn, L. D., MacFarlane, S., Yanez, C., & Imai, W. K. (1995). Risk-perception: differences between adolescents and adults. *Health Psychology*, *14*(3), 217-222.

Collaer, M. L., & Hines, M. (1995). Human behavioral sex differences: a role for gonadal hormones during early development?. *Psychological bulletin*, *118*(1), 55.

Connell, R. W. (2001). Understanding men: Gender sociology and the new international research on masculinities. *Social thought & research*, 13-31.

Connell, R. W., & Messerschmidt, J. W. (2005). Hegemonic masculinity rethinking the concept. *Gender & society*, *19*(6), 829-859.

Connor, J. M., Poyrazlı, S., Ferrer-Wreder, L., & Grahame, K. M. (2004). The relation of age, gender, ethnicity, and risk behaviors to self-esteem among students in nonmainstream schools. ***Adolescence, 39*** (155), 457–473.

Constantinople, A. (1973). Masculinity-femininity: An exception to a famous dictum?. *Psychological bulletin*, *80*(5), 389.

Cook, P. A., & Bellis, M. A. (2001). Knowing the risk: relationships between risk behaviour and health knowledge. *Public health*, *115*(1), 54-61.

Corbett, C. (2001). Explanations for « understating » in self-reported speeding behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *4*(2), 133–150.

Corbett, C., & Caramlau, I. (2006). Gender differences in responses to speed cameras Typology findings and implications for road safety. *Criminology and Criminal Justice*, *6*(4), 411-433.

Corby, B. C., Hodges, E. V., & Perry, D. G. (2007). Gender identity and adjustment in black, Hispanic, and white preadolescents. *Developmental Psychology*, *43*(1), 261.

Corneille, O. (1997). La catégorisation sociale. *La psychologie sociale: l'ère de la cognition. Grenoble: Presses Universitaires de Grenoble.*

Coslin, P. G. (2003). *Les conduites à risque à l'adolescence*. Armand Colin.

Costermans, J. (2001). Les activités cognitives [Cognitive activities]. *Paris: De Boeck*.

Cota, A. A., & Dion, K. L. (1986). Salience of gender and sex composition of ad hoc groups: An experimental test of distinctiveness theory. *Journal of Personality and Social Psychology*, *50*(4), 770.

Courtenay, W. H. (1998). College men's health: an overview and a call to action. *Journal of American College Health*, *46*(6), 279-290.

Courtenay, W. H. (2000). Constructions of masculinity and their influence on men's well-being: a theory of gender and health. *Social Science & Medicine, 50*, 1385-1401.

Courtois, R. (2011). *Les conduites à risque à l'adolescence : Repérer, prévenir et prendre en charge*. Dunod.

Crisp, B. R., & Barber, J. G. (1995). The effect of locus of control on the association between risk perception and sexual risk-taking. *Personality and individual differences*, *19*(6), 841-845.

Croizet, J. C., Désert, M., Dutrevis, M., & Leyens, J. P. (2001). Stereotype threat, social class, gender, and academic under-achievement: When our reputation catches up to us and takes over. *Social Psychology of Education*, *4*(3-4), 295-310.

Cross, C. P., Copping, L. T., & Campbell, A. (2011). Sex differences in impulsivity: a meta-analysis. *Psychological bulletin*, *137*(1), 97.

Cross, S. E., & Madson, L. (1997). Models of the self: self-construals and gender. *Psychological bulletin*, *122*(1), 5.

Csathó, Á., Osváth, A., Bicsák, É., Karádi, K., Manning, J., & Kállai, J. (2003). Sex role identity related to the ratio of second to fourth digit length in women. *Biological psychology*, *62*(2), 147-156.

Dabbs, J. M., Hopper, C. H., & Jurkovic, G. J. (1990). Testosterone and personality among college students and military veterans. *Personality and Individual Differences*, *11*(12), 1263-1269.

Dabbs, J. M., & Morris, R. (1990). Testosterone, social class, and antisocial behavior in a sample of 4,462 men. *Psychological Science*, *1*(3), 209-211.

d'Acremont, M., & Van der Linden, M. (2006). Gender differences in two decision-making tasks in a community sample of adolescents. *International Journal of Behavioral Development, 30*(4), 352-358.

Dafflon-Novelle, A. (2004). *Pourquoi les garçons ne jouent pas aux Barbies et les filles ne se déguisent pas en cow-boys? [Why boys don't play Barbie and girls don't wearing cow-boys' suit?]*. Paper presented at the Communication to the Cinquième Congrès International de Psychologie Sociale en Langue Française, Lausanne, Suisse.

Dafflon Novelle, A. (2006). Identité sexuée: construction et processus. *Filles-Garçons. Socialisation différenciée*, 9-26.

Dahlback, O. (1990). Personality and risk taking*, Personality and Individual Differences*, 11, 1235-1242.

Dahlen, E. R., Martin, R. C., Ragan, K., & Kuhlman, M. M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis & Prevention*, *37*(2), 341-348.

Daitzman, R., & Zuckerman, M. (1980). Disinhibitory sensation seeking, personality and gonadal hormones. *Personality and Individual Differences*, *1*(2), 103-110.

Daly, M., & Wilson, M. (1988). *Homicide*. Transaction Publishers.

Daly, M., & Wilson, M. (1988). *Homicide*. New York: Aldine de Gruyter.

Daly, M., & Wilson, M. (2001). Risk-taking, intrasexual competition, and homicide. Nebraska Symposium on Motivation, 47, 1–36.

Daly, M., & Wilson, M. (2002). Two special issues on risk. *Evolution and Human Behavior*, *23*(1), 1-2.

Damasio, A. R. (1994). *Descartes' Error : Emotion, Reason, and the Human Brain*. Grosset/Putnam.

Damasio, A. R., Tranel, D. (1991). Somatic markers and the guidance of behavior : theory and preliminary testing. In H. S. Levin, H. M. Eisenberg, & A. L. Benton (Eds.), *Frontal Lobe Function and Dysfunction* (pp. 217–229). Oxford, Oxford University Press.

Dambrun, M. (2014). Théorie de la Dominance Sociale de Sidanius et Pratto. *Document produit dans le cadre d'un projet à l'initiative de l'AFPS Préjugés et Stéréotypes,* Récupéré de http://www.prejuges-stereotypes.net/espaceDocumentaire/dambrunTDS.pdf

Dasgupta, N., & Asgari, S. (2004). Seeing is believing: Exposure to counterstereotypic women leaders and its effect on the malleability of automatic gender stereotyping. *Journal of Experimental Social Psychology*, *40*(5), 642-658.

Dasgupta, N., & Rivera, L. M. (2006). From automatic antigay prejudice to behavior: the moderating role of conscious beliefs about gender and behavioral control. *Journal of personality and social psychology*, *91*(2), 268.

Davidson, M. J., & Burke, R. J. (2004). Les femmes dans le management. Une perspective mondiale. *Revue française de gestion*, (151), 129-143.

Davies, G. M., & Patel, D. (2005). The influence of car and driver stereotypes on attributions of vehicle speed, position on the road and culpability in a road accident scenario. *Legal and Criminological Psychology, 10*, 45-62.

Deaux, K. (1996). Social identification. In E. T. Higgins & A. W. Kruglanski (Eds.), *Social psychology: Handbook of basic principles* (pp. 777–798). New York: Guilford Press.

Deaux, K., & Farris, E. (1977). Attributing causes for one's own performance: The effects of sex, norms, and outcome. *Journal of research in Personality*, *11*(1), 59-72.

Deaux, K., & LaFrance, M. (1998). Gender. In D. T. Gilbert, S. T. Fiske & G. Lindzey (Eds.), *The handbook of social psychology* (Vol. 1, pp. 788-827). New-York: Mc Graw - Hill.

Deaux, K., & Lewis, L. L. (1983). Components of gender stereotypes. *Psychological Documents, 13*, 25.

Deaux, K., & Lewis, L. L. (1984). Structure of gender stereotypes : interrelations among components and gender labels. *Journal of Personality and Social Psychology, 46*(5), 991-1004.

Deaux, K., & Major, B. (1987). Putting gender into context : an interactive model of gender-related behavior. *Psychological Review, 94*, 3, 369-389.

Deaux, K., Winton, W., Crowley, M., & Lewis, L. L. (1985). Level of categorization and content of gender stereotypes. *Social Cognition*, *3*(2), 145-167.

De Bosscher, S., & Durand-Delvigne, A. (2002). Asymétrie sociale et asymétrie cognitive: Etude de l'opérativité des catégories de sexe. *L'Orientation scolaire et professionnelle*, *31*(1), 57-74.

De Bosscher, S., Durand-Delvigne, A., Przygodzki-Lionet, N., & Rémy, L. (2010). Comment les enfants utilisent-ils les catégories de sexe?. *Revue Européenne de Psychologie Appliquée/European Review of Applied Psychology*, *60*(3), 189-199.

Deery, H. (1999). Hazard and Risk Perception among Young Novice Drivers. *Journal of Safety Research*, *30*(4), 225 - 236. http://doi.org/DOI: 10.1016/S0022-4375(99)00018-3

Deery, H. A., & Fildes, B. N. (1999). Young novice driver subtypes: Relationship to high-risk behavior, traffic accident record, and simulator driving performance. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, *41*(4), 628-643.

Deffenbacher, J. L., Deffenbacher, D. M., Lynch, R. S., & Richards, T. L. (2003). Anger, aggression, and risky behavior: a comparison of high and low anger drivers. *Behaviour research and therapy*, *41*(6), 701-718.

Deffenbacher, J.L., Oetting, E.R., & Lynch, R.S. (1994). Development of a Driving Anger Scale. *Psychological Reports*, 74, 83-91.

Degenhardt, L., Chiu, W. T., Sampson, N., Kessler, R. C., Anthony, J. C., Angermeyer, M., ... & Wells, J. E. (2008). Toward a global view of alcohol, tobacco, cannabis, and cocaine use: findings from the WHO World Mental Health Surveys. *PLoS Med*, *5*(7), e141.

De Groot, S., De Winter, J. C. F., Wieringa, P. A., & Mulder, M. (2010, May). An analysis of braking measures. In *Proceedings Driving Simulation Conference 2009, Monaco*.

DeJoy, D. M. (1989). The optimism bias and traffic accident risk perception. *Accident Analysis & Prevention*, *21*(4), 333–340.

DeJoy, D. M. (1992). An examination of gender differences in traffic accident risk perception. *Accident Analysis & Prevention*, *24*(3), 237-246.

DeJoy, D.M. (1996). Theoretical models of health behavior and workplace self-protective behavior, *Journal of Safety Research*, 27, 61-72.

DeKay, W. T., & Buss, D. M. (1992). Human nature, individual differences, and the importance of context: Perspectives from evolutionary psychology. *Current Directions in Psychological Science*, 184-189.

Délégation à la sécurité et à la circulation routière. (2013). Bilan des examens du permis de conduire. Année 2012. Paris: Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-Mer, des Collectivités Territoriales et de l'Immigration.

Delhomme, P. (1991). Comparing one's driving with others': assessment of abilities and frequency of offences. Evidence for a superior conformity of self-bias? *Accident Analysis & Prevention*, *23*(6), 493-508.

Delhomme, P. (2000). Optimisme comparatif chez les usagers de la route: une protection contre le risque ? *Pratiques Psychologiques*, *1*, 99-109.

Delhomme, P. (2001). Évaluation d'actions possibles face à un risque: Une approche expérimentale de l'effet du contrôle subjectif sur l'optimisme absolu et comparatif. *Revue internationale de psychologie sociale*.

Delhomme, P. (2002, December). Croyances des jeunes automobilistes en matière de vitesse. In *Rapport final. Convention DSCR-INRETS n 00/010/T-étude* (No. 7, p. 2002).

Delhomme, P., & Cauzard, J. P. (2000). Comparer sa vitesse à celle d'autrui comparaison sociale et représentation de la conduite chez les automobilistes européens. *Recherche-Transports-Sécurité*, *67*, 39-60.

Delhomme, P., Dedobbeleer, W. (2009). *Manual to design, implement and evaluate road safety communication campaigns*. WP3 In Campaigns and Awareness Raising Strategies in Traffic Safety (CAST), 6e PCRD, CE.

Delhomme, P., & Meyer, T. (1999). Un instrument d'analyse: l'optimisme comparatif. *Risques*, *39*, 100-105.

Delhomme, P., Verlhiac, J. F., & Martha, C. (2009). Are drivers' comparative risk judgments about speeding realistic?. *Journal of safety research*, *40*(5), 333-339.

Delignières, D. (1993). Risque préférentiel, risque perçu et prise de risque. *Cognition et performance*, 79-102.

Demarque, C. (2011). *Perspective temporelle future et communication engageante, une approche psychosociale du rapport au temps dans le domaine de l'environnement* (Doctoral dissertation, Aix-Marseille Université).

Demoli, Y. (2014). Les femmes prennent le volant. *Travail, genre et sociétés*, *32*(2), 119-140.

Derks, B., Scheepers, D., Van Laar, C., & Ellemers, N. (2011). The threat vs. challenge of car parking for women: How self-and group affirmation affect cardiovascular responses. *Journal of Experimental Social Psychology*, *47*(1), 178-183.

Deroin, V. (2010). Diffusion et utilisation des TIC en France et en Europe en 2009. *DEPS - Culture chiffres, 2*(2), 1-12.

Deschamps, J. L. (1980). L'identité sociale et les rapports de domination. *Revue Suisse de Sociologie, 6*, 111-122.

Deschamps, J. C. (1982). Differenciations Entre Soi et Autrui et Entre Groupes. In *Cognitive analysis of social behavior* (pp. 247-266). Springer Netherlands.

Deschamps, J. C., & Doise, W. (1979). L'effet du croisement des appartenances catégorielles. *Expériences entre groupes*, *19*, 293.

Deschamps, J. C., & Personnaz, B. (1979). Etudes entre groupes' dominants' et'dominés': Importance de la présence du hors-groupe dans les discriminations évaluatives et comportementales. *Social Science Information*, *18*(2), 269-305.

Desplechin. M. (2012). *Le manifeste des femmes* [Campagne]. Récupéré de http://www.securite-routiere.gouv.fr/en-parler-agir/le-manifeste-des-femmes

Desricbard, O., Verlhiac, J. F., & Mithabet, I. (2001). Beliefs about average-risk, efficacy and effort as sources of comparative optimism. *Personality and Individual Differences*, *5*, 607-608.

Devine, P. G. (1989). Stereotypes and prejudice: their automatic and controlled components. *Journal of personality and social psychology*, *56*(1), 5.

de Waard, D., & Rooijers, T. (1994). An experimental study to evaluate the effectiveness of different methods and intensities of law enforcement on driving speed on motorways. *Accident Analysis & Prevention*, *26*(6), 751-765.

De Winter, J., & Dodou, D. (2010). The Driver Behavior Questionnaire as a predictor of accidents: A meta-analysis. *Journal of Safety Research*.

Diekman, A. B., & Eagly, A. H. (2000). Stereotypes as dynamic constructs: Women and men of the past, present, and future. *Personality and social psychology bulletin*, *26*(10), 1171-1188.

DiDonato, M. D., & Berenbaum, S. A. (2011). The benefits and drawbacks of gender typing: How different dimensions are related to psychological adjustment. *Archives of sexual behavior*, *40*(2), 457-463.

Dodge, K. A., & Pettit, G. S. (2003). A biopsychosocial model of the development of chronic conduct problems in adolescence. *Developmental psychology*, *39*(2), 349.

Doherty, S. T., Andrey, J. C., & MacGregor, C. (1998). The situational risks of young drivers: The influence of passengers, time of day and day of week on accident rates. *Accident Analysis & Prevention*, *30*(1), 45-52.

Dohmen, T. J., Falk, A., Huffman, D., Sunde, U., Schupp, J., & Wagner, G. G. (2005). Individual risk attitudes: New evidence from a large, representative, experimentally-validated survey. IZA Discussion Paper No. 1730.

Douglas, M., Wildavsky, A. (1983). *Risk and culture, an essay on the selection of technical and environmental dangers*, Berkeley, University of California Press.

Dreber, A., Apicella, C.L. (2009). The 7R polymorphism in the dopamine receptor D4 gene (DRD4) is associated with financial risk taking in men, *Evolution and Human Behavior*, *30, 2*, *85-92*.

Dryfoos, J. G. (1990). *Adolescents at risk: Prevalence and prevention*. Oxford University Press.

Duangpatra, K. N., Bradley, G. L., & Glendon, A. I. (2009). Variables affecting emerging adults' self-reported risk and reckless behaviors. *Journal of Applied Developmental Psychology*, *30*(3), 298-309.

Duarte, S., Dambrun, M., & Guimond, S. (2004). La dominance sociale et les" mythes légitimateurs": Validation d'une version française de l'échelle d'orientation à la dominance sociale. *Revue internationale de psychologie sociale*.

Duff, C. (2008). The pleasure in context. *International Journal of Drug Policy*, *19*(5), 384-392.

Duncan, J., Williams, P., & Brown, I. (1991). Components of driving skill: experience does not mean expertise. *Ergonomics*, *34*(7), 919-937.

Dworkin, J. (2005). Risk taking as developmentally appropriate experimentation for college students. *Journal of Adolescent Research*, *20*(2), 219-241.

Eagly, A. H. (1987). Reporting sex difference. *American Psychologist, 42,* 756-757.

Eagly, A. H., Beall, A. E., & Sternberg, R. J. (Eds.). (2005). *The psychology of gender*. Guilford Press.

Eagly, A. H., & Carli, L. L. (2007). Women and the labyrinth of leadership. *Harvard business review*, *85*(9), 62.

Eagly, A. H., & Chaiken, S. (1993). *The psychology of attitudes*. Harcourt Brace Jovanovich College Publishers.

Eagly, A. H., & Diekman, A. B. (1997). The accuracy of gender stereotypes: A dilemma for feminism. *Revue internationale de psychologie sociale*, *10*, 11-30.

Eagly, A. H., & Diekman, A. B. (2005). What is the problem? Prejudice as an attitude-in-context. *On the nature of prejudice*, *50*, 19-35.

Eagly, A. H., Diekman, A. B., Johannesen-Schmidt, M. C., & Koenig, A. M. (2004). Gender gaps in sociopolitical attitudes: a social psychological analysis. *Journal of Personality and Social Psychology*, *87*(6), 796.

Eagly, A. H., & Karau, S. J. (2002). Role congruity theory of prejudice toward female leaders. *Psychological review*, *109*(3), 573.

Eagly, A. H., Makhijani, M. G., & Klonsky, B. G. (1992). Gender and the evaluation of leaders: A meta-analysis. *Psychological bulletin*, *111*(1), 3.

Eagly, A. H., & Wood, W. (1999). The origins of sex differences in human behavior: Evolved dispositions versus social roles. *American psychologist*, *54*(6), 408.

Eagly, A. H., Wood, W., & Diekman, A. B. (2000). Social role theory of sex differences and similarities: A current appraisal. *The developmental social psychology of gender*, 123-174.

Eccles, J. S. (1987). Adolescence: gateway to gender-role transcendance. In D. B. Carter (Ed.), *Current conceptions of sex roles and sex typing. Theory and research* (pp. 225-273). New-York, NY: Praeger.

Eccles, J. S., Adler, T. F., Futterman, R., Goff, S. B., Kaczala, C. M., Meece, J. L., & Midgley, C. (1983). Expectancies, values, and academic behaviors. In J.T. Spence (Ed.), *Achievement and achievement motivation* (pp. 75-146). San Francisco, CA: Freeman.

Edelbrock, C. S., & Sugawara, A. I. (1978). Acquisition of sex-typed preferences in preschool-aged children. *Developmental Psychology*, *14*(6), 614.

Egan, S. K., & Perry, D. G. (2001). Gender identity: a multidimensional analysis with implications for psychosocial adjustment. *Developmental psychology*, *37*(4), 451.

Ehrenberg, A. (1991). *Le Culte de la performance*. Paris: Calmann-Lévy.

Ehrhardt, A. A., & Meyer-Bahlburg, H. F. (1981). Effects of prenatal sex hormones on gender-related behavior. *Science*, *211*(4488), 1312-1318.

Eichstedt, J. A., Serbin, L. A., Poulin-Dubois, D., & Sen, M. G. (2002). Of bears and men: Infants' knowledge of conventional and metaphorical gender stereotypes. *Infant Behavior and Development*, *25*(3), 296-310.

Elander, J., West, R., & French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological bulletin*, *113*(2), 279.

Eley, T. C., Lichtenstein, P., & Stevenson, J. (1999). Sex differences in the etiology of aggressive and nonaggressive antisocial behavior: Results from two twin studies. *Child development*, *70*(1), 155-168.

Elias, M. (1981). Serum cortisol, testosterone, and testosterone-binding globulin responses to competitive fighting in human males. *Aggressive Behavior*.

Ellemers, N., Knippenberg, A., & Wilke, H. (1990). The influence of permeability of group boundaries and stability of group status on strategies of individual mobility and social change. *British Journal of Social Psychology*, *29*(3), 233-246.

Ellemers, N., Spears, R., & Doosje, B. (1997). Sticking together or falling apart: In-group identification as a psychological determinant of group commitment versus individual mobility. *Journal of personality and social psychology*, *72*(3), 617.

Ellickson, P. L., McCaffrey, D. F., & Klein, D. J. (2009). Long-term effects of drug prevention on risky sexual behavior among young adults. *Journal of Adolescent Health*, *45*(2), 111-117.

Elliott, M. A., Armitage, C. J., & Baughan, C. J. (2003). Drivers' compliance with speed limits: an application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology*, *88*(5), 964

Elliott, M. A., & Baughan, C. J. (2004). Developing a self-report method for investigating adolescent road user behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *7*(6), 373-393.

Englander, T., Farago, K., Slovic, P., & Fischhoff, B. (1986). A comparative analysis of risk perception in Hungary and the United States. *Social Behaviour*.

Engström, I., Gregersen, N. P., Hernetkoski, K., Keskinen, E., & Nyberg, A. (2003). Young novice drivers, driver education and training. *Literature Review. VTI Report A*, *491*. Consulté à l'adresse https://www.vti.se/en/publications/pdf/young-novice-drivers-driver-education-and-training-literature-review.pdf

Epstein, S., Pacini, R. (1999). Some basic issues regarding dual-process theories from the perspective of cognitive–experiential self-theory. In Chaiken, S., Trope, Y. (Eds.), *Dualprocess theories in social psychology* , 462–482, New York, Guilford.

Erickson, M. L., & Jensen, G. F. (1977). " Delinquency Is Still Group Behavior!": Toward Revitalizing the Group Premise in the Sociology of Deviance. *Journal of Criminal Law and Criminology*, 262-273.

ERSO (European Road Safety Observaotory). (2012). *Traffic Safety Basic Facts 2012 - Gender*. Récupéré de http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2012-dacota-ntua-gender.pdf

Essau, C. A. (2004). Risk-taking Behaviour among German Adolescents. *Journal of youth studies*, *7*(4), 499-512.

Esterle-Hedibel, M. (1995). *Le rite et le risque : la culture du risque dans les bandes de jeunes de milieu populaire à travers la conduite routière*. Paris 5. Consulté à l'adresse http://www.theses.fr/1995PA05H028

European Transport Safety Council. (2013). *Risk on the road – A male problem ?* récupéré de http://etsc.eu/risk-on-the-roads-a-male-problem-pin-flash-25/

Evans, J. S. B. T. (1984). Heuristic and analytic processes in reasoning. *British Journal ofPsychology*, 75, 451–468.

Evans, L. (1991). *Traffic Safety and the driver*. New-York: Van Nostrand Reinhold.

Eysenck, H. J. (1976). *Sex and personality*. London: Open Books.

Fagan, J. F., & Singer, L. T. (1979). The role of simple feature differences in infants' recognition of faces. *Infant Behavior and Development*, *2*, 39-45.

Fagot, B. I. (1978). The influence of sex of child on parental reactions to toddler children. *Child Development, 49*, 459-465.

Fagot, B. I., Kronsberg, S., & MacGregor, D. (1985). Adult responses to young children in risky situations. *Merill-Palmer Quarterly, 31*(4), 385-395.

Fagot, B. L., & Leinbach, M. D. (1985). Gender identity: Some thoughts on an old concept. *Journal of the American Academy of Child Psychiatry*, *24*(6), 684-688.

Fagot, B. I., Leinbach, M. D., & Hagan, R. (1986). Gender labeling and the adoption of sex-typed behaviors. *Developmental Psychology*, *22*(4), 440.

Faragó, K., Kiss, O., & Boros, J. (2008). Risk-taking in entrepreneurs, compared to criminals and students: The role of uncertainty and stakes. *The Journal of Socio-Economics*, *37*(6), 2231-2241.

Farrington, D. P. (1995). The development of offending and antisocial behaviour from childhood: Key findings from the Cambridge Study in Delinquent Development. *Journal of Child Psychology and Psychiatry*, *6*(36), 929-964.

Farrow, J. A., & Brissing, P. (1990). Risk for DWI: A new look at gender differences in drinking and driving influences, experiences, and attitudes among new adolescent drivers. *Health Education & Behavior*, *17*(2), 213-221.

Feingold, A. (1994). Gender differences in personality: a meta-analysis. *Psychological Bulletin, 116*(3), 429-456.

Feinman, S. (1981). Why is cross-sex-role behavior more approved for girls than for boys? A status characteristic approach. *Sex Roles, 7,* 289-300.

Félonneau, M.-l., & Becker, M. (2011). "Femmes au volant, danger au tournant". Les conductrices sont-elles victimes d'une menace du stéréotype? *Psychologie du Travail et des Organisations, 14*(4), 314-329.

Ferber, E. (2014). *A Kind of Magic: An Autobiography*. Vintage. (Ouvrage original publié en 1963 sous le titre *A Kind of Magic*. New York, NY : Doubleday).

Ferguson, S. A., Williams, A. F., Chapline, J. F., Reinfurt, D. W., & De Leonardis, D. M. (2001). Relationship of parent driving records to the driving records of their children. *Accident Analysis & Prevention*, *33*(2), 229-234.

Fernandes, R., Job, R.F.S. (2007). A challenge to the assumed generalizability of prediction and countermeasure for risky driving : different factors predict different risky behaviors, *Journal of Safety Research*, 38, 59-70.

Festinger, L. (1957). *A Theory of Cognitive Dissonance*. Evanston, Ill.: Row, Peterson.

Fingerhut, L. A., Cox, C. S., & Warner, M. (1998). International comparative analysis of injury mortality. Findings from the ICE on injury statistics. International Collaborative Effort on Injury Statistics. *Advance data*, (303), 1-20.

Fink, B., Manning, J. T., & Neave, N. (2004). Second to fourth digit ratio and the 'big five'personality factors. *Personality and Individual Differences*, *37*(3), 495-503.

Fink, B., Neave, N., Laughton, K., & Manning, J. T. (2006). Second to fourth digit ratio and sensation seeking. *Personality and Individual Differences*, *41*(7), 1253-1262.

Finn, P., & Bragg, B. W. (1986). Perception of the risk of an accident by young and older drivers. *Accident Analysis & Prevention*, *18*(4), 289–298.

Finucane, M. L., Slovic, P., Mertz, C. K., Flynn, J., & Satterfield, T. A. (2000). Gender, race, and perceived risk: The'white male'effect. *Health, risk & society*, *2*(2), 159-172.

Fischer, P., Guter, S., & Frey, D. (2008). The effects of risk-promoting media on inclinations toward risk taking. *Basic and Applied Social Psychology*, *30*(3), 230-240.

Fischhoff, B., Slovic, P., Lichtenstein, S., Read, S., & Combs, B. (1978). How safe is safe enough? A psychometric study of attitudes towards technological risks and benefits. *Policy sciences*, *9*(2), 127-152.

Fishbein, M., Ajzen, I. (1975). *Belief, attitude, intention, and behavior : an introduction to theory and research*. Reading, MA, Addison-Wesley.

Fiske, S. T. (1998). Stereotyping, prejudice, and discrimination. In D. T. Gilbert, S. T. Fiske, & G. Lindzey (Eds.), *The handbook of social psychology* (4th ed., Vol. 2, pp. 357 – 411). New York: McGraw - Hill.

Fiske, S. T., & Neuberg, S. L. (1990). A continuum model of impression formation from category-based to individuating response: Influences of information and motivation on attention and interpretation. In M. P. Zanna (Ed.), *Advances in experimental social psychology* (Vol. 23, pp. 1-108). New-York, NY: Academic Press

Fiske, S. T., & Stevens, L. E. (1993). *What's so special about sex? Gender stereotyping and discrimination*. Sage Publications, Inc.

Fontayne, P. (2007). Effets de la catégorisation sociale dans le champ des Activités Physiques Sportives et Artistiques. *Grenoble, France: HDR, Université Joseph Fourier*.

Forehand, M. R., & Deshpandé, R. (2001). What we see makes us who we are: Priming ethnic self-awareness and advertising response. *Journal of Marketing Research*, *38*(3), 336-348.

Forward, S., Linderholm, I., & Järmark, S. (1998, August). Women and traffic accidents, causes, consequences and considerations. In *Proceedings of the 24th International Congress of Applied Psychology. San Francisco*.

Frable, D. E. (1989). Sex typing and gender ideology: Two facets of the individual's gender psychology that go together. *Journal of Personality and Social Psychology*, *56*(1), 95.

Frable, D. E., & Bem, S. L. (1985). If you are gender schematic, all members of the opposite sex look alike. *Journal of Personality and Social Psychology*, *49*(2), 459.

François, D. (2010). Se rendre au travail: distances et temps de transport s' allongent. *La revue du SOeS du CGDD*, 83-98.

Freeman, J., Davey, J., & Wishart, D. (2008). A study of contemporary modifications to the Manchester Drivers Behaviour Questionnaire for organizational fleet settings. *Driver Behaviour and Training*, *3*, 201–214.

Freeman, M. A., Hennessy, E. V., & Marzullo, D. M. (2001). Defensive evaluation of antismoking messages among college-age smokers: the role of possible selves. *Health Psychology*, *20*(6), 424.

Frewer, L. J., Shepherd, R., & Sparks, P. (1994). The interrelationship between perceived knowledge, control and risk associated with a range of food-related hazards targeted at the individual, other people and society. *Journal of food safety*, *14*(1), 19-40.

Friedman, H., & Zebrowitz, L. A. (1992). The contribution of typical sex differences in facial maturity to sex role stereotypes. *Personality and Social Psychology Bulletin*, *18*(4), 430-438.

Fromme, K., Katz, E. C., & Rivet, K. (1997). Outcome expectancies and risk-taking behavior. *Cognitive Therapy and Research*, *21*(4), 421-442.

Fuller, R. (1984). A conceptualization of driving behaviour as threat avoidance. *Ergonomics*, *27*(11), 1139-1155.

Furby, L., & Beyth-Marom, R. (1992). Risk taking in adolescence: A decision-making perspective. *Developmental Review*, *12*(1), 1-44.

Gabaude, C., Marquié, J.-C., & Obriot-Claudel, F. (2010). Self-regulatory driving behaviour in the elderly: relationships with aberrant driving behaviours and perceived abilities. *Le Travail Humain*, *73*(1), 31-52.

Gaborit, P. (2009). *Les stéréotypes de genre: identités, rôles sociaux et politiques publiques*. Editions L'Harmattan.

Gana, K. (1995). Androgynie psychologique et valeurs socio-cognitives des dimensions du concept de soi. *Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale, 25*, 27-43.

Gardner, W. L., & Gabriel, S. (2004). Gender Differences in Relational and Collective Interdependence: Implications for Self-Views, Social Behavior, and Subjective Well-Being.

Gardner, W., & Herman, J. (1991). Adolescents' AIDS risk taking: A rational choice perspective. InW. Gardner, S. Millstein, & B. Wilcox (Eds.), Adolescents in the AIDS epidemic (pp. 17-34).

Gardner, M., Steinberg, L. (2005). Peer influence on risk-taking, risk preference, and risky decision making in adolescence and adulthood : an experimental study. *Developmental Psychology, 41*, 625–635.

Geary, D. C. (1998). Male, female: The evolution of human sex differences American Psychological Association. *Washington, DC.*

Geary, D. C. (1999). Evolution and developmental sex differences. *Current Directions in Psychological Science*, *8*(4), 115-120.

Gelman, S. A., & Taylor, M. G. (2000). Gender essentialism in cognitive development. In P. H. Miller, & E. Kofsky Scholnick (Eds.) Toward a feminist developmental psychology (pp. 169–190). Florence, KY: Taylor & Frances.

Gerra, G., Avanzini, P., Zaimovic, A., Sartori, R., Bocchi, C., Timpano, M., ...Brambilla, F. (1999). Neurotransmitters, neuroendocrine correlates of sensation-seeking temperament in normal humans. *Neuropsychobiology*, *39*(4), 207-213.

Gerrard, M., Gibbons, F. X. (2002). Inhibitory effects of drinker and nondrinker prototypes on adolescent alcohol consumption. *Health Psychology*, 21, 601–609.

Gerrard, M., Gibbons, F. X. (2005). Images of smokers and willingness to smoke among 284 African American pre-adolescents : an application of the prototype/willingness model of adolescent health risk behavior to smoking initiation. *Journal of Pediatric Psychology*, 30, 305–318.

Gerrard, M., Gibbons, F. X., Benthin, A. C., & Hessling, R. M. (1996a). A longitudinal study of the reciprocal nature of risk behaviors and cognitions in adolescents: what you do shapes what you think, and vice versa. *Health psychology*, *15*(5), 344.

Gerrard, M., Gibbons, F. X., & Bushman, B. J. (1996b). Relation between perceived vulnerability to HIV and precautionary sexual behavior. *Psychological bulletin*, *119*(3), 390.

Gerrard, M., Gibbons, F. X., Vande Lune, L. S., Pexa, N. A., & Gano, M. L. (2002). Adolescents' substance-related risk perceptions: antecedents, mediators and consequences. *Risk, Decision and Policy*, *7*(02), 175-191.

Geschwind, N., & Galaburda, A. M. (1985). Cerebral lateralization: Biological mechanisms, associations, and pathology: I. A hypothesis and a program for research. *Archives of neurology*, *42*(5), 428-459.

Gibbons, F. X., & Gerrard, M. (1995). Predicting young adults' health risk behavior. *Journal of personality and social psychology*, *69*(3), 505.

Gibbons, F. X., Gerrard, M., Ouellette, J. A., & Burzette, R. (1998). Cognitive antecedents to adolescent health risk: Discriminating between behavioral intention and behavioral willingness. *Psychology and Health*, *13*(2), 319-339.

Glendon, A. I., Dorn, L., Davies, R., Matthews, G., & Taylor, R. G. (1996). Age and Gender Differences in Perceived Accident Likelihood and Driver Competences. *Risk Analysis, 16*(6), 755-762.

Glick, P., & Fiske, S. T. (1996). The Ambivalent Sexism Inventory: Differentiating hostile and benevolent sexism. *Journal of personality and social psychology*, *70*(3), 491.

Glick, P., & Fiske, S. T. (2001). An ambivalent alliance: Hostile and benevolent sexism as complementary justifications for gender inequality. *American Psychologist*, *56*(2), 109.

Glick, P., Wilk, K., & Perreault, M. (1995). Images of occupations: Components of gender and status in occupational stereotypes. *Sex roles*, *32*(9-10), 565-582.

Godley, S. T., Triggs, T. J., & Fildes, B. N. (2002). Driving simulator validation for speed research. *Accident analysis & prevention*, *34*(5), 589-600.

Gogtay, N., Giedd, J. N., Lusk, L., Hayashi, K. M., Greenstein, D., Vaituzis, A. C., ... & Thompson, P. M. (2004). Dynamic mapping of human cortical development during childhood through early adulthood. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, *101*(21), 8174-8179.

Goldberg, J., & Fischhoff, B. (2000). The long-term risks in the short-term benefits: Perceptions of potentially addictive activities. *Health Psychology*, *19*(3), 299.

Goldberg, J. H., Halpern-Felsher, B. L., & Millstein, S. G. (2002). Beyond invulnerability: the importance of benefits in adolescents' decision to drink alcohol. *Health Psychology*, *21*(5), 477.

Golombok, S., & Fivush, R. (1994). *Gender development*. Cambridge: Cambridge university press.

Golombok, S., & Rust, J. (1993). The Pre-School Activities Inventory: A standardized assessment of gender role in children. *Psychological Assessment*, *5*(2), 131.

Gonzalez-Bono, E., Salvador, A., Serrano, M. A., & Ricarte, J. (1999). Testosterone, cortisol, and mood in a sports team competition. *Hormones and Behavior*, *35*(1), 55-62.

Goodboy, A. K., & Booth-Butterfield, M. (2009). Love styles and desire for closeness in romantic relationships. *Psychological reports*, *105*(1), 191.

Gosselin, D., Gagnon, S., Stinchcombe, A., & Joanisse, M. (2010). Comparative optimism among drivers: An intergenerational portrait. *Accident Analysis & Prevention*, *42*(2), 734-740.

Gossiaux, J., & Barjonet, P. (1990). Young drivers and their attitudes towards traffic risks: an anthropological study in the valle de la meuse. *Rapport inrets*, (N113). Consulté à l'adresse http://trid.trb.org/view.aspx?id=339343

Graham, H., & White, R. (2007). Young people, dangerous driving and car culture. *Youth Studies Australia*, *26*(3), 28.

Granello, D. H., & Wheaton, J. E. (2004). Online data collection: Strategies for research. *Journal of Counseling & Development*, *82*(4), 387-393.

Granié, M. A. (2004a). L'éducation routière chez l'enfant : évaluation d'actions éducatives (apports de la recherche en psychologie du développement à la compréhension de l'enfant en sécurité routière). *Rapport INRETS(Arcueil).*

Granié, M. A. (2004b). 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 [Children's construction of behavioral rules for seat-belt use. Content analysis of interviews with five and eight year-old children]. *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. (2008a). Influence de l'adhésion aux stéréotypes de sexe sur la perception des comportements piétons chez l'adulte. *Recherche - Transports - Sécurité, 101*, 253-264. doi: http://dx.doi.org/10.3166/rts.101.253-263

Granié, M.-A. (2008b). Effet de la supervision, des croyances parentales et de l'identité sexuée sur la prise de risque chez le jeune enfant. In M. A. Granié (Ed.), *Genre, Risques, Education Socialisation (GENRES). La psychologie du développement au service de la compréhension des différences des sexes dans l'accidentologie routière. Rapport final sur subvention PREDIT* (pp. 31-38). Salon-de-Provence: INRETS.

Granié, M.-A. (2009). Effects of gender, sex-stereotype conformity, age and internalization on risk-taking among adolescent pedestrians. *Safety Science, 47*(9), 1277-1283. doi: http://dx.doi.org/10.1016/j.ssci.2009.03.010

Granié, M.-A. (2010). Gender stereotype conformity and age as determinants of preschoolers' injury-risk behaviors. *Accident Analysis & Prevention, 42*(2), 726-733. doi: http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2009.10.022

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-RTS*, *27*(1), 34-41.

Granié, M.-A. (2012). *Vers un modèle intégratif de la socialisation différenciée dans l'espace routier: dialectique entre recherche fondamentale et recherche appliquée en psychologie sociale du développement.* Habilitation à Diriger les Recherches, Université de Toulouse 2 le Mirail, Toulouse.

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. doi: http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2011.04.002

Granié, M.-A., & Zaouche-Gaudron, C. (1999). Asymétrie, identité sociale de sexe et image sexuée de soi. *Aprendizagem / Desenvolvimento, VIII*(29-30), 205-212.

Gray, J. A. (1987*). The psychology of fear and stress*. New York, McGraw-Hill.

Gray, J. (1997). Les hommes viennent de Mars, les femmes viennent de Vénus (A. Lavédrine, trad.). J'ai lu. (Ouvrage original publié en 1992 sous le titre *Men are from Mars, women are from Venus*. New York, NY : Harper Collins).

Greenwald, A. G., McGhee, D. E., & Schwartz, J. L. (1998). Measuring individual differences in implicit cognition: the implicit association test. *Journal of personality and social psychology*, *74*(6), 1464.

Gregersen, N. P. (1996). Young drivers' overestimation of their own skill—an experiment on the relation between training strategy and skill. *Accident Analysis & Prevention*, *28*(2), 243-250.

Gregersen, N. P., & Berg, H. Y. (1994). Lifestyle and accidents among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, *26*(3), 297-303.

Groeger, J. A., & Brown, I. D. (1989). Assessing one's own and others' driving ability: Influences of sex, age, and experience. *Accident Analysis & Prevention*, *21*(2), 155–168.

Groeger, J. A., & Grande, G. E. (1996). Self-preserving assessments of skill?. *British Journal of Psychology*, *87*(1), 61-79.

Grolnick, W. S., Deci, E. L., & Ryan, R. M. (1997). Internalization within the family: the self-determination theory perspective. In J. E. Grusec & L. Kuczynski (Eds.), *Parenting and children's internalization of values* (pp. 135-161). New York: John Wiley.

Grund, C., & Sliwka, D. (2006). *Performance pay and risk aversion* (No. 101). SFB/TR 15 Discussion Paper.

Guého, L., Granié, M.-A., & Abric, J. C. (2014). French validation of a new version of the Driver Behaviour Questionnaire. *Accident Analysis & Prevention, 63*(2), 41-48. doi: http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2013.10.024

Guillo, D. (2013). La France et la théorie de l'évolution. *Le Débat, 1*(173), 180-192

Gullone, E., Moore, S., Moss, S., & Boyd, C. (2000). The Adolescent Risk-Taking Questionnaire Development and Psychometric Evaluation. *Journal of Adolescent Research*, *15*(2), 231-250.

Gurin, P., & Markus, H. (1989). Cognitive consequences of gender identity. In S. Skevington & D. Baker (Eds.), *The social identity of women* (pp. 152–172). London: Sage.

Gurin, P., & Townsend, A. (1986). Properties of gender identity and their implications for gender consciousness. *British Journal of Social Psychology*, *25*(2), 139-148.

Hagan, L. K., & Kuebli, J. (2007). Mothers' and fathers' socialization of preschoolers' physical risk taking. *Journal of Applied Developmental Psychology, 28*, 2-14.

Hakamies-Blomqvist, L., & Siren, A. (2003). Deconstructing a gender difference: Driving cessation and personal driving history of older women. *Journal of safety research*, *34*(4), 383-388.

Hall, J. A., & Halberstadt, A. G. (1980). Masculinity and femininity in children: Development of the Children's Personal Attributes Questionnaire. *Developmental Psychology*, *16*(4), 270.

Hall, P. A., & Fong, G. T. (2007). Temporal self-regulation theory: A model for individual health behavior. *Health Psychology Review*, *1*(1), 6-52.

Halpern, D. F. (1986). *Sex differences in cognitive abilities*. Hillsdale, NJ: Erlbaum.

Halpern-Felsher, B. L., Biehl, M., Kropp, R. Y., & Rubinstein, M. L. (2004). Perceived risks and benefits of smoking: differences among adolescents with different smoking experiences and intentions. *Preventive medicine*, *39*(3), 559-567.

Halpern-Felsher, B. L., Millstein, S. G., Ellen, J. M., Adler, N. E., Tschann, J. M., & Biehl, M. (2001a). The role of behavioral experience in judging risks. *Health Psychology*, *20*(2), 120.

Hamming, B., & Weatherly, J. (2003). Gender and geographic differences in intentional and unintentional injury mortality among children in Illinois, 1988-1998. *Injury Control and Safety Promotion, 10*(4), 247-250.

Hanna, C. L., Taylor, D. M., Sheppard, M. A., & Laflamme, L. (2006). Fatal crashes involving young unlicensed drivers in the US. *Journal of safety research*, *37*(4), 385-393.

Hannover, B. (2000). Development of the self in gendered contexts. *The developmental social psychology of gender*, 177-206.

Hanoch, Y., Johnson, J. G., & Wilke, A. (2006). Domain specificity in experimental measures and participant recruitment an application to risk-taking behavior. *Psychological Science*, *17*(4), 300-304.

Hardoin, M., & Codol, J. P. (1984). Descriptions de soi et d'autrui: influence de l'ordre des descriptions sur les catégories de réponses utilisées. *Cahiers de Psychologie Cognitive/Current Psychology of Cognition*.

Harré, N. (2000). Risk Evaluation, Driving, and Adolescents: A Typology. *Developmental Review, 20*, 206-226.

Harré, N., Field, J., & Kirkwood, B. (1996). Gender differences and areas of common concern in the driving behaviors and attitudes of adolescents. *Journal of Safety Research*, *27*(3), 163-173.

Harré, N., Foster, S., & O'Neill, M. (2005). Self-enhancement, crash-risk optimism and the impact of safety advertisements on young drivers. *British Journal of Psychology*, *96*(2), 215-230.

Harre, N., & Sibley, C. G. (2007). Explicit and implicit self-enhancement biases in drivers and their relationship to driving violations and crash-risk optimism. *Accident Analysis & Prevention*, *39*(6), 1155-1161.

Harris, C. R., Jenkins, M., & Glaser, D. (2006). Gender differences in risk assessment: Why do women take fewer risks than men. *Judgment and Decision Making*, *1*(1), 48-63.

Harris, J. A. (1999). Review and methodological considerations in research on testosterone and aggression. *Aggression and violent behavior*, *4*(3), 273-291.

Harris, J. A., Rushton, J. P., Hampson, E., & Jackson, D. N. (1996). Salivary testosterone and self-report aggressive and pro-social personality characteristics in men and women. *Aggressive Behavior*, *22*(5), 321-331.

Harris, M. B., & Miller, K. C. (2000). Gender and perceptions of danger. *Sex Roles, 43*(11/12), 843-863.

Harris, P., & Middleton, W. (1994). The illusion of control and optimism about health: On being less at risk but no more in control than others. *British Journal of Social Psychology*, *33*(4), 369-386.

Harrison, L. A., & Lynch, A. B. (2005). Social role theory and the perceived gender role orientation of athletes. *Sex Roles, 52,* 227-236.

Hartgens, F., & Kuipers, H. (2004). Effects of androgenic-anabolic steroids in athletes. *Sports Medicine*, *34*(8), 513-554.

Haslam, N., Rothschild, L., & Ernst, D. (2000). Essentialist beliefs about social categories. *British Journal of Social Psychology*, *39*(1), 113-127.

Haslam, S. A., Turner, J. C., Oakes, P. J., McGarty, C., & Hayes, B. K. (1992). Context-dependent variation in social stereotyping 1: The effects of intergroup relations as mediated by social change and frame of reference. *European Journal of Social Psychology*, *22*(1), 3-20.

Hatakka, M., Keskinen, E., Katila, A., & Laapotti, S. (1997). Self-reported driving habits are valid predictors of violations and accidents. *Traffic and transport psychology. Theory and application*.

Hawkins, W. E., McDermott, R. J., Sheilds, L., & Harvey, S. M. (1989). Sex differences in the" depressed affect" factor among selected university students. *Psychological Reports*, *64*(3c), 1245-1246.

Heilman, M. E., Wallen, A. S., Fuchs, D., & Tamkins, M. M. (2004). Penalties for success: reactions to women who succeed at male gender-typed tasks. *Journal of Applied Psychology*, *89*(3), 416.

Hell, B., & Päßler, K. (2011). Are occupational interests hormonally influenced? The 2D: 4D-interest nexus. *Personality and Individual Differences*, *51*(4), 376-380.

Helwig, A. A. (1998). Gender role stereotyping : Testing theory with a longitudinal sample. *Sex Roles,* vol. 38 (5-6), 403-423.

Hermand, D., Karsenty, S., Py, Y., Guillet, L., Chauvin, B., Simeone, A., ... & Mullet, E. (2003). Risk target: An interactive context factor in risk perception. *Risk Analysis*, *23*(4), 821-828.

Hermans, E. J., Putman, P., & Van Honk, J. (2006). Testosterone administration reduces empathetic behavior: a facial mimicry study. *Psychoneuroendocrinology*, *31*(7), 859-866.

Heyman, G. D., & Giles, J. W. (2006). Gender and Psychological Essentialism. *Enfance, 3*, 293-310.

Hill, J. P., & Lynch, M. E. (1983). The intensification of gender-related role expectations during early adolescence. In J. Brooks-Gunn & A. C. Petersen (Eds.), *Girls at puberty: Biological and psychosocial perspectives* (pp. 201-228). New-York, NY: Plenum.

Hill, R., Lewis, V., & Dunbar, G. (2000). Young children's concepts of danger. *British Journal of Developmental Psychology, 18*(1), 103-119.

Hill, S. E., & Flom, R. (2007). 18-and 24-month-olds' discrimination of gender-consistent and inconsistent activities. *Infant Behavior and Development*, *30*(1), 168-173.

Hillier, L. M., & Morrongiello, B. A. (1998). Age and gender differences in school-age children's appraisals of injury risk. *Journal of Pediatric Psychology, 23*(4), 229-238.

Hines, M. (2004). Androgen, estrogen, and gender: Contributions of the early hormone environment to gender-related behavior. *The psychology of gender*, 9-37.

Hines, M., Brook, C., & Conway, G. S. (2004). Androgen and psychosexual development: Core gender identity, sexual orientation, and recalled childhood gender role behavior in women and men with congenital adrenal hyperplasia (CAH). *Journal of sex research*, *41*(1), 75-81.

Hines, M., Golombok, S., Rust, J., Johnston, K. J., Golding, J., & The Avon Longitudinal Study of Parents and Children Study Team. (2002). Testosterone during pregnancy and gender role behavior of preschool children: a longitudinal, population study. *Child development*, 1678-1687.

Hines, M., & Kaufman, F. R. (1994). Androgen and the development of human sex-typical behavior: Rough-and-tumble play and sex of preferred playmates in children with congenital adrenal hyperplasia (CAH). *Child development*, *65*(4), 1042-1053.

Hodgdon, J. D., Bragg, B. W., & Finn, P. (1981). *Young driver risk-taking research: The state of the art* (No. AAI-81-68 Intrm Rpt.).

Hoffman, R. M., & Borders, L. D. (2001). Twenty-five years after the Bem Sex-Role Inventory: A reassessment and new issues regarding classification variability. *Measurement and Evaluation in Counseling and Development*, *34*(1), 39-55.

Hoffman, L., & McDowd, J. M. (2010). Simulator driving performance predicts accident reports five years later. *Psychology and aging*, *25*(3), 741.

Hoffman, L., McDowd, J. M., Atchley, P., & Dubinsky R. A. (2005). The role of visual attention in predicting driving impairment in older adults. *Psychology and Aging, 20,* 610–622. doi:10.1037/0882-7974.20.4.610

Hogg, M. A., & Turner, J. C. (1987). Intergroup behaviour, self-stereotyping and the salience of social categories. *British Journal of Social Psychology*, *26*(4), 325-340.

Hogg, M. A., Turner, J. C., & Davidson, B. (1990). Polarized norms and social frames of reference: A test of the self-categorization theory of group polarization. *Basic and Applied Social Psychology*, *11*(1), 77-100.

Holmes, D. S. (1971). Compensation for ego threat: Two experiments. *Journal of Personality and Social Psychology*, *18*(2), 234.

Hönekopp, J. (2011). Relationships between digit ratio 2D: 4D and self-reported aggression and risk taking in an online study. *Personality and Individual Differences*, *51*(1), 77-80.

Hönekopp, J., Bartholdt, L., Beier, L., & Liebert, A. (2007). Second to fourth digit length ratio (2D: 4D) and adult sex hormone levels: new data and a meta-analytic review. *Psychoneuroendocrinology*, *32*(4), 313-321.

Hönekopp, J., & Thierfelder, C. (2009). Relationships between digit ratio (2D: 4D) and sex-typed play behavior in pre-school children. *Personality and Individual Differences*, *47*(7), 706-710.

Hong, Y., Morris, M. W., Chiu, C., & Benet-Martinez, V. (2000). Multicultural minds: A dynamic constructivist approach to culture and cognition. *American psychologist*, *55*(7), 709.

Horswill, M. S., & McKenna, F. P. (1999). The Effect of Perceived Control on Risk Taking1. *Journal of Applied Social Psychology*, *29*(2), 377-391.

Hort, B. E., Fagot, B. I., & Leinbach, M. D. (1990). Are people's notions of maleness more stereotypically framed than their notions of femaleness?. *Sex Roles*, *23*(3-4), 197-212.

Horvath, P., & Zuckerman, M. (1993). Sensation seeking, risk appraisal, and risky behavior. *Personality and individual differences*, *14*(1), 41-52.

Housiau, P. (2004). Evaluer les distances entre un être humain et un animal. Les jeux de l'asymétrie. *Revue internationale de psychologie sociale, 17*, 177-191.

Howarth, C. I. (1988). The relationship between objective risk, subjective risk and behaviour. *Ergonomics*, *31*(4), 527-535.

Hoyt, M. F. (1973). Internal-external control and beliefs about automobile travel. *Journal of Research in Personality*, *7*(3), 288-293.

Hsee, C. K., & Weber, E. U. (1998). Cross-Cultural Differences in Risk Preferences by Cross-Cultural Similarities in Attitudes Toward Risk. *Management Science*, *44*, 107-121.

Hubert, J. P., & Delisle, F. (2010). L'allongement des déplacements quotidiens contribue à l'émergence d'espaces urbains multipolaires, tandis que la mobilité baisse au centre des grandes agglomérations. *La mobilité des Français*, 49-64.

Huguet, P., & Monteil, J. M. (1996). Comparaison sociale personnelle, genre et performances cognitives: Etude expérimentale de l'intervention des appartenances de sexe dans le fonctionnement cognitif individuel. *JL Beauvois.. RV Joule. & JM Monteil (Eds.). Perspectives cognitives et conduites sociales. Vol*, *5*.

Hurtig, M. (1982). L'élaboration socialisée de la différence des sexes. *Enfance*, *35*(4), 283-301.

Hurtig, M. C. (1984). Pour une autre approche de la variable sexe. *Psychologie française, 29*, 28-35.

Hurtig, M. C., Kail, M., & Rouch, H. (Eds.). (2002). *Sexe et genre : de la hiérarchie entre les sexes*. Paris: CNRS.

Hurtig, M. C., & Pichevin, M. F. (1986). *La différence des sexes. Questions de psychologie*. Paris: Éditions Tierce.

Hurtig, M. C., & Pichevin, M. F. (1990). Salience of the sex category system in person perception: Contextual variations. *Sex roles*, *22*(5-6), 369-395.

Hurtig, M. C., & Pichevin, M. F. (1995). Psychologie et essentialisme: un inquiétant renouveau. *Nouvelles questions féministes*, 7-32.

Hurtig, M. C., & Pichevin, M. F. (1998). Asymétrie sociale, asymétrie cognitive: le système catégoriel de sexe. *Perspectives cognitives et conduites sociales*, *6*, 245-265.

Huston, A. (1983). Sex-typing. In E. M. Hetherington (Ed.), *Handbook of Child Psychology. Vol. IV Socialization Personality and social development* (Vol. Vol. IV Socialization Personality and social development, pp. 387-468). New-York: Wiley.

Hyde, J. S. (1990). Meta-analysis and the psychology of gender differences. *Signs: Journal of Women in Culture and Society, 16,* 55-73.

Hyde, J. S., & Linn, M. C. (1988). Gender differences in verbal ability: A meta-analysis. *Psychological bulletin*, *104*(1), 53.

Inzlicht, M., & Schmader, T. (2012). *Stereotype threat: Theory, process, and application*. Oxford University Press.

Irwin Jr, C. E. (1990). The theoretical concept of at-risk adolescents. *Adolescent medicine (Philadelphia, Pa.)*, *1*(1), 1-14.

Irwin, C. E., & Millstein, S. G. (1986). Biopsychosocial correlates of risk-taking behaviors during adolescence: can the physician intervene?. *Journal of Adolescent Health Care*.

Iversen, H., & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, *33*(8), 1251–1263.

Jackson, T. T., & Gray, M. (1976). Field study of risk-taking behavior of automobile drivers. *Perceptual and Motor Skills*, *43*(2), 471-474. http://doi.org/10.2466/pms.1976.43.2.471

Jackson, D. N., Hourany, L., & Vidmar, N. J. (1972). A four-dimensional interpretation of risk taking1. *Journal of Personality*, *40*(3), 483-501.

Jacobs-Quadrel, M., Fischhoff, B., & Davis, W. (1993). Adolescent (in)vulnerability. *American Psychologist, 48,* 102–116.

Jaeger, D. A., Dohmen, T., Falk, A., Huffman, D., Sunde, U., & Bonin, H. (2010). Direct evidence on risk attitudes and migration. *The Review of Economics and Statistics*, *92*(3), 684-689.

Jarymowicz, M. (1991). La distinctivité soi - nous - les autres comme base de l'identité individuelle et sociale. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale, 9-10*, 103-116.

Jessor, R. (1984). Adolescent development and behavioral health. *Behavioral health: A handbook of health enhancement and disease prevention*, 69-90.

Jessor, R., Jessor, S. L. (1977). *Problem-behavior and psychosocial development : a longitudinal study of youth*. New York, NY, US: Academic Press.

Job, R.F.S. (1990). The application of learning theory to driving confidence : the effect of age and the impact of random breath testing. *Accident, Analysis & Prevention,* 22, 2, 97-107.

Jodoin, E., & Julien, D. (2011). Validation d'une batterie d'échelles en français portant sur l'identité de genre chez des jeunes de huit à 16 ans. *Psychologie française*, *56*(2), 119-131.

Johnson, E. O., Arria, A. M., Borges, G., Ialongo, N., & Anthony, J. C. (1995). The growth of conduct problem behaviors from middle childhood to early adolescence: sex differences and the suspected influence of early alcohol use. *Journal of Studies on Alcohol*, *56*(6), 661-671.

Johnson, C. N., & Fromme, K. (1994). An experimental test of affect, subjective craving, and alcohol outcome expectancies as motivators of young adult drinking. *Addictive behaviors*, *19*(6), 631-641.

Johnson, R. J., McCaul, K. D., & Klein, W. M. (2002). Risk involvement and risk perception among adolescents and young adults. *Journal of Behavioral Medicine*, *25*(1), 67-82.

Johnson, J., Wilke, A., & Weber, E. U. (2004). Beyond a trait view of risk taking: A domain-specific scale measuring risk perceptions, expected benefits, and perceived-risk attitudes in German-speaking populations. *Polish Psychological Bulletin*, *35*, 153-172.

Johnston, L. D., O'Malley, P. M., & Bachman, J. G. (2003). Monitoring the Future: National Results on Adolescent Drug Use: Overview of Key Findings. *Focus*, *1*(2), 213-234.

Jonah, B. A. (1986). Accident risk and risk-taking behaviour among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, *18*(4), 255-271.

Jonah, B. A. (1990). Age differences in risky driving. Health Education Research, 5, 139–149.

Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident Analysis & Prevention*, *29*(5), 651–665.

Jonah, B. A., & Dawson, N. E. (1982). *The national vehicle occupant restraint survey: Attitudes toward and use of restraints by Canadians* (No. TP 3593 E).

Jonah, B. A., & Dawson, N. E. (1987). Youth and risk: Age differences in risky driving, risk perception, and risk utility. *Alcohol, Drugs & Driving*.

Jonas, I., & Séhili, D. (2009). L'essentialisme au service d'une mixité économiquement performante. *Cahiers du genre*, *47*(2), 35-54.

Jost, J. T., Pelham, B. W., Sheldon, O., & Ni Sullivan, B. (2003). Social inequality and the reduction of ideological dissonance on behalf of the system: Evidence of enhanced system justification among the disadvantaged. *European journal of social psychology*, *33*(1), 13-36.

Junger-Tas, J., & Terlouw, G. J. (1994). *Delinquent behavior among young people in the western world: First results of the international self-report delinquency study*. Kugler Publications.

Kacelnik, A., & Bateson, M. (1996). Risky theories—the effects of variance on foraging decisions. *American Zoologist*, *36*(4), 402-434.

Kacelnik, A., & Bateson, M. (1997). Risk-sensitivity: crossroads for theories of decision-making. *Trends in cognitive sciences*, *1*(8), 304-309.

Kagan, J. (1964). Acquisition and significance of sex typing and sex role identity. In M. L. Hoffman & L. W. Hoffman (Eds.), *Review of child development research* (Vol. 1, pp. 137–168). New York, NY: Russell Sage Foundation.

Kahneman, D., & Tversky, A. (1975). Value theory: An analysis of choices under risk. In *a conference on Public Economics, Jerusalem*.

Kahneman, D., & Tversky, A. (1979). Prospect theory: An analysis of decision under risk. *Econometrica: Journal of the Econometric Society*, 263-291.

Kahneman, D., & Tversky, A. (1984). Choices, values, and frames. *American psychologist*, *39*(4), 341.

Karpowicz-Lazreg, C., & Mullet, E. (1993). Societal risk as seen by the French public. *Risk Analysis*, *13*(3), 253-258.

Keane, C., Maxim, P. S., & Teevan, J. J. (1993). Drinking and driving, self-control, and gender: Testing a general theory of crime. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, *30*(1), 30-46.

Kemeny, A., & Panerai, F. (2003). Evaluating perception in driving simulation experiments. *Trends in cognitive sciences*, *7*(1), 31-37.

Kenrick, D. T. (1987). Gender, genes, and the social environment: A biosocial interactionist perspective. In P. Shaver & C. Hendrick (Eds.), *Review of personality and social psychology* (Vol. 7, pp. 14–44). Newbury Park, CA: Sage.

Kenrick, D. T. (1994). Evolutionary social psychology: From sexual selection to social cognition. *Advances in experimental social psychology*, *26*, 75-75.

Kenrick, D. T., Li, N. P., & Butner, J. (2003). Dynamical evolutionary psychology: individual decision rules and emergent social norms. *Psychological review*, *110*(1), 3.

Kenrick, D. T., Trost, M. R., & Sundie, J. M. (2004). Sex Roles as Adaptations : An Evolutionary Perspective on Gender Differences and Similarities. Dans Eagly, A. H., Beall, A. E., & Sternberg, R. J. (dir.). *The psychology of gender* (2e éd, pp. 65-91). New-York : Guilford.

Kern, L., Geneau, A., Laforest, S., Dumas, A., Tremblay, B., Goulet, C., ... & Barnett, T. A. (2014). Risk perception and risk-taking among skateboarders. *Safety science*, *62*, 370-375.

Kiefer, A. K., & Sekaquaptewa, D. (2007a). Implicit stereotypes, gender identification, and math-related outcomes a prospective study of female college students. *Psychological Science*, *18*(1), 13-18.

Kiefer, A. K., & Sekaquaptewa, D. (2007b). Implicit stereotypes and women's math performance: How implicit gender-math stereotypes influence women's susceptibility to stereotype threat. *Journal of Experimental Social Psychology*, *43*(5), 825-832.

Killgore, W.D.S. (2007). Effects of sleep deprivation and morningness-eveningness traits on risk-taking, *Psychological Reports* , 100, 2, 613-626.

Kimura, D. (1992). Sex differences in the brain. *Scientific american*, *267*(3), 118-125.

Kimura, D. (2000). *Sex and cognition*. MIT press.

Kimura, D. (2002). Sex hormones influence human cognitive pattern. *Neuro endocrinology letters*, *23*, 67-77.

Kincaid, C., Jones, D. J., Sterrett, E., & McKee, L. (2012). A review of parenting and adolescent sexual behavior: The moderating role of gender. *Clinical psychology review*, *32*(3), 177-188.

Kleck, G. (1982). On the use of self-report data to determine the class distribution of criminal and delinquent behavior. *American Sociological Review*, 427-433.

Klein, W. M., & Kunda, Z. (1994). Exaggerated self-assessments and the preference for controllable risks. *Organizational Behavior and Human Decision Processes,* 59,4 10-427.

Klein, W. M. (1996). Maintaining self-serving social comparisons: Attenuating the perceived significance of risk-increasing behaviors. *Journal of Social and Clinical Psychology*, *15*(1), 120-142.

Kloeden, C. N., McLean, A. J., Moore, V. M., & Ponte, G. (1997). *Travelling Speed and the Risk of Crash Involvement Volume 2-Case and Reconstruction Details* (No. CR 172A).

Kloep, M., & Hendry, L. B. (1999). Challenges, risks and coping in adolescence. *Exploring developmental psychology*.

Kloep, M., & Hendry, L. B. (2011). A systemic approach to the transitions to adulthood. *Debating emerging adulthood: Stage or process*, 53-76.

Kochanska, G. (2002). Committed compliance, moral self and internalization: a mediational model. *Developmental Psychology, 38*, 339-351.

Kochanska, G., Casey, R. J., & Fukumoto, A. (1995). Toddlers' sensitivity to standard violations. *Child Development, 66*, 643-656.

Kochanska, G., Murray, K., & Coy, K. C. (1997). Inhibitory control as a contributor to conscience in childhood: From toddler to early school age. *Child development*, *68*(2), 263-277.

Kogan, N., & Wallach, M. A. (1964). Risk taking: A study in cognition and personality.

Kohlberg, L. (1966). A cognitive developmental analysis of children's sex-role concepts and attitudes. In E. E. Maccoby (Ed.), *The development of sex differences* (pp. 82-173). Stanford: Stanford University Press.

Kohler, M. P. (1996). Risk-taking behavior: A cognitive approach. *Psychological Reports*, *78*(2), 489-490.

Kolakowski, D., & Malina, R. M. (1974). Spatial ability, throwing accuracy and man's hunting heritage. *Nature*, *251*(5474), 410.

Kouabenan, D. R. (1998). Beliefs and the perception of risks and accidents. *Risk Analysis*, *18*(3), 243-252.

Kouabenan, D. R. (2002). Occupation, driving experience, and risk and accident perception. *Journal of Risk Research, 5,* 49-68.

Kouabenan, D. R. (2001a). Management de la sécurité: rôle des croyances et des perceptions. *RH: Les apports de la psychologie du travail*, 453-474.

Kouabenan, R. (2001b). Culture, perception des risques et explication des accidents. *Bulletin de psychologie*, *54*, 329-342.

Kouabenan, D. R. (2006a). Des facteurs structurants aux biais ou illusions dans la perception des risques. In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, M. T. Munoz-Sastre, (Eds). *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir* (pp.126-145). Bruxelles: De Boeck

Kouabenan, D. R. (2006b). Psychologie du risque ou pourquoi étudier la perception et l'évaluation du risque ? In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, M. T. Munoz-Sastre, (Eds). *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir* (pp.7-15). Bruxelles: De Boeck

Kouabenan, D. R. Cadet, B., Hermand, D. & Muńoz Sastre, MT (2006). *Psychologie du risque. Identifier, évaluer, prévenir*. Bruxelles: De Boeck

Kouabenan, D. R., Desrichard, O., Dubois, M., De Gaudemaris, R., Mallaret, M. R., Scarnato, F. (2003). Du diagnostic épidémiologique à la perception des risques de contamination par le SAMR (staphylocoque doré) en milieu hospitalier. In D. R. Kouabenan, & M. Dubois (coord), *les risques professionnels : évolution des approches. Nouvelles perspectives (pp.87-104)*. Toulouse : Editions Octarès.

Kouabenan, D. R., & Leplat, J. (1999). *Explication naïve de l'accident et prévention*. Presses universitaires de France.

Krahé, B. (2005). Predictors of women's aggressive driving behavior. *Aggresive Behavior, 31*(6), 537-546.

Kruger, D. J., & Nesse, R. M. (2004). Sexual selection and the male: female mortality ratio. *Evolutionary Psychology*, *2*, 66-85.

Kruger, D. J., & Nesse, R. M. (2006). An evolutionary life-history framework for understanding sex differences in human mortality rates. *Human nature*, *17*(1), 74-97.

Kuhn, M. H., & McPartland, T. S. (1954). An empirical investigation of self-attitudes. *American sociological review*, 68-76.

Kuhn, D., Nash, S. C., & Brucken, L. (1978). Sex role concepts of two-and three-year-olds. *Child Development*, 445-451.

Kunda, Z. (1990). The case for motivated reasoning. *Psychological bulletin*, *108*(3), 480.

Kuntsche, E., Knibbe, R., Gmel, G., & Engels, R. (2006). Who drinks and why? A review of socio-demographic, personality, and contextual issues behind the drinking motives in young people. *Addictive behaviors*, *31*(10), 1844-1857.

Kuther, T. L., & Higgins-d'Alessandro, A. (2000). Bridging the gap between moral reasoning and adolescent engagement in risky behavior. *Journal of Adolescence, 23*(4), 409-422.

Laapotti, S., & Keskinen, E. (2004). Has the difference in accident patterns between male and female drivers changed between 1984 and 2000. *Accident Analysis & Prevention*, *36*(4), 577-584.

Laapotti, S., Keskinen, E., Hatakka, M., & Katila, A. (1996, May). Is the connection between quantity and quality of driving and accidents similar for young and middle-aged drivers. In *International Conference on Traffic and Transport Psychology* (pp. 22-25).

Laapotti, S., Keskinen, E., & Rajalin, S. (2003). Comparison of young male and female drivers' attitude and self-reported traffic behaviour in Finland in 1978 and 2001. *Journal of Safety Research*, *34*(5), 579-587.

Laapotti, S., Keskinen, E., Hatakka, M., & Katila, A. (2001). Novice drivers' accidents and violations—a failure on higher or lower hierarchical levels of driving behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, *33*(6), 759-769.

Lafollie, D., & Le Scanff, C. (2008, December). Recherche de sensations, désinhibition et pratique de sports à risque: quelques pistes de réflexion. In *Annales Médico-psychologiques, revue psychiatrique* (Vol. 166, No. 10, pp. 794-798). Elsevier Masson.

LaFrance, M., & Banaji, M. (1992). Toward a reconsideration of the gender-emotion relationship. *Emotion and social behavior*, *14*, 178-201.

Lajunen, T., Corry, A., Summala, H., & Hartley, L. (1998). Cross-cultural differences in Drivers' self-assessments of their perceptual-motor and safety skills: Australians and Finns. *Personality and Individual Differences*, *24*(4), 539-550. http://doi.org/10.1016/S0191-8869(97)00202-X

Lajunen, T., Parker, D., & Summala, H. (1999). Does traffic congestion increase driver aggression? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *2*(4), 225-236. http://doi.org/10.1016/S1369-8478(00)00003-6

Lajunen, T., Parker, D., & Summala, H. (2004). The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: a cross-cultural study. *Accident Analysis & Prevention*, *36*(2), 231-238. http://doi.org/10.1016/S0001-4575(02)00152-5

Lajunen, T., & Summala, H. (1995). Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*, *19*(3), 307-318.

Lajunen, T., & Summala, H. (2003). Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *6*(2), 97-107.

Landrine, H. (1985). Race× class stereotypes of women. *Sex Roles*, *13*(1-2), 65-75.

Lane, S. D., & Cherek, D. R. (2000). Analysis of risk taking in adults with a history of high risk behavior. *Drug and alcohol dependence*, *60*(2), 179-187.

Langer, E. J. (1975). The illusion of control. *Journal of personality and social psychology*, *32*(2), 311.

Latrémouille, M. E., Thouez, J. P., Rannou, A., Bergeron, J., Bourbeau, R., & Buissière, Y. (2004). Le sexe est-il une variable pertinente pour l'étude du comportement des piétons en intersection urbaine? *Recherche, transports, sécurité*(84), 171-188.

Laumon, B., Gadekbeku, B., Martin, J. L., & le Groupe, S. A. M. (2005). Stupéfiants et accidents mortels (étude SAM). *Observatoire Français des drogues et des Toxicomanies (OFDT).–Octobre*.

Lauzen, M. M., Dozier, D. M., & Horan, N. (2008). Constructing gender stereotypes through social roles in prime-time television. *Journal of Broadcasting & Electronic Media*, *52*(2), 200-214.

Lavery, B., Siegel, A. W., Cousins, J. H., & Rubovits, D. S. (1993). Adolescent risk-taking: An analysis of problem behaviors in problem children. *Journal of Experimental Child Psychology*, *55*(2), 277-294.

Lawrence, C., & Richardson, J. (2005). Gender-based judgements of traffic violations: the moderating influence of car type. *Journal of Applied Social Psychology, 35*(8), 1755-1774.

Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1997a). The role of affect in predicting social behaviors: The case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, *27*(14), 1258–1276.

Lawton, R., Parker, D., Stradling, S. G., & Manstead, A. S. (1997b). Predicting road traffic accidents: The role of social deviance and violations. *British Journal of Psychology*, *88*(2), 249-262.

Leach, C. W., van Zomeren, M., Zebel, S., Vliek, M. L., Pennekamp, S. F., Doosje, B., ... & Spears, R. (2008). Group-level self-definition and self-investment: a hierarchical (multicomponent) model of in-group identification. *Journal of personality and social psychology*, *95*(1), 144.

Leaper, C., & Friedman, C. K. (2007). The socialization of gender. *Handbook of socialization: Theory and research*, 561-587.

Le Breton D., (1991), Passions du risque, Paris, Métailié

Le Breton, D. (2002). *Conduites à risque: des jeux de mort au jeu de vivre* (Vol. 371). Presses Universitaires de France-PUF.

Le Breton, D. (2012). *Les passions du risque* (pp. 105-118). Que sais-je? PUF

Lee, H. C. (2003). The validity of driving simulator to measure on-road driving performance of older drivers. *Transport engineering in Australia*, *8*(2), 89.

Lee, H. C., Cameron, D., & Lee, A. H. (2003). Assessing the driving performance of older adult drivers: on-road versus simulated driving. *Accident Analysis & Prevention*, *35*(5), 797-803.

Lee, H. C., Lee, A. H., Cameron, D., & Li-Tsang, C. (2003). Using a driving simulator to identify older drivers at inflated risk of motor vehicle crashes. *Journal of safety research*, *34*(4), 453-459.

Lefever, S., Dal, M., & Matthiasdottir, A. (2007). Online data collection in academic research: advantages and limitations. *British Journal of Educational Technology*, *38*(4), 574-582.

Lejuez, C. W., Read, J. P., Kahler, C. W., Richards, J. B., Ramsey, S. E., Stuart, G. L., ... & Brown, R. A. (2002). Evaluation of a behavioral measure of risk taking: the Balloon Analogue Risk Task (BART). *Journal of Experimental Psychology: Applied*, *8*(2), 75.

Le Maner-Idrissi, G. (1997). *L'identité sexuée*. Dunod.

Le Maner-Idrissi, G., Leveque, A., & Massa, J. (2002). Manifestations précoces de l'identité sexuée. *L'Orientation scolaire et professionnelle*, *31*(4), 507-522.

Le Maner-Idrissi, G., & Renault, L. (2006). Développement du "schéma de genre": une asymétrie entre filles et garçons?. *Enfance*, *58*(3), 251-265.

Lendrem, B., Lendrem, D., Gray, A., & Isaacs, J. (2014). The Darwin Awards: Gender Differences in Idiotic Behaviour? Pre-Publication Draft. *BMJ: British medical journal*.

Lenguerrand, E. (2008). *L'exposition au risque routier et sa prise en compte dans les analyses épidémiologiques des accidents del la route selon la disponibilité de l'information* (Doctoral dissertation, Université Claude Bernard-Lyon I). Consulté à l'adresse https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00544856/

Leplat, J. (2003). Questions autour de la notion de risque. *Les risques professionnels: évolutions des approches, nouvelles perspectives*, 37-52.

Leplat, J. (2006). Risque et perception du risque dans l'activité. In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, & M. T. M. Sastre (Eds), *Psychologie du risque : Identifier, Evaluer, Prévenir* (pp.19-33). Bruxelles : De Boeck.

Lerner, N., Singer, J., & Simons-Morton, B. (2005, September). The effects of teen passengers on teen driver speeds and headways. In *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting* (Vol. 49, No. 22, pp. 1902-1906). SAGE Publications.

Lesieur, H. R., & Rothschild, J. (1989). Children of gamblers anonymous members. *Journal of Gambling Behavior*, *5*(4), 269-281.

Leszczynski, J. P., & Strough, J. (2008). The contextual specificity of masculinity and femininity in early adolescence. *Social Development*, *17*(3), 719-736.

Levy, G. D., Taylor, M. G., & Gelman, S. A. (1995). Traditional and evaluative aspects of flexibility in gender roles, social conventions, moral rules, and physical laws. *Child development*, *66*(2), 515-531.

Lew, H. L., Poole, J. H., Lee, E. H., Jaffe, D. L., Huang, H. C., & Brodd, E. (2005). Predictive validity of driving-simulator assessments following traumatic brain injury: a preliminary study. *Brain Injury*, *19*(3), 177-188.

Lewis, M., & Feiring, C. (1979). The child's social network: Social object, social functions, and their relationship. In *The child and its family* (pp. 9-27). Springer US.

Lewis, I., Watson, B., & Tay, R. (2007). Examining the effectiveness of physical threats in road safety advertising: The role of the third-person effect, gender, and age. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *10*(1), 48-60.

Leyens, J. P., Désert, M., Croizet, J. C., & Darcis, C. (2000). Stereotype threat: Are lower status and history of stigmatization preconditions of stereotype threat?. *Personality and Social Psychology Bulletin*, *26*(10), 1189-1199.

Leyens, J. P., Yzerbyt, V., & Schadron, G. (1996). *Stéréotypes et cognition sociale* (Vol. 214). Editions Mardaga.

Li, N. P., Bailey, J. M., Kenrick, D. T., & Linsenmeier, J. A. (2002). The necessities and luxuries of mate preferences: testing the tradeoffs. *Journal of personality and social psychology*, *82*(6), 947.

Li, X., Feigelman, S., & Stanton, B. (2000). Perceived parental monitoring and health risk behaviors among urban low-income African-American children and adolescents. *Journal of Adolescent Health*, *27*(1), 43-48.

Li, H. Z., Zhang, Z., Bhatt, G., & Yum, Y. O. (2006). Rethinking culture and self-construal: China as a middle land. *The Journal of social psychology*, *146*(5), 591-610.

Liben, L. S., & Bigler, R. S. (2002). The developmental course of gender differentiation: Conceptualizing, measuring, and evaluating constructs and pathways. *Monographs of the Society for Research in Child Development, 67*(2, Serial No. 269).

Liberman, A. & Chaiken, S. (1992). Defensive processing of personally relevant health messages. *Personality and Social Psychology Bulletin*, *18*(6), 669-679.

Licata, L. (2007). La théorie de l'identité sociale et la théorie de l'auto-catégorisation: le Soi, le groupe et le changement social. *Revue électronique de psychologie sociale*, *1*, 19-33.

Lightfoot, C. (1997). *The culture of adolescent risk-taking*. Guilford Press.

Lin, M. L., & Fearn, K. T. (2003). The provisional license: nighttime and passenger restrictions—a literature review. *Journal of Safety Research*, *34*(1), 51-61.

Linn, M. C., & Petersen, A. C. (1985). Emergence and characterization of sex differences in spatial ability: A meta-analysis. *Child development*, 1479-1498.

Lippa, R. A. (2001). On deconstructing and reconstructing masculinity–femininity. *Journal of Research in Personality*, *35*(2), 168-207.

Lippa, R. A. (2005). Subdomains of Gender-Related Occupational Interests: Do They Form a Cohesive Bipolar M-F Dimension?. *Journal of Personality*, *73*(3), 693-730.

Lippa, R. A. (2006). Finger lengths, 2D: 4D ratios, and their relation to gender-related personality traits and the Big Five. *Biological Psychology*, *71*(1), 116-121.

Liss, M. B. (Ed.). (1983). *Social and cognitive skills: Sex roles and children's play*. Academic Press.

Llewellyn, D.J., Sanchez, X. (2008). Individual differences and risk taking in rock climbing, *Psychology of Sport and Exercise*, *9, 4*, *413-426*.

Lloyd, B. (1994). Différences entre sexes. In S. Moscovici (Ed.), *Psychologie sociale des relations à autrui* (pp. 280-299). Paris: Nathan Université.

Loewenstein, G. F., Weber, E. U., Hsee, C. K., & Welch, N. (2001). Risk as feelings. *Psychological bulletin*, *127*(2), 267.

Lonczak, H. S., Neighbors, C., & Donovan, D. M. (2007). Predicting risky and angry driving as a function of gender. *Accident Analysis & Prevention*, *39*(3), 536-545.

Lopes, L. L. (1983). Some thoughts on the psychological concept of risk. *Journal of Experimental Psychology: Human Perception and Performance*, *9*(1), 137.

Lopes, L. L. (1987). Between hope and fear: The psychology of risk. *Advances in experimental social psychology*, *20*(3), 255-295.

Lopes, L. L. (1995). Algebra and processes in the modeling of risky choice. *The Psychology of Learning and Motivation*, 32, 177-219.

López-Sáez, M., Morales, J., & Lisbona, A. (2008). Evolution of gender stereotypes in Spain: Traits and roles. *The Spanish Journal of Psychology*, *11*(02), 609-617.

Lorenzi-Cioldi, F. (1988). *Individus dominants et groupes dominés: images masculines et féminines*. Grenoble: Presses Universitaires de Grenoble.

Lorenzi-Cioldi, F. (1991). Self-stereotyping and self-enhancement in gender groups. *European Journal of Social Psychology*, *21*(5), 403-417.

Lorenzi-Cioldi, F. (1993). They all look alike, but so do we...sometimes: Perceptions of in-group and outgroup homogeneity as a function of sex and context. *British Journal of Social Psychology, 32,* 111-124.

Lorenzi-Cioldi, F. (1997). Professions au masculin et au féminin: un moyen terme entre le masculin et le féminin?. *Revue internationale de psychologie sociale*, *10*, 135-152.

Lorenzi-Cioldi, F. (1998). Group status and perceptions of homogeneity. *European review of social psychology*, *9*(1), 31-75.

Lorenzi-Cioldi, F., Eagly, A. H., & Stewart, T. L. (1995). Homogeneity of gender groups in memory. *Journal of Experimental Social Psychology*, *31*(3), 193-217.

Löwy, I., & Rouch, H. (2003). *Genèse et développement du genre: les sciences et les origines de la distinction entre sexe et genre* (Vol. 34, No. 1, pp. 5-16). L'Harmattan.

Lueptow, L. B., Garovich-Szabo, L., & Lueptow, M. B. (2001). Social change and the persistence of sex typing: 1974–1997. *Social Forces*, *80*(1), 1-36.

Lund, I. O., & Rundmo, T. (2009). Cross-cultural comparisons of traffic safety, risk perception, attitudes and behaviour. *Safety Science*, *47*(4), 547-553.

Lurye, L. E., Zosuls, K. M., & Ruble, D. N. (2008). Gender identity and adjustment: Understanding the impact of individual and normative differences in sex typing. *New directions for child and adolescent development*, *2008*(120), 31-46.

Lutchmaya, S., Baron-Cohen, S., Raggatt, P., Knickmeyer, R., & Manning, J. T. (2004). 2nd to 4th digit ratios, fetal testosterone and estradiol. *Early human development*, *77*(1), 23-28.

Luhtanen, R., & Crocker, J. (1992). A collective self-esteem scale: Self-evaluation of one's social identity. *Personality and social psychology bulletin*, *18*(3), 302-318.

Lyng, S. (1990). Edgework: A social psychological analysis of voluntary risk taking. *American journal of sociology*, 851-886.

Lytton, H., & Romney, D. M. (1991). Parent's differential socialization of boys and girls: a meta-analysis. *Psychological Bulletin, 109*, 267-296.

Maass, A., Cadinu, M., Guarnieri, G., & Grasselli, A. (2003). Sexual harassment under social identity threat: the computer harassment paradigm. *Journal of personality and social psychology*, *85*(5), 853.

Maccoby, E. E. (1990). Le sexe, catégorie sociale. *Actes de la recherche en sciences sociales*, *83*(1), 16-26.

Maccoby, E. E. (1998). *The two sexes: growing up apart, coming together*. Cambridge: Harvard University Press.

Maccoby, E. E., & D'Andrade, R. G. (1966). *The development of sex differences* (Vol. 5). Stanford University Press.

Maccoby, E. E., & Jacklin, C. N. (1974). On the origins of psychological sex differences. In E. E. Maccoby & C. N. Jacklin (Eds.), *The psychology of sex differences* (pp. 275-376). Stanford: Stanford University Press.

Maccrimmon, K., & Wehrung, D. A. (1986). The management of uncertainty: Taking risks. *New York*.

MacCrimmon, K. R., & Wehrung, D. A. (1990). Characteristics of risk taking executives. *Management science*, *36*(4), 422-435.

Macko, A., & Tyszka, T. (2009). Entrepreneurship and risk taking. *Applied psychology*, *58*(3), 469-487.

Maddux, J. E., & Rogers, R. W. (1983). Protection motivation and self-efficacy: A revised theory of fear appeals and attitude change. *Journal of experimental social psychology*, *19*(5), 469-479.

Mahalik, J., Burns, S., & Syzdek, M. (2007). Masculinity and perceived normative health behaviors as predictors of men's health behaviors. *Social Science & Medicine, 64*(11), 2201-2209.

Mahalik, J., Lagan, HD, & Morrison, J. (2006). Health behaviors and masculinity in Kenyan and US male college students. *Psychology of Men and Masculinity, 7*, 191-202.

Mahalik, J. R., Locke, B. D., Ludlow, L. H., Diemer, M. A., Scott, R. P., Gottfried, M., & Freitas, G. (2003). Development of the Conformity to Masculine Norms Inventory. *Psychology of Men & Masculinity*, *4*(1), 3.

Malrieu, P., & Malrieu, S. (1973). La socialisation. In H. Gratiot-Alphandery & R. Zazzo (Eds.), *Traité de psychologie de l'enfant Vol. V* (pp. 5-236). Paris: Presses Universitaires de France.

Mannering, F. L. (1993). Male/female driver characteristics and accident risk: some new evidence. *Accident Analysis & Prevention*, *25*(1), 77-84.

Manning, J. T., Scutt, D., Wilson, J., & Lewis-Jones, D. I. (1998). The ratio of 2nd to 4th digit length: a predictor of sperm numbers and concentrations of testosterone, luteinizing hormone and oestrogen. *Human reproduction*, *13*(11), 3000-3004.

Manning, J. T., & Taylor, R. P. (2001). Second to fourth digit ratio and male ability in sport: implications for sexual selection in humans. *Evolution and Human Behavior*, *22*(1), 61-69.

Manstead, A. S., Parker, D., Stradling, S. G., Reason, J. T., & Baxter, J. S. (1992). Perceived consensus in estimates of the prevalence of driving errors and violations. *Journal of Applied Social Psychology*, *22*(7), 509-530.

Mantzouranis, G., & Zimmermann, G. (2010). Prendre des risques, ça rapporte? Conduites à risques et perception des risques chez des adolescents tout-venant. *Neuropsychiatrie de l'enfance et de l'adolescence*, *58*(8), 488-494.

Marini, I. D. (2005). Issues of Males with Physical Disabilities in Rehabilitation Settings.

Marro, C. (2002). Évaluation de la féminité, de la masculinité, et auto-attribution des qualificatifs «féminin» et «masculin». Quelle relation?. *L'orientation scolaire et professionnelle*, (31/4), 545-563.

Marsh, H. W., & Byrne, B. M. (1991). Differentiated additive androgyny model: Relations between masculinity, femininity, and multiple dimensions of self-concept. *Journal of Personality and Social Psychology*, *61*(5), 811.

Martha, C. (2002). Etude du sens des conduites à risque actuelles. *Sociétés*, (3), 55-68.

Martha, C., & Delhomme, P. (2009). Risk comparative judgments while driving a car among experienced cyclists and non-cyclists. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 12*(3), 256-263.

Martin, C. L. (2000). Cognitive theories of gender deelopment. In T. Eckes & H. M. Trautner (Eds.), *The developmental social psychology of gender* (pp. 91–122). Mahwah, NJ: London.

Martin, C. L., & Dinella, L. M. (2002). Children's gender cognitions, the social environment, and sex differences in cognitive domains. *Biology, society, and behavior: The development of sex differences in cognition*, 207-239.

Martin, C. L., & Fabes, R. A. (2001). The stability and consequences of young children's same-sex peer interactions. *Developmental psychology*, *37*(3), 431.

Martin, C. L., & Halverson Jr, C. F. (1981). A schematic processing model of sex typing and stereotyping in children. *Child development*, 1119-1134.

Martin, J. L., Lafont, S., Chiron, M., Gadegbeku, B., & Laumon, B. (2004). Différences entre les hommes et les femmes face au risque routier. *Revue d'épidémiologie et de santé publique*, *52*(4), 357-367.

Martin, C. L., & Ruble, D. (2004). Children's search for gender cues cognitive perspectives on gender development. *Current directions in psychological science*, *13*(2), 67-70.

Martin, C. L., Ruble, D. N., & Szkrybalo, J. (2002). Cognitive theories of early gender development. *Psychological bulletin*, *128*(6), 903.

Matthews, M. L., & Moran, A. R. (1986). Age differences in male drivers' perception of accident risk: The role of perceived driving ability. *Accident Analysis & Prevention*, *18*(4), 299–313.

Matud, M. P., Bethencourt, J. M., & Ibáñez, I. (2014). Relevance of gender roles in life satisfaction in adult people. *Personality and Individual Differences*, *70*, 206-211.

Maycock, G., C.R. Lockwood et J.F. Lester (1991), *The Accident Liability of Car Drivers*, TRL Report nº 315, Transport Research Laboratory (TRL), Crowthorne, Royaume-Uni.

Mazur, A., & Booth, A. (1998). Testosterone and dominance in men. *Behavioral and brain sciences*, *21*(03), 353-363.

McAllister, I. (1995). Public attitudes to the regulation of alcohol. *Drug and Alcohol Review*, *14*(2), 179-186.

McBride, D. C., Weatherby, N. L., Inciardi, J. A., & Gillespie, S. A. (1999). AIDS susceptibility in a migrant population: Perception and behavior. *Substance use & misuse*, *34*(4-5), 633-652.

McCormick, I. A., Walkey, F. H., & Green, D. E. (1986). Comparative perceptions of driver ability—a confirmation and expansion. *Accident Analysis & Prevention*, *18*(3), 205-208.

McCrae, R. R., & Costa, P. T. (1988). Age, personality, and the spontaneous self-concept. *Journal of Gerontology*, *43*(6), S177-S185.

McCrae, R. R., & Costa, P. T. (1990). Personality in adulthood. Guilford. *New York*.

McCreary, D. R., Newcomb, M. D., & Sadava, S. W. (1999). The male role, alcohol use, and alcohol problems: A structural modeling examination in adult women and men. *Journal of Counseling Psychology*, *46*(1), 109.

McDaniel, S. R., & Zuckerman, M. (2003). The relationship of impulsive sensation seeking and gender to interest and participation in gambling activities. *Personality and Individual Differences*, *35*(6), 1385-1400.

McGuckin, N., & Murakami, E. (1999). Examining trip-chaining behavior: Comparison of travel by men and women. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, (1693), 79-85.

McGuire, W. J., McGuire, C. V., Child, P., & Fujioka, T. (1978). Salience of ethnicity in the spontaneous self-concept as a function of one's ethnic distinctiveness in the social environment. *Journal of personality and social psychology*, *36*(5), 511.

McGuire, W. J., & Padawer-Singer, A. (1976). Trait salience in the spontaneous self-concept. *Journal of personality and social psychology*, *33*(6), 743.

McGuire, W. J., McGuire, C. V., & Winton, W. (1979). Effects of household sex composition on the salience of one's gender in the spontaneous self-concept. *Journal of Experimental Social Psychology*, *15*(1), 77-90.

McHale, S. M., Crouter, A. C., & Whiteman, S. D. (2003). The Family Contexts of Gender Development in Childhood and Adolescence. *Social Development, 12*(1), 125-148.

McHale, S. M., Kim, J. Y., Whiteman, S., & Crouter, A. C. (2004). Links between sex-typed time use in middle childhood and gender development in early adolescence. *Developmental Psychology*, *40*(5), 868.

McKenna, F. P. (1993). It won't happen to me: Unrealistic optimism or illusion of control?. *British Journal of Psychology*, *84*, 39-39.

McKenna, F. P., & Crick, J. L. (1994). Hazard perception in drivers: A methodology for testing and training. *TRL Contractor Report*, (313).

McKenna, F. P., Stanier, R. A., & Lewis, C. (1991). Factors underlying illusory self-assessment of driving skill in males and females. *Accident Analysis & Prevention*, *23*(1), 45–52.

McKenna, F. P., Warburton, D. M., & Winwood, M. (1993). Exploring the limits of optimism: The case of smokers' decision making. *British Journal of Psychology*, *84*(3), 389-394.

McKenna, F.P., Waylen, A.E., Burkes, M.E., 1998. Male and Female Drivers: How Different are They? AA Foundation for Road Safety Research, The University of Reading, Hampshire, UK.

McQuillan, R., & Campbell, H. (2006). Gender differences in adolescent injury characteristics: a population-based study of hospital A&E data. *Public Health*, *120*(8), 732-741.

Medin, D. L. (1989). Concepts and conceptual structure. *American psychologist*, *44*(12), 1469.

Meier-Pesti, K., & Penz, E. (2008). Sex or gender? Expanding the sex-based view by introducing masculinity and femininity as predictors of financial risk taking. *Journal of Economic Psychology*, *29*(2), 180-196.

Michel, G. (2001). La prise de risque à l'adolescence. *Pratiques sportives et usage de substances psycho-actives. Paris: Masson.*

Michel G., Cazenave, N. (2009). Profils de personnalité et fonctionnement émotionnel dans les sports extrêmes : à propos d'une étude exploratoire chez des BASE-jumpers, *Annales Médico-psychologiques, revue psychiatrique*, 167, 1, 72-77.

Michel, G., Paurper-Ouakil, D., & Mouren-Siméoni, M. C. (2002). Prise de risque chez les jeunes. Les conduites dangereuses en véhicules motorisés. *Neuropsychiatrie de l'enfance et de l'adolescence, 50*, 583-589.

Michinov, E., & Monteil, J.-M. (2003). Attraction interpersonnelle et attraction sociale : lorsque la saillance catégorielle annule la relation similitudeattaction. *Revue Canadienne des Sciences du Comportement, 35,* 305-315.

Mieyaa, Y., & Rouyer, V. (2013). Genre et socialisation de l'enfant: Pour une approche plurifactorielle de la construction de l'identité sexuée. *Psychologie française*, *58*(2), 135-147.

Milhabet, I., Desrichard, O., & r, J. F. (2002). Comparaison sociale et perception des risques: l'optimisme comparatif. In: In Beauvois, J-L, Joulé, R-V. & Monteil, J-M. *Perspectives cognitives et conduites sociales (Vol. 8)*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2002. p. 215-245

Miller, C. L. (1987). Qualitative differences among gender-stereotyped toys: Implications for cognitive and social development in girls and boys. *Sex Roles*, *16*(9-10), 473-487.

Mischel, W. (1970). Sex-typing and socialization. In P. H. Mussen (Ed.), *Carmichael's manual of child psychology* (3rd, 2, pp. 3–72). New York: Wiley.

Mischel, W. (1966). A social learning view of sex differences in behavior. In E. E. Maccoby (Ed.), *The development of sex differences* (pp. 56-82). Stanford: Stanford university press.

Mishra, S., & Lalumière, M. L. (2010). You can't always get what you want: The motivational effect of need on risk-sensitive decision-making. *Journal of Experimental Social Psychology*, *46*(4), 605-611.

Mishra, S., & Lalumière, M. L. (2011). Individual differences in risk-propensity: Associations between personality and behavioral measures of risk. *Personality and Individual Differences*, *50*(6), 869-873.

Ministère de l'Intérieur. (2012). *Bilan du permis à points 2011*. Récupéré de http://www.interieur.gouv.fr/Publications/Statistiques/Securite-routiere/Bilan-du-permis-a-points/Bilan-2011

Millet, K. (2011). An interactionist perspective on the relation between 2D: 4D and behavior: An overview of (moderated) relationships between 2D: 4D and economic decision making. *Personality and Individual Differences*, *51*(4), 397-401.

Mitchell, S. H., Schoel, C., & Stevens, A. A. (2008). Mechanisms underlying heightened risk taking in adolescents as compared with adults. *Psychonomic bulletin & review*, *15*(2), 272-277.

Moisy, M. (2013). *Vue d'ensemble - Conditions de vie : Les jeunes, leur rapport à la santé et leur état de santé.* Récupéré sur le site de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiqes. de http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/FPORSOC13f_VE6_sante.pdf

Monaghan, E. P., & Glickman, S. E. (1992). Hormones and aggressive behavior. *Behavioral endocrinology*, 261-285.

Money, J., & Ehrhardt, A. A. (1972). Man and woman, boy and girl : Differentiation and dimorphism of gender identity from conception to maturity. Baltimore: John Hopkins University Press.

Moniruzzaman, S., & Andersson, R. (2008). Cross-national injury mortality differentials by income level: the possible role of age and ageing. *Public health*, *122*(11), 1167-1176.

Montag, I., & Comrey, A. L. (1987). Internality and externality as correlates of involvement in fatal driving accidents. *Journal of Applied Psychology*, *72*(3), 339.

Moore, S., & Gullone, E. (1996). Predicting adolescent risk behavior using a personalized cost-benefit analysis. *Journal of Youth and Adolescence*, *25*(3), 343-359.

Moore, S. M., & Rosenthal, D. A. (1992). Australian adolescents' perceptions of health-related risks. *Journal of Adolescent Research*, *7*(2), 177-191.

Moore, T., Quinter, C., & Freeman, L. M. (2005). Lack of correlation between 2D: 4D ratio and assertiveness in college age women. *Personality and Individual Differences*, *39*(1), 115-121.

Morier, D., & Seroy, C. (1994). The effect of interpersonal expectancies on men ' s self - presentation of gender role attitudes to women. *Sex Roles, 31* , 493 – 504.

Moritz, N, H (producteur) et Cohen, R. (Réalisateur). (2001). *Fast and Furious*. [Film cinématographique]. Etats-Unis : Original Film, Universal Pictures, & Mediastream Film GmbH & Co. Productions KG.

Morrongiello, B. A. (1997). Children's perspectives on injury and close-call experiences: sex differences in injury-outcome processes. *Journal of Pediatric Psychology, 22*(4), 499-512.

Morrongiello, B. A., Corbett, C., McCourt, M., & Johnston, N. (2006). Understanding unintentional injury-risk in young children II. The contribution of caregiver supervision, child attributes, and parent attributes. *Journal of Pediatric Psychology, 31*(6), 540-551.

Morrongiello, B. A., & Dawber, T. (1998). Toddlers' and mothers' behaviors in an injury-risk situation: Implications for sex differences in childhood injuries. *Journal of Applied Developmental Psychology*, *19*(4), 625-639.

Morrongiello, B. A., & Dawber, T. (1999). Parental influences on toddlers' injury-risk behaviors: Are sons and daughters socialized differently? *Journal of Applied Developmental Psychology*, *20*(2), 227-251.

Morrongiello, B. A., & Dawber, T. (2000). Mothers' responses to sons and daughters engaging in injury-risk behaviors on a playground: Implications for sex differences in injury rates. *Journal of experimental child psychology*, *76*(2), 89-103.

Morrongiello, B. A., & Dawber, T. (2004). Identifying factors that relate to children's risk taking decisions. *Canadian Journal of Behavioural Science, 36*(4), 255-266.

Morrongiello, B. A., & Dayler, L. (1996). A community-based study of parents' knowledge, attitudes and beliefs related to childhood injuries. *Canadian Journal of Public Health, 87*(6), 383-388.

Morrongiello, B. A., & Hogg, K. (2004). Mothers' reactions to children misbehaving in ways that can lead to injury: Implications for gender differences in children's risk taking and injuries. *Sex Roles*, *50*(1-2), 103-118.

Morrongiello, B. A., & Rennie, H. (1998). Why do boys engage in more risk taking than girls? The role of attributions, beliefs, and risk appraisals. *Journal of Pediatric Psychology*, *23*(1), 33-43.

Morrongiello, B. A., Midgett, C., & Stanton, K. L. (2000). Gender biases in children's appraisals of injury risk and other children's risk-taking behaviors. *Journal of experimental child psychology*, *77*(4), 317-336.

Morrongiello, B. A., Ondejko, L., & Littlejohn, A. (2004). Understanding Toddlers' In-Home Injuries: I. Context, correlates, and determinants. *Journal of Pediatric Psychology, 29*(6), 415-431.

Morrongiello, B.A., Lasenby-Lessard, J. (2009). Children's risk taking in a gambling task and injury-risk situation : evidence for domain specificity in risk decisions, *Personality and Individual Differences,* 46, 298–302.

Morrongiello, B. A., Zdzieborski, D., & Normand, J. (2010). Understanding gender differences in children's risk taking and injury: A comparison of mothers' and fathers' reactions to sons and daughters misbehaving in ways that lead to injury. *Journal of Applied Developmental Psychology*, *31*(4), 322-329.

Moskowitz, G. B., Gollwitzer, P. M., Wasel, W., & Schaal, B. (1999). Preconscious control of stereotype activation through chronic egalitarian goals. *Journal of Personality and Social Psychology*, *77*(1), 167.

Moss, H. A. (1974). Early sex differences and mother-infant interaction.

Moyano Diaz, E. (1997). Teoria del Comportamiento Planificado e intencion de infringir normas de transito en peatones [Théorie du Comportement Planifié et intention de transgresser les règles routières chez les piétons]. *Estudos des Psicologia, 2*(2), 335-348.

Moyano Diaz, E. (2002). Theory of planned behaviour and pedestrians' intentions to violate traffic regulations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 5*(3), 169-175.

Näätänen, R., & Summala, H. (1976). *Road User Behavior and Traffic Accidents*. Amsterdam/New York: North-Holland/American Elsevier.

Neave, N., Laing, S., Fink, B., & Manning, J. T. (2003). Second to fourth digit ratio, testosterone and perceived male dominance. *Proceedings of the Royal Society of London B: Biological Sciences*, *270*(1529), 2167-2172.

Nederhof, A. J. (1985). Methods of coping with social desirability bias: A review. *European journal of social psychology*, *15*(3), 263-280.

Nell, V. (2002). Why young men drive dangerously: Implications for injury prevention. *Current Directions in Psychological Science*, *11*(2), 75-79.

Nicholson, N., Soane, E., Fenton-O'Creevy, M., & Willman, P. (2005). Personality and domain-specific risk taking. *Journal of Risk Research*, *8*(2), 157-176.

Norris, F. H., Matthews, B. A., & Riad, J. K. (2000). Characterological, situational, and behavioral risk factors for motor vehicle accidents: a prospective examination. *Accident Analysis & Prevention*, *32*(4), 505-515.

Nosek, B. A. (2007). Implicit–explicit relations. *Current Directions in Psychological Science*, *16*(2), 65-69.

Nucci, L., Guerra, N., & Lee, J. (1991). Adolescent judgments of the personal, prudential, and normative aspects of drug usage. *Developmental Psychology, 27*(5), 841-848.

O'Boyle, M. W., & Hellige, J. B. (1989). Cerebral hemisphere asymmetry and individual differences in cognition. *Learning and individual Differences*, *1*(1), 7-35.

O'Connor, C., & Kelly, K. (2006). Auto theft and youth culture: a nexus of masculinities, femininities and car culture. *Journal of Youth Studies*, *9*(3), 247-267.

O'Brien, M., & Huston, A. C. (1985). Activity level and sex-stereotyped toy choice in toddler boys and girls. *The Journal of genetic psychology*, *146*(4), 527-533.

O'Brien, M. C., McCoy, T. P., Rhodes, S. D., Wagoner, A., & Wolfson, M. (2008). Caffeinated cocktails: energy drink consumption, high-risk drinking, and alcohol-related consequences among college students. *Academic Emergency Medicine*, *15*(5), 453-460.

Obriot-Claudel, F., & Gabaude, C. (2004). The Driver Behaviour Questionnaire: A French study applied to elderly drivers. In *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*.

OCDE – ECMT (2006). *Young drivers : The road to safety*. Paris: OCDE – Organisation for Economic Cooperation and Development et ECMT – European Conference of Ministers of Transport; Joint OCDE /ECMT Transport Research Centre.

Olian, J. D., Schwab, D. P., & Haberfeld, Y. (1988). The impact of applicant gender compared to qualifications on hiring recommendations: A meta-analysis of experimental studies. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, *41*(2), 180-195.

OMS (1999). *Glossaire de la promotion de la santé*. Genève : WHO. Récupéré de http://www.quebecenforme.org/media/1449/ho_glossary_fr.pdf

Öngen, D. E. (2007). The relationships between sensation seeking and gender role orientations among Turkish university students. *Sex Roles*, *57*(1-2), 111-118.

ONISR (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière). (2008a). *La Sécurité Routière en France. Bilan de l'année 2007*. Paris: La Documentation Française.

ONISR (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière). (2008b). *Voitures de tourisme – Grands thèmes de la sécurité routière en France*. Récupéré de http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/documentation/etudes-et-bilans/fiches-thematiques

ONISR (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière). (2008c). *Bicyclettes – Grands thèmes de la sécurité routière en France*. Récupéré de http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/documentation/etudes-et-bilans/fiches-thematiques

ONISR (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière). (2008d). *Piétons – Grands thèmes de la sécurité routière en France*. Récupéré de http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/documentation/etudes-et-bilans/fiches-thematiques

ONISR (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière). (2010). *La Sécurité Routière en France. Bilan de l'année 2009*. Paris: La Documentation Française.

ONISR (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière). (2011a). *La Sécurité Routière en France. Bilan de l'année 2010*. Paris: La Documentation Française.

ONISR (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière). (2011b). *2RM – Grands thèmes de la sécurité routière en France*. Récupéré de http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/documentation/etudes-et-bilans/fiches-thematiques

ONISR (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière). (2011c). *18 à 24 ans – Grands thèmes de la sécurité routière en France*. Récupéré de http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/documentation/etudes-et-bilans/fiches-thematiques

ONISR. (2012a). *La sécurité routière en France: bilan de l'année 2011. Préédition*. Paris: La Documentation Française.

ONISR (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière). (2012b). *Extrait du Guide d'aide à la codification du BAAC*. Récupéré de http:// securite-routiere.gouv.fr/.../Extrait+Guide+BAAC+-+définition+d'un accident.pdf.

ONISR (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière). (2012c). *Les accidents corporels de la circulation 2011 - Recueil de données brutes "Document de travail"*. Récupéré de http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/documentation/etudes-et-bilans/documents-de-travail-des-annees-2008-a-2010-donnees-detaillees-de-l-accidentalite-routiere-france-metropolitaine

ONISR (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière). (2013b). *Les accidents corporels de la circulation 2012 - Recueil de données brutes*. Récupéré de http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/documentation/etudes-et-bilans/documents-de-travail-des-annees-2008-a-2010-donnees-detaillees-de-l-accidentalite-routiere-france-metropolitaine

ONISR (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière). (2013a). *La Sécurité Routière en France. Bilan de l'année 2012*. Paris: La Documentation Française.

ONISR (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière). (2014). *L'accidentalité routière en 2013 - Bilan sommaire*. Récupéré de http://www.securite-routiere.gouv.fr/media/fichiers/2014-dossier-communique-de-presse/bilan-provisoire-onisr-2013?xtmc=Bilan&xtcr=57

Organization, W. H., & others. (2002). Gender and Road traffic injuries. *Gender and Health Bulletin*.

Overman, W. H., Frassrand, K. (2004). Performance on the IOWA card task by adolescents and adults. *Neuropsychologia, 42*, 1838–1851.

Owsley, C., & McGwin, G. (2010). Vision and driving. *Vision research*, *50*(23), 2348-2361.

Oyserman, D., & Markus, H. R. (1993). The sociocultural self. *Psychological perspectives on the self*, *4*, 187-220.

Öz, B., & Lajunen, T. (2008). Effects of organisational safety culture on driver behaviours and accident involvement amongst professional drivers. *Driver behaviour and training*, *3*, 144–153.

Özkan, T., & Lajunen, T. (2005a). A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviours Scale. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *8*(4–5), 355-368.

Özkan, T., & Lajunen, T. (2005b). Why are there sex differences in risky driving? the relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young turkish drivers. *Aggressive Behavior*, *31*(6), 547–558. http://doi.org/10.1002/ab.20062

Özkan, T., & Lajunen, T. (2005c). Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): factor structure and relationship to risky driving. *Personality and Individual Differences*, *38*(3), 533-545.

Özkan, T., & Lajunen, T. (2006). 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*, *9*(4), 269-277.

Özkan, T., Lajunen, T., Chliaoutakis, J. E., Parker, D., & Summala, H. (2006). Cross-cultural differences in driving behaviours: A comparison of six countries. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *9*(3), 227-242.

Özkan, T., Lajunen, T., & Summala, H. (2006). Driver Behaviour Questionnaire: A follow-up study. *Accident Analysis & Prevention*, *38*(2), 386-395.

Özmen, O., & Sümer, Z. H. (2011). Predictors of risk-taking behaviors among Turkish adolescents. *Personality and Individual Differences*, *50*(1), 4-9.

Palomares, N. A. (2004). Gender Schematicity, Gender Identity Salience, and Gender-Linked Language Use. *Human Communication Research*, *30*(4), 556–588.

Papadakis, E., & Moore, A. (1991). Drink-driving and adolescent lifestyles: Rethinking policy. *Australian Journal of Social Issues, 25*, 83-106.

Pape, H., & Hammer, T. (1996). How does young people's alcohol consumption change during the transition to early adulthood? A longitudinal study of changes at aggregate and individual level. *Addiction*, *91*(9), 1345-1358.

Parker, J. S., & Benson, M. J. (2004). Parent-adolescent relations and adolescent functioning: Self-esteem, substance abuse, and delinquency. *Adolescence*, *39*(155), 519.

Parker, D., Lajunen, T., & Summala, H. (2002). Anger and aggression among drivers in three European countries. *Accident Analysis & Prevention*, *34*(2), 229-235. http://doi.org/10.1016/S0001-4575(01)00018-5

Parker, D., Manstead, A. S., Stradling, S. G., & Reason, J. T. (1992). Determinants of intention to commit driving violations. *Accident Analysis & Prevention*, *24*(2), 117-131.

Parker, D., McDonald, L., Rabbitt, P., & Sutcliffe, P. (2000). Elderly drivers and their accidents: the Aging Driver Questionnaire. *Accident Analysis & Prevention*, *32*(6), 751-759. http://doi.org/10.1016/S0001-4575(99)00125-6

Parker, D., Reason, J. T., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, *38*(5), 1036–1048.

Parker, D., West, R., Stradling, S., & Manstead, A. S. R. (1995). Behavioural characteristics and involvement in different types of traffic accident. *Accident Analysis & Prevention*, *27*(4), 571-581. http://doi.org/10.1016/0001-4575(95)00005-K

Parrinello, J. (2010, 29 mars). *Le sentiment de menace dans l'environnement routier : ses déterminants et ses implications en termes de sécurité routière.* Paper presented at the Séminaire du Département Mécanismes d'Accidents « Conduite et accidents de la route. Regards croisés sur les défauts d'attention et de vigilance », Salon de Provence.

Parsons, T., & Bales, R. F. (1955). *Family socialization and interaction process* (Vol. 7). Psychology Press.

Parsons, J. T., Halkitis, P. N., Bimbi, D., & Borkowski, T. (2000). Perceptions of the benefits and costs associated with condom use and unprotected sex among late adolescent college students. *Journal of adolescence*, *23*(4), 377-391.

Parsons, J. T., Siegel, A. W., & Cousins, J. H. (1997). Late adolescent risk-taking: effects of perceived benefits and perceived risks on behavioral intentions and behavioral change. *Journal of Adolescence, 20*, 381-392.

Patterson, M. M. (2012). Self-perceived gender typicality, gender-typed attributes, and gender stereotype endorsement in elementary-school-aged children. *Sex roles*, *67*(7-8), 422-434.

Paul, S. N., Kato, B. S., Hunkin, J. L., Vivekanandan, S., & Spector, T. D. (2006). The big finger: the second to fourth digit ratio is a predictor of sporting ability in women. *British journal of sports medicine*, *40*(12), 981-983.

Paulhus, D. L. (1991). Measurement and control of response bias.

Paus, T. (2005). Mapping brain maturation and cognitive development during adolescence. *Trends in cognitive sciences*, *9*(2), 60-68.

Payne, S., Swami, V., & Stanistreet, D. L. (2008). The social construction of gender and its influence on suicide: a review of the literature. *The Journal of Men Health (JMH), 5*(1), 23-35.

Peden, M. (2004). *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. World Health Organization.

Pedhazur, E. J., & Tetenbaum, T. J. (1979). Bem Sex Role Inventory: A theoretical and methodological critique. *Journal of Personality and Social Psychology*, *37*(6), 996.

Peretti-Watel, P. (2002). Les « conduites à risque» des jeunes: défi, myopie, ou déni?. *Agora débats/jeunesses*, *27*(1), 16-33.

Perreti-Watel, P. (2010). V. Les conduites à risque: une jeunesse trop insouciante?. *Repères*, 81-100.

Pérez-Diaz, C. (2000). Comportements des conducteurs et modèles du risque. *Déviance et société*, *24*(2), 187-208.

Perez-Diaz, C. (2002). Le choix du risque. *Conduites addictives-conduites à risques: quels liens, quelle prévention?*, 9-19.

Pérez-Diaz, C. (2003). *Théorie de la décision et risques routiers* (Vol. 114, No. 1, pp. 143-160). Presses universitaires de France.

Perloff, L. S. (1983). Perceptions of vulnerability to victimization. *Journal of Social Issues*, *39*(2), 41-61.

Peyre, E., Wiels, J., Fonton, M. (2002). Sexe biologique et sexe social. Dans Hurtig M.C., Kail, M. et Rouch H. (dir.), *Sexe et genre : de la hiérarchie entre les sexes (*pp. 27-29). Paris : CNRS.

Platt, M, Palermo, J, Litvak, M, Pritzker, G, & Siegel, A (producteurs) et Winding Refn, N. (Réalisateur). (2011). *Drive.* [Film cinématographique]. Etats-Unis : Bold Films, Odd Lot Entertainment, Marc Platt Productions, & Seed Productions.

Pleck, J., Sonenstein, F., & Ku, L. (1994). Problem behaviours and masculinity ideology in adolescent males. In R. Ketterlinus & M. Lamb (Eds.), *Adolescent problem behaviours: Issues and research* (pp. 165-186). Hillsdale (NJ): Lawrence Erlbaum.

Pomerantz, E. M., & Ruble, D. N. (1998). The role of maternal control in the development of sex differences in child self-evaluative factors. *Child Development, 69*, 458-478.

Pomerantz, E. M., Fei-Yin Ng, F., & Wang, Q. (2004). Gender socialization : A parent X child model. In A. H. Eagly, A. E., Beall, & R. J. Sternberg (Eds.), *The psychology of gender* (pp. 120-144). New-York, London: The Guilford Press.

Porcelli, A. J., & Delgado, M. R. (2009). Acute stress modulates risk taking in financial decision making. *Psychological Science*, *20*(3), 278-283.

Poulin-Dubois, D., Serbin, L. A., Eichstedt, J. A., Sen, M. G., & Beissel, C. F. (2002). Men Don't Put on Make-up: Toddlers' Knowledge of the Gender Stereotyping of Household Activities. *Social Development*, *11*(2), 166-181.

Powell, C. (2007). The perception of risk and risk taking behavior: Implications for incident prevention strategies. *Wilderness & environmental medicine*, *18*(1), 10-15.

Powlishta, K. K. (1995). Intergroup processes in childhood: Social categorization and sex role development. *Developmental Psychology, 31*(5), 781-788.

Powlishta, K. K., Sen, M. G., Serbin, L. A., Poulin-Dubois, D., & Eichstedt, J. A. (2001). From infancy through middle childhood: The role of cognitive and social factors in becoming gendered.

Pratto, F., Stallworth, L. M., & Sidanius, J. (1997). The gender gap: Differences in political attitudes and social dominance orientation. *British journal of social psychology*, *36*(1), 49-68.

Prentice, D. A., & Carranza, E. (2002). What women and men should be, shouldn't be, are allowed to be, and don't have to be: The contents of prescriptive gender stereotypes. *Psychology of Women Quarterly*, *26*(4), 269-281.

Prentice, D. A., & Miller, D. T. (2006). Essentializing differences between women and men. *Psychological Science*, *17*(2), 129-135.

Preusser, D. F., Ferguson, S. A., & Williams, A. F. (1998). The effect of teenage passengers on the fatal crash risk of teenage drivers. *Accident Analysis & Prevention*, *30*(2), 217-222.

Prochaska, J. O. & Di Clemente, C. C. (1982). Transtheoritical therapy : Toward a more intergrative model of change. *Psychotherapy, Theory and Practice, 20*, 161-173.

Pyant, C. T., & Yanico, B. J. (1991). Relationship of racial identity and gender-role attitudes to Black women's psychological well-being. *Journal of Counseling Psychology*, *38*, 315–322.

Quimby, A.R., & Watts, G.R. (1981). *Human factors and driving performance* (Report 1004). Berkshire, England: Transport and Road Research Laboratory.

Raine, A. (2002). Biosocial studies of antisocial and violent behavior in children and adults: A review. *Journal of abnormal child psychology*, *30*(4), 311-326.

Raithel, J. (2001). Risky Road Behavior of Adolescent Motorcyclists. *International Journal of Adolescence and Youth*, *9*(2-3), 127-145.

Raithel, J. (2003). Risikobezogenes Verhalten und Geschlechtsrollenorientierung im Jugendalter [Risk-taking behavior and gender role orientation in adolescents]. *Zeitschrift für Gesundheitspsychologie, 11*(1), 21-28.

Ravel, C., Chantot-Bastaraud, S., & Siffroi, J. P. (2004). Aspects moléculaires du déterminisme sexuel: régulation génique et pathologie. *Gynécologie obstétrique & fertilité*, *32*(7), 584-594.

Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*, *33*(10-11), 1315–1332.

Regan, M. A. & Mitsopoulos, E. (2001), *Understanding Passenger Influence on Driver Behaviour: Implications for Road Safety and Recommendations for Countermeasure Development*, Report nº 180, Monash University Accident Research Centre, Victoria, Australie

Reid, S. A., Keerie, N., & Palomares, N. A. (2003). Language, gender salience and social influence. *Journal of language and social psychology, 22*(2), 210-233.

Reyna, V. F., Brainerd, C. J. (1995). Fuzzy-trace theory : some foundational issues. *Learning and Individual Differences*, 7, 145–162.

Ridgeway, C. L. (2011). *Framed by gender: How gender inequality persists in the modern world*. Oxford University Press.

Ridgeway, C. L., & Bourg, C. (2004). Gender as Status: An Expectation States Theory Approach. In A. H. Eagly, Beall, A. E. & Sternberg, R. J. (Eds). *The psychology of gender* (2nd ed., pp. 217-241). New York, NY, US: Guilford Press,

Rienzi, B. M., McMillin, J. D., Dickson, C. L., & Crauthers, D. (1996). Gender differences regarding peer influence and attitude toward substance abuse. *Journal of Drug Education, 26*, 339-347.

Risque. (n. d.). Dans *Dictionnaire de français Larousse en ligne*. Récupéré le 25 janvier, 2015 de http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/risque/69557

Rivara, F. P., Bergman, A. B., LoGerfo, J. P., & Weiss, N. S. (1982). Epidemiology of childhood injuries: II. Sex differences in injury rates. *American Journal of Diseases of Children*, *136*(6), 502-506.

Rivera, J., Porter, T. & Anderson, D. (producteurs) et Lasseter, J. & Ranft, J. (réalisateurs). (2006). *Cars*. [Film cinématographique]. Etats-Unis: Pixar Animation Studios & Walt Disney Pictures.

Robbins, R. N., Bryan, A. (2004). Relationships between future orientation, impulsive sensation seeking, and risk behavior among adjudicated adolescents. *Journal of Adolescent Research, 19*, 428–445.

Robinson, S. J., & Manning, J. T. (2000). The ratio of 2nd to 4th digit length and male homosexuality. *Evolution and Human Behavior*, *21*(5), 333-345.

Robinson, V. (2008). *Everyday masculinities and extreme sport: Male identity and rock climbing*. Berg.

Rogers, R. W., Cacioppo, J. T., & Petty, R. (1983). Cognitive and physiological processes in fear appeals and attitude change: A revised theory of protection motivation. In *Social psychophysiology: A sourcebook* (pp. 153-177).

Rohrmann, B. (2002). Risk attitude scales: Concepts and questionnaires. *Melbourne: University of Melbourne*, 12.

Rolison, M. R., & Scherman, A. (2003). College student risk-taking from three perspectives. *Adolescence*, *38*(152), 689.

Rolls, G. W. P., Hall, R. D., Ingham, R., & AA Foundation for Road Safety Research, Basingstoke (United Kingdom);. (1991). *Accident Risk and Behavioural Patterns of Younger Drivers: Executive Summary*. AA Foundation for Road Safety Research.

Romano, E., Kelley-Baker, T., & Voas, R. B. (2008). Female involvement in fatal crashes: Increasingly riskier or increasingly exposed?. *Accident Analysis & Prevention*, *40*(5), 1781-1788.

Ronay, R., & von Hippel, W. (2010). The presence of an attractive woman elevates testosterone and physical risk taking in young men. *Social Psychological and Personality Science*, *1*(1), 57-64.

Roney, J. R., Mahler, S. V., & Maestripieri, D. (2003). Behavioral and hormonal responses of men to brief interactions with women. *Evolution and human Behavior*, *24*(6), 365-375.

Rosen, B. N., & Peterson, L. (1990). Gender differences in children's outdoor play injuries: A review and an integration. *Clinical Psychology Review*, *10*(2), 187-205.

Rosenbloom, T. (2003). Sensation seeking and risk taking in mortality salience. *Personality and individual differences*, *35*(8), 1809-1819.

Rosenbloom, T. (2009). Crossing at a red light: Behaviour of individuals and groups. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *12*(5), 389-394.

Rosenbloom, T., Nemrodov, D., & Barkan, H. (2004). For heaven's sake follow the rules: pedestrians' behavior in an ultra-orthodox and a non-orthodox city. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *7*(6), 395-404.

Rosenbloom, T., & Wolf, Y. (2002). Sensation seeking and detection of risky road signals: a developmental perspective. *Accident Analysis & Prevention, 34*(5), 569-580.

Rosenthal, D. A., Hall, C., & Moore, S. M. (1992). AIDS, adolescents, and sexual risk taking: A test of the Health Belief Model. *Australian Psychologist*, *27*(3), 166-171.

Rothspan, S., & Read, S. J. (1996). Present versus future time perspective and HIV risk among heterosexual college students. *Health Psychology*, *15*(2), 131.

Rotter, J. B. (1966). Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. *Psychological monographs: General and applied*, *80*(1), 1.

Routledge, D. A., Repetto-Wright, R., & Howarth, C. I. (1974). The exposure of young children to accident risk as pedestrians. *Ergonomics*, *17*(4), 457-480.

Rouyer, V. (2007). *La construction de l'identité sexuée*. Armand Colin.

Rouyer, V. (2008). La construction de l'identité sexuée du point de vue de la psychologie du développement et de la psychologie sociale. *Neuropsychiatrie de l'enfance et de l'adolescence, 56* 335-338.

Rouyer, V., & Troupel-Cremel, O. (2013). Socialisation et construction de l'identité sexuée: dialectique des processus d'acculturation et de personnalisation. *Hors collection*, 99-111.

Rowe, R., Maughan, B., & Goodman, R. M. (2004). Childhood psychiatric disorder and unintentional injury: findings from a national cohort study. *Journal of Pediatric Psychology, 29*(2), 119-130.

Rowe, R., Maughan, B., Worthman, C. M., Costello, E. J., & Angold, A. (2004). Testosterone, antisocial behavior, and social dominance in boys: pubertal development and biosocial interaction. *Biological psychiatry*, *55*(5), 546-552.

Rubi, S. (2005). *Les « crapuleuses », ces adolescentes déviantes*. Paris: PUF.

Ruble, T. L., Cohen, R., & Ruble, D. N. (1984). Sex stereotypes occupational barriers for women. *American Behavioral Scientist*, *27*(3), 339-356.

Ruble, D. N., Alvarez, J., Bachman, M., Cameron, J., Fuligni, A., Garcia Coll, C., & Rhee, E. (2004). The development of a sense of "we": The emergence and implications of children's collective identity. In M. Bennett & F. Sani (Eds.), *The development of the social self.* East Sussex, England: Psychology Press.

Ruble, D. N., Martin, C. L. & Berenbaum, S. A. (1998). Gender Development. In W. Damon & N. Eisenberg (Eds.), *Handbook of Child Psychology. Vol.3: Social, Emotional, and Personality Development* (5th edition ed., pp. 933-1016). New-York: John Wiley & Sons.

Ruble, D. N., & Stangor, C. (1986). Stalking the elusive schema: insights from developmental and social-psychological analyses of gender schemas. *Social Cognition, 4*, 227-267.

Rudman, L. A. (1998). Self-promotion as a risk factor for women: the costs and benefits of counterstereotypical impression management. *Journal of personality and social psychology*, *74*(3), 629.

Rudman, L. A., & Fairchild, K. (2004). Reactions to counterstereotypic behavior: the role of backlash in cultural stereotype maintenance. *Journal of personality and social psychology*, *87*(2), 157.

Rudman, L. A., & Glick, P. (2001). Prescriptive gender stereotypes and backlash toward agentic women. *Journal of social issues*, *57*(4), 743-762.

Rudman, L. A., & Goodwin, S. A. (2004). Gender Differences in Automatic In-Group Bias: Why Do Women Like Women More Than Men Like Men? *Journal of Personality and Social Psychology, 87*(4), 494-509.

Rumar, K. (1988). Collective risk but individual safety. *Ergonomics*, *31*(4), 507-518.

Rundmo, T., & Ulleberg, P. (2000). Organisational Factors, Safety Attitudes and Risk Behaviour. Main Report (Report No. 45).

Ryan, G. A., Legge, M., & Rosman, D. (1998). Age related changes in drivers' crash risk and crash type. *Accident Analysis & Prevention*, *30*(3), 379-387.

Ryb, G. E., Dischinger, P. C., Kufera, J. A., & Read, K. M. (2006). Risk perception and impulsivity: association with risky behaviors and substance abuse disorders. *Accident Analysis & Prevention*, *38*(3), 567-573.

Sabey, B. E., & Staughton, G. C. (1975). Interacting Roles of Road Environment Vehicle and Road User in Accidents. *CESTE I MOSTOVI.*

Sachdev, I., & Bourhis, R. Y. (1991). Power and status differentials in minority and majority group relations. *European journal of social psychology*, *21*(1), 1-24.

Sagberg, F., Jackson, P., Krüger, H.-P., Muzet, A., & Williams, A. J. (2004). Fatigue, sleepiness and reduced alertness as risk factors in driving. *Project Report, Transport RTD*. Consulté à l'adresse https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2004/739-2004/739-2004-2.pdf

Sahami, S., & Sayed, T. (2013). How drivers adapt to drive in driving simulator, and what is the impact of practice scenario on the research?. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, *16*, 41-52.

Sanchez, D. T., & Crocker, J. (2005). How investment in gender ideals affects well-being: the role of external contingencies of self-worth. *Psychology of Women Quarterly*, *29*(1), 63-77.

Sapienza, P., Zingales, L., & Maestripieri, D. (2009). Gender differences in financial risk aversion and career choices are affected by testosterone. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, *106*(36), 15268-15273.

SARTRE. (2012). *European road users' risk perception and mobility : The SARTRE 4 survey*..Récupéré de http://www.attitudes-roadsafety.eu/home/publications/

Saxvik, S. K., & Joireman, J. (2005). Sensation seeking, felt gender compatibility and psychosocial adjustment in women. *Personality and individual differences*, *38*(7), 1505-1515.

Scarbrough, P. S., & Johnston, V. S. (2005). Individual differences in women's facial preferences as a function of digit ratio and mental rotation ability. *Evolution and Human Behavior*, *26*(6), 509-526.

Schmader, T. (2002). Gender identification moderates stereotype threat effects on women's math performance. *Journal of Experimental Social Psychology*, *38*(2), 194-201.

Schmid Mast, M., Sieverding, M., Esslen, M., Graber, K., & Jäncke, L. (2008). Masculinity causes speeding in young men. *Accident Analysis & Prevention, 40*(2), 840-842.

Schmitt, M. T., & Branscombe, N. R. (2001). The good, the bad, and the manly: Threats to one's prototypicality and evaluations of fellow in-group members. *Journal of Experimental Social Psychology*, *37*(6), 510-517.

Schwartz, S. H. (1999). A theory of cultural values and some implications for work. *Applied psychology*, *48*(1), 23-47.

Schwarzer, R. (1992). Self efficacy in the adoption and maintenance of health behaviors : theoretical approaches and a new model, in Schwarzer, R. (ed.), *Self efficacy : thought control of action*, 217-242, Washington D.C., Hemisphere.

Schwarzer, R. (1994). Optimism, vulnerability, and self-beliefs as health-related cognitions: A systematic overview. *Psychology and health*, *9*(3), 161-180.

Schwebel, D. C., Severson, J., Ball, K. K., & Rizzo, M. (2006). Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness, and sensation-seeking. *Accident Analysis & Prevention*, *38*(4), 801-810.

Schwerdtfeger, A., Heims, R., & Heer, J. (2010). Digit ratio (2D: 4D) is associated with traffic violations for male frequent car drivers. *Accident Analysis & Prevention*, *42*(1), 269-274.

Scott-Parker, B., Watson, B., & King, M. J. (2009). Understanding the psychosocial factors influencing the risky behaviour of young drivers. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, *12*(6), 470-482.

Scott-Parker, B., Watson, B., King, M. J., & Hyde, M. K. (2014). "I drove after drinking alcohol" and other risky driving behaviours reported by young novice drivers. *Accident Analysis & Prevention*, *70*, 65-73.

Sekaquaptewa, D., & Thompson, M. (2002). The differential effects of solo status on members of high-and low-status groups. *Personality and Social Psychology Bulletin*, *28*(5), 694-707.

Sellers, R. M., Smith, M. A., Shelton, J. N., Rowley, S. A., & Chavous, T. M. (1998). Multidimensional model of racial identity: A reconceptualization of African American racial identity. *Personality and Social Psychology Review*, *2*(1), 18-39.

Sen, G., Östlin, P., & George, A. (2007). Unequal, unfair, ineffective and inefficient gender inequity in health: why it exists and how we can change it. Final report to the WHO Commission on social determinants of health (pp. 126). Genève, Suisse: World Health Organization.

Serbin, L. A., & Sprafkin, C. (1986). The salience of gender and the process of sex typing in three-to seven-year-old children. *Child Development*, 1188-1199.

Serbin, L. A., Poulin-Dubois, D., Colburne, K. A., Sen, M. G., & Eichstedt, J. A. (2001). Gender stereotyping in infancy: Visual preferences for and knowledge of gender-stereotyped toys in the second year. *International Journal of Behavioral Development*, *25*(1), 7-15.

Serbin, S. A., Powlishta, K. K., & Gulko, J. (1993). The development of sex typing in middle childhood. *Monographs of the Society for Research in Child Development, 58*, (2).

Serbin, L. A., Poulin-Dubois, D., & Eichstedt, J. A. (2002). Infants' Responses to Gender-Inconsistent Events. *Infancy*, *3*(4), 531-542.

Shackelford, S., Wood, W., & Worchel, S. (1996). Behavioral styles and the influence of women in mixed-sex groups. *Social Psychology Quarterly*, 284-293.

Shapiro, R., Siegel, A. W., Scovill, L. C., & Hays, J. (1998). Risk-taking patterns of female adolescents: What they do and why. *Journal of adolescence*, *21*(2), 143-159.

Shechtman, O., Classen, S., Awadzi, K., & Mann, W. (2009). Comparison of driving errors between on-the-road and simulated driving assessment: a validation study. *Traffic Injury Prevention*, *10*(4), 379-385.

Shih, M., Pittinsky, T. L., & Ambady, N. (1999). Stereotype susceptibility: Identity salience and shifts in quantitative performance. *Psychological science*, *10*(1), 80-83.

Shinar, D., & Ronen, A. (2007). Validation of speed perception and production in a single screen simulator. *Advances in transportation studies*, *2007*(Spec. Iss.), 51-56.

Sibley, C. G., & Harré, N. (2009). A gender role socialization model of explicit and implicit biases in driving self-enhancement. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 12*(6), 452-461.

Sidanius, J., Levin, S., Liu, J., & Pratto, F. (2000). Social dominance orientation, anti-egalitarianism and the political psychology of gender: An extension and cross-cultural replication. *European Journal of Social Psychology*, *30*(1), 41-67.

Sidanius, J., & Pratto, F. (1999). Social dominance: An intergroup theory of social oppression and hierarchy.

Sidanius, J., Pratto, F., & Bobo, L. (1994). Social dominance orientation and the political psychology of gender: A case of invariance?. *Journal of Personality and Social Psychology*, *67*(6), 998.

Sidanius, J., Pratto, F., & Rabinowitz, J. L. (1994). Gender, Ethnic Status, and Ideological Asymmetry A Social Dominance Interpretation. *Journal of Cross-Cultural Psychology*, *25*(2), 194-216.

Siegel, A. W., Cousins, J. H., Rubovits, D. S., Parsons, J. T., Lavery, B., & Crowley, C. L. (1994). Adolescents' perceptions of the benefits and risks of their own risk taking. *Journal of Emotional and Behavioral Disorders*, *2*(2), 89-98.

Silbereisen, R. K., & Noack, P. (1988). On the constructive role of problem behavior in adolescence. In N. Bolger (Ed.), *Person and Context: developmental processes*. Cambridge: Cambridge University Press.

Simon, F., & Corbett, C. (1996). Road traffic offending, stress, age, and accident history among male and female drivers. *Ergonomics*, *39*(5), 757-780.

Simons-Morton, B., Lerner, N., & Singer, J. (2005). The observed effects of teenage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers. *Accident Analysis & Prevention*, *37*(6), 973-982.

SIRC (The Social Issues Research Centre) (2004). *Sex differences in driving and insurance risk*. Récupéré de http://www.sirc.org/publik/driving.pdf

Sirin, S. R., McCreary, D. R., & Mahalik, J. R. (2004). Differential reactions to men and women's gender role transgressions: Perceptions of social status, sexual orientation, and value dissimilarity. *The Journal of Men's Studies*, *12*(2), 119-132.

Sivak, M., Soler, J., Tränkle, U., & Spagnhol, J. M. (1989). Cross-cultural differences in driver risk-perception. *Accident Analysis & Prevention*, *21*(4), 355-362.

Slaby, R. G., & Frey, K. S. (1975). Development of gender constancy and selective attention to same-sex models. *Child development*, 849-856.

Slovic, P. (1962). Convergent validation of risk taking measures. *The Journal of Abnormal and Social Psychology*, *65*(1), 68.

Slovic, P. (1964). Assessment of risk taking behavior. *Psychological Bulletin*, *61*(3), 220.

Slovic, P. (1972). Psychological study of human judgment: Implications for investment decision making. *The Journal of Finance*, *27*(4), 779-799.

Slovic, P. (1987). Perception of risk. *Science*, *236*(4799), 280–285.

Slovic, P. (1994). *Perceptions of risk: Paradox and challenge* (pp. 63-78). Springer Netherlands.

Slovic, P. (2000). *The perception of risk*. Earthscan Publications. Consulté à l'adresse http://psycnet.apa.org/psycinfo/2001-01329-000

Slovic, P., Fischhoff, B., & Lichtenstein, S. (1979). Rating the risks. *Environment: Science and Policy for Sustainable Development*, *21*(3), 14-39.

Slovic, P., Fischhoff, B., & Lichtenstein, S. (1982). Why study risk perception. *Risk analysis*, *2*(2), 83-93.

Slovic P, Fischhoff B, Lichtenstein S. 1986. The psychometric study of risk perception. In Risk Evaluation and Management (pp. 3–24), Covello VT, Menkes J, Mumpower J (eds). Plenum Press: New York.

Slovic, P., Fischhoff, B., Lichtenstein, S., & Roe, F. J. C. (1981, April). Perceived risk: psychological factors and social implications [and discussion]. In *Proceedings of the Royal Society of London A: Mathematical, Physical and Engineering Sciences* (Vol. 376, No. 1764, pp. 17-34). The Royal Society.

Slovic, P., Kraus, N., Lappe, H., & Major, M. (1991). Risk perception of prescription drugs: report on a survey in Canada. *Canadian Journal of Public Health/Revue Canadienne de Sante'e Publique*, S15-S20.

Smetana, J. G. (1986). Preschool children's conceptions of sex-role transgressions. *Child Development*, 862-871.

Smiler, A. P., & Gelman, S. A. (2008). Determinants of gender essentialism in college students. *Sex Roles*, *58*(11-12), 864-874.

Smith, T. E., & Leaper, C. (2006). Self-Perceived Gender Typicality and the Peer Context During Adolescence. *Journal of Research on Adolescence*, *16*(1), 91-104.

Smith, E. R., Murphy, J., & Coats, S. (1999). Attachment to groups: Theory and management. *Journal of personality and social psychology*, *77*(1), 94.

Smith, C. J., Noll, J. A., & Becker Bryant, J. (1999). The effect of social context on gender self-concept. *Sex Roles, 40,* 499-512.

Soane, E., & Chmiel, N. (2005). Are risk preferences consistent?: The influence of decision domain and personality. *Personality and Individual Differences*, *38*(8), 1781-1791.

Sorenson, S. B. (2011). Gender disparities in injury mortality: consistent, persistent, and larger than you'd think. *American journal of public health*, *101*(S1), S353-S358.

Soulages, J. C. (2004). Le genre en publicité, ou le culte des apparences. *MEI. Media et information*, *20*, 51-59.

Sowell, E. R., Thompson, P. M., Holmes, C. J., Jernigan, T. L., & Toga, A. W. (1999). In vivo evidence for post-adolescent brain maturation in frontal and striatal regions. *Nature neuroscience*, *2*(10), 859-861.

Spears, R., Doosje, B., & Ellemers, N. (1997). Self-stereotyping in the face of threats to group status and distinctiveness: The role of group identification. *Personality and Social Psychology Bulletin*, *23*(5), 538-553.

Spence, J. T. (1985). Gender identity and its implications for the concepts of masculinity and feminity. In T. B. Sonderegger (Ed.), *Psychology and Gender,Nebraska symposium on motivation, 1984* (pp. 59-95). Lincoln: University of Nebraska Press.

Spence, J. T. (1993). Gender related traits and gender ideology: Evidence for a multi-factorial theory. *Journal of Personality and Social Psychology, 64,* 624-635.

Spence, J. T., & Buckner, C. (1995). Masculinity and femininity: Defining the undefinable. *Gender, power, and communication in human relationships*, 105-138.

Spence, J. T., & Buckner, C. E. (2000). Instrumental and expressive traits, trait stereotypes, and sexist attitudes: What do they signify?. *Psychology of women quarterly*, *24*(1), 44-53.

Spence, J. T., & Hahn, E. D. (1997). The attitudes toward women scale and attitude change in college students. *Psychology of women quarterly*, *21*(1), 17-34.

Spence, J. T., & Hall, S. K. (1996). Children's gender-related self-perceptions, activity preferences, and occupational stereotypes: A test of three models of gender constructs. *Sex Roles*, *35*(11-12), 659-691.

Spence, J. T., & Helmreich, R. L. (1978). *Masculinity and femininity: Their psychological dimensions, correlates, and antecedents*. Austin, TX: University of Texas Press.

Spence, J. T., & Helmreich, R. L. (1980). Masculine instrumentality and feminine expressiveness: Their relationships with sex role attitudes and behaviors. *Psychology of Women Quarterly*, *5*(2), 147-163.

Spence, J. T., Helmreich, R. L., & Holahan, C. K. (1979). Negative and positive components of psychological masculinity and femininity and their relationships to self-reports of neurotic and acting out behaviors. *Journal of Personality and Social Psychology*, *37*(10), 1673.

Spence, J. T., & Sawin, L. L. (1985). Images of masculinity and femininity: A reconceptualization. *Women, gender, and social psychology*, 35-66.

Spencer, S. J., Logel, C., & Davies, P. G. (2015). Stereotype Threat. *Annual Review of Psychology*, (0).

Spencer, S. J., Steele, C. M., & Quinn, D. M. (1999). Stereotype threat and women's math performance. *Journal of experimental social psychology*, *35*(1), 4-28.

Spigner, C., Hawkins, W. E., & Loren, W. (1993). Gender differences in perception of risk associated with alcohol and drug use among college students. *Women & health*, *20*(1), 87-97.

Stanovich, K. E. (2004). Balance in psychological research : the dual process perspective : comment. *Behavioral and Brain Sciences*, 27, 357–358.

Stanton, S. J., Liening, S. H., & Schultheiss, O. C. (2011). Testosterone is positively associated with risk taking in the Iowa Gambling Task. *Hormones and behavior*, *59*(2), 252-256.

Steenbarger, B. N., & Greenberg, R. P. (1990). Sex roles, stress, and distress: A study of person by situation contingency. *Sex roles*, *22*(1-2), 59-68.

Stein, J. A., Newcomb, M. D., & Bentler, P. M. (1994). Psychosocial correlates and predictors of AIDS risk behaviors, abortion, and drug use among a community sample of young adult women. *Health Psychology*, *13*(4), 308.

Steinberg, L. (2007). Risk taking in adolescence new perspectives from brain and behavioral science. *Current directions in psychological science*, *16*(2), 55-59.

Steinberg, L. (2008). A social neuroscience perspective on adolescent risk-taking. *Developmental review*, *28*(1), 78–106.

Steinberg, L. (2010). A dual systems model of adolescent risk-taking. *Developmental psychobiology*, *52*(3), 216-224.

Steinberg, L., & Cauffman, E. (1996). Maturity of judgment in adolescence: Psychosocial factors in adolescent decision making. *Law and Human Behavior*, *20*(3), 249.

Stenstrom, E., Saad, G., Nepomuceno, M. V., & Mendenhall, Z. (2011). Testosterone and domain-specific risk: Digit ratios (2D: 4D and rel2) as predictors of recreational, financial, and social risk-taking behaviors. *Personality and Individual Differences*, *51*(4), 412-416.

Steele, C. M. (1997). A threat in the air: How stereotypes shape intellectual identity and performance. *American Psychologist, 52* , 613 – 629.

Steele, C. M., & Aronson, J. (1995). Stereotype threat and the intellectual test performance of African Americans. *Journal of personality and social psychology*, *69*(5), 797.

Stoltenberg, S. F., Batien, B. D., & Birgenheir, D. G. (2008). Does gender moderate associations among impulsivity and health-risk behaviors?. *Addictive behaviors*, *33*(2), 252-265.

Storie, V. J. (1977). *Male and female car drivers: differences observed in accidents* (No. TRRL Lab Rept. 761).

Stryker, S., & Serpe, R. T. (1994). Identity salience and psychological centrality: Equivalent, overlapping, or complementary concepts?. *Social psychology quarterly*, 16-35.

Svenson, O. (1981). Are we all less risky and more skillful than our fellow drivers?. *Acta Psychologica*, *47*(2), 143-148.

Svenson, O., Fischhoff, B., & MacGregor, D. (1985). Perceived driving safety and seatbelt usage. *Accident Analysis & Prevention*, *17*(2), 119-133.

Sümer, N., & Özkan, T. (2002). The role of driver behavior, skills, and personality traits in traffic accidents. *Turkish Journal of Psychology*, *17*(50), 1-22.

Summala, H. (1987). Young driver accidents: Risk taking or failure of skills?. *Alcohol, Drugs & Drivinf, (3),* 79-91.

Summala, H. (1988). Risk control is not risk adjustment: The zero-risk theory of driver behaviour and its implications. *Ergonomics*, *31*(4), 491-506.

Swim, J. K. (1994). Perceived versus meta-analytic effect sizes: An assessment of the accuracy of gender stereotypes. *Journal of Personality and Social Psychology*, *66*(1), 21.

Swim, J. K., & Sanna, L. J. (1996). He's skilled, she's lucky: A meta-analysis of observers' attributions for women's and men's successes and failures. *Personality and Social Psychology Bulletin*, *22*(5), 507-519.

Szlyk, J. P., Taglia, D. P., Paliga, J., Edward, D. P., & Wilensky, J. T. (2002). Driving performance in patients with mild to moderate glaucomatous clinical vision changes. *Journal of rehabilitation research and development*, *39*(4), 467-482.

Tajfel, H. (1972). La catégorisation sociale. In S. Moscovici (Ed.), *Introduction à la psychologie sociale* (Vol. 1, pp. 272-302) Paris, France : Larousse.

Tajfel, H. (1982). Social psychology of intergroup relations. *Annual review of psychology*, *33*(1), 1-39.

Tajfel, H., & Turner, J. C. (1979). An integrative theory of intergroup conflict. *The social psychology of intergroup relations*, *33*(47), 74.

Tajfel, H., & Turner, J. C. (1986). The social identity of intergroup behavior. In S. Worchel & W. G. Austin (Eds.), *Psychology of intergroup relations* (pp.7-24). Chicago: Nelson-Hall.

Tajfel, H., & Wilkes, A. L. (1963). Classification and quantitative judgement. *British Journal of Psychology, 54,* 101-114.

Tap, P. (1991). Socialisation et construction de l'identité personnelle. In H. Malewska-Peyre & P. Tap (Eds.), *La socialisation de l'enfance à l'adolescence* (pp. 49-73). Paris: P.U.F.

Tap, P., & Zaouche-Gaudron, C. (1999). Identités sexuées, socialisation et développement de la personne. *Filles et garçons jusqu'à l'adolescence. Socialisations différentielles*, 25-56.

Tardif, F. (2003). Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier 1992-2001: dossier statistique. *Québec: Société de l'assurance automobile du Québec.*

Tatum, B. D. (1997). The development of White identity:"I'm not ethnic, I'm just normal.". *Why are all the Black kids sitting together in the cafeteria*, 93-113.

Tavecchio, L. W. C., Stams, G.-J. J. M., Brugman, D., & Thomeer-Bouwens, M. A. E. (1999). Moral judgement and delinquency in homeless youth. *Journal of Moral Education, 28*, 63-79.

Tavris, D. R., Kuhn, E. M., & Layde, P. M. (2001). Age and gender patterns in motor vehicle crash injuries: importance of type of crash and occupant role. *Accident Analysis & Prevention*, *33*(2), 167-172.

Taylor, M. G. (1996). The development of children's beliefs about social and biological aspects of gender differences. *Child development*, *67*(4), 1555-1571.

Taylor, S. E., & Brown, J. D. (1988). Illusion and well-being: a social psychological perspective on mental health. *Psychological bulletin*, *103*(2), 193.

Taylor, S.E., & Brown, J. D. (1994). Positive illusion and well-being revisited: separating fact from fiction. *Psychological Bulletin*, *116*, 21-27.

Taylor, S. E., & Fiske, S. T. (1978). Salience, attention, and attribution: Top of the head phenomena. *Advances in experimental social psychology*, *11*, 249-288.

Taylor, S. E., Fiske, S. T., Etcoff, N. L., & Ruderman, A. J. (1978). Categorical and contextual bases of person memory and stereotyping. *Journal of personality and social psychology*, *36*(7), 778.

Taylor, M. C., & Hall, J. A. (1982). Psychological androgyny: Theories, methods, and conclusions. *Psychological bulletin*, *92*(2), 347.

Teese, R., Bradley, G. (2008). Predicting recklessness in emerging adults: a test of a psychosocial model, *Journal of Social Psychology*, 148, 1, 105-126.

Terman, L. M., & Miles, C. C. (1936). Sex and personality. New York : McGraw-Hill.

The Representation Project. (2013, 18 décembre). *The Mask You Live In – Trailer.* [Vidéo en ligne]. Recupéré de https://www.youtube.com/watch?v=hc45-ptHMxo

Thomas, A. (1990). The significance of gender politics in men's accounts of their 'gender identity'. In J. Hearn & D. Morgan (Eds.), *Men, masculinities and social theory* (pp. 143–159). London: Unwin Hyman.

Thomas, M. & Butcher, M. (2003). Cruising. In Butcher, M., & Thomas, M. *Ingenious: Emerging youth cultures in urban Australia.* Melbourne : Pluto Press.

Thornton, B., Gibbons, F. X., & Gerrard, M. (2002). Risk perception and prototype perception: Independent processes predicting risk behavior. *Personality and Social Psychology Bulletin*, *28*(7), 986-999.

Tian Tian, P., & Kerschbaumer, D. M. (1990). Peer attitudes, sex, and the effects of alcohol on simulated driving performance. *The American journal of drug and alcohol abuse*, *16*(1-2), 135.

Tittle, C. R., Ward, D. A., & Grasmick, H. G. (2003). Gender, age, and crime/deviance: A challenge to self-control theory. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, *40*(4), 426-453.

Tobin, D. D., Menon, M., Menon, M., Spatta, B. C., Hodges, E. V., & Perry, D. G. (2010). The intrapsychics of gender: a model of self-socialization. *Psychological Review*, *117*(2), 601.

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.

Tostain, M., Lebreuilly, J., & Georget, P. (2005). Construction du jugement moral chez l'enfant. Jugement de gravité, de dangerosité et effet de l'adhésion aux stéréotypes de sexe. In M. A. Granié (Ed.), *Développement social et sécurité routière. Rapport final sur subvention PREDIT/DSCR* (pp. 69-92). Arcueil: INRETS.

Tournier, M. (1999, 25 décembre). L'avis sauvage sur une fin de siècle. *Libération*. Récupéré de http://next.liberation.fr/culture/1999/12/25/l-avis-sauvage-sur-une-fin-de-siecle_292732

Tracy, P. E., Kempf-Leonard, K., & Abramoske-James, S. (2009). Gender differences in delinquency and juvenile justice processing evidence from national data. *Crime & Delinquency*, *55*(2), 171-215.

Tränkle, U., Gelau, C., & Metker, T. (1990). Risk perception and age-specific accidents of young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, *22*(2), 119-125.

Triandis, H.C. (1980). Values, attitudes and interpersonal behavior, in Howe, H.E. & Page, M.M. (Eds), *1979 Nebraska Symposium on Motivation*, 195-259, Lincoln, University of Nebraska.

Trimpop, R. M. (1994). *The psychology of risk-taking behavior*. New York/Amsterdam: Elsevier/North Holland.

Trivers, R. L. (1972). Parental investment and sexual selection. In B. Campbell (Ed.), *Sexual selection and the descent of man*. Chicago: Aldine.

Troche, S. J., Weber, N., Hennigs, K., Andresen, C. R., & Rammsayer, T. H. (2007). The relationship of digit ratio (2D: 4D) and gender-role orientation in four national samples. *Journal of Individual Differences*, *28*(2), 78-87.

Trull, T. J., & Sher, K. J. (1994). Relationship between the five-factor model of personality and Axis I disorders in a nonclinical sample. *Journal of abnormal psychology*, *103*(2), 350.

Turner, J. C. (1975). Social comparison and social identity: Some prospects for intergroup behaviour. *European journal of social psychology*, *5*(1), 1–34.

Turner, J. C. (1991). *Social influence*. Thomson Brooks/Cole Publishing Co.

Turner, J. C., Brown, R. J., & Tajfel, H. (1979). Social comparison and group interest in ingroup favouritism. *European journal of social psychology*, *9*(2), 187-204.

Turner, K. L., & Brown, C. S. (2007). The centrality of gender and ethnic identities across individuals and contexts. *Social Development*, *16*(4), 700-719.

Turner, P. J., & Gervai, J. (1995). A multidimensional study of gender typing in preschool children and their parents: personality, attitudes, preferences, behavior, and cultural differences. *Developmental Psychology, 31*(5), 759-772.

Turner, C., McClure, R., & Pirozzo, S. (2004). Injury and risk-taking behavior--a systematic review. *Accident Analysis & Prevention, 36*(1), 93-101.

Turner, J. C., Oakes, P. J., Haslam, S. A., & McGarty, C. (1994). Self and collective: Cognition and social context. *Personality and social psychology bulletin*, *20*, 454-454.

Turner, J. C., Hogg, M. A., Oakes, P. J., Reicher, S. D., & Wetherell, M. S. (1987). *Rediscovering the social group: A self-categorization theory*. Oxford : Basil Blackwell.

Tversky, A. (1972). Elimination by aspects: A theory of choice. *Psychological review*, *79*(4), 281.

Tversky, A., & Kahneman, D. (1981). The framing of decisions and the psychology of choice. *Science*, *211*(4481), 453-458.

Twenge, J. M. (1997). Changes in masculine and feminine traits over time: A meta-analysis. *Sex roles*, *36*(5-6), 305-325.

Twenge, J. M. (2001). Changes in women's assertiveness in response to status and roles: A cross-temporal meta-analysis, 1931–1993. *Journal of personality and social psychology*, *81*(1), 133.

Tyler, T. R. (1990). *Why people obey the law*. New Haven: Yale University Press.

Ulleberg, P. (2001). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *4*(4), 279-297.

Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety science*, *41*(5), 427-443.

Underwood, G., Crundall, D., & Chapman, P. (2011). Driving simulator validation with hazard perception. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, *14*(6), 435-446.

Underwood, G., Phelps, N., Wright, C., Van Loon, E., & Galpin, A. (2005). Eye fixation scanpaths of younger and older drivers in a hazard perception task. *Ophthalmic and Physiological Optics*, *25*(4), 346-356.

Udry, J. R. (2000). Biological limits of gender construction. *American Sociological Review*, 443-457.

Unger, R. K. (1986). Pour une nouvelle définition du sexe et du genre. In M. C. Hurtig & M. F. Pichevin (Eds.), *La différence des sexes. Questions de psychologie* (pp. 299-320). Paris: Edition Tierce.

Upchurch, D.M., Kusunoki, Y. (2004). Associations between forced sex, sexual and protective pratices, and sexually transmitted diseases among a national sample of adolescent girls, *Womens Health Issues,* 14, 75–84.

Vallejo, M. A., Jordán, C. M., Díaz, M. I., Comeche, M. I., & Ortega, J. (2007). Psychological assessment via the internet: a reliability and validity study of online (vs paper-and-pencil) versions of the General Health Questionnaire-28 (GHQ-28) and the Symptoms Check-List-90-Revised (SCL-90-R). *Journal of Medical Internet Research*, *9*(1).

Van Anders, S. M., Vernon, P. A., & Wilbur, C. J. (2006). Finger-length ratios show evidence of prenatal hormone-transfer between opposite-sex twins. *Hormones and Behavior*, *49*(3), 315-319.

Vandello, J. A., Bosson, J. K., Cohen, D., Burnaford, R. M., & Weaver, J. R. (2008). Precarious manhood. *Journal of personality and social psychology*, *95*(6), 1325.

Vandello, J. A., & Bosson, J. K. (2013). Hard won and easily lost: A review and synthesis of theory and research on precarious manhood. *Psychology of Men & Masculinity*, *14*(2), 101.

van der Pol, M., & Ruggeri, M. (2008). Is risk attitude outcome specific within the health domain?. *Journal of health economics*, *27*(3), 706-717.

van Honk, J., Schutter, D. J., Hermans, E. J., Putman, P., Tuiten, A., & Koppeschaar, H. (2004). Testosterone shifts the balance between sensitivity for punishment and reward in healthy young women. *Psychoneuroendocrinology*, *29*(7), 937-943.

Vassallo, S., Smart, D., Sanson, A., Cockfield, S., Harris, A., McIntyre, A., & Harrison, W. (2008). Risky driving among young Australian drivers II: co-occurrence with other problem behaviours. *Accident Analysis & Prevention*, *40*(1), 376-386.

Vavrik, J. (1997). Personality and risk-taking: A brief report on adolescent male drivers. *Journal of Adolescence, 20*, 461-465.

Verkasalo, M., & Lindeman, M. (1994). Personal ideals and socially desirable responding. *European Journal of Personality*, *8*(5), 385-393.

Verkuyten, M., & Nekuee, S. (1999). Ingroup bias: the effect of self-stereotyping, identification and group threat. *European Journal of Social Psychology*, *29*(2-3), 411-418.

Verkuyten, M., & Thijs, J. (2001). Ethnic and gender bias among Dutch and Turkish children in late childhood: The role of social context. *Infant & Child Development*, *10*, 203–217.

Vermeersch, H., T'sjoen, G., Kaufman, J. M., & Vincke, J. (2008). The role of testosterone in aggressive and non-aggressive risk-taking in adolescent boys. *Hormones and Behavior*, *53*(3), 463-471.

Vermeersch, H., T'Sjoen, G., Kaufman, J. M., & Vincke, J. (2009). The relationship between sex steroid hormones and behavioural inhibition (BIS) and behavioural activation (BAS) in adolescent boys and girls. *Personality and Individual Differences*, *47*(1), 3-7.

Vidal, C. (2006). Féminin, masculin. *Mythes et idéologies. Belin, Paris*.

Vidal, C. (2011). Le cerveau a-t-il un sexe? Dans Dugnat, M. (dir.), *Féminin, masculin, bébé* (pp. 55-66). Toulouse, France : ERES « Enfance et parentalité »

Vlakveld, W. P. (2005). Young, novice motorists, their crash rates, and measures to reduce them: A literature study.

Voracek, M., Pietschnig, J., Nader, I. W., & Stieger, S. (2011). Digit ratio (2D: 4D) and sex-role orientation: Further evidence and meta-analysis. *Personality and Individual Differences*, *51*(4), 417-422.

Voracek, M., Tran, U. S., & Dressler, S. G. (2010). Digit ratio (2D: 4D) and sensation seeking: New data and meta-analysis. *Personality and Individual Differences*, *48*(1), 72-77.

Vouillot, F. (2002). Construction et affirmation de l'identité sexuée et sexuelle: éléments d'analyse de la division sexuée de l'orientation. Présentation. *L'orientation scolaire et professionnelle*, (31/4), 485-494.

Voyer, D., Voyer, S., & Bryden, M. P. (1995). Magnitude of sex differences in spatial abilities: a meta-analysis and consideration of critical variables. *Psychological bulletin*, *117*(2), 250.

Walker, L. (1999). Hydraulic sexuality and hegemonic masculinity: Young working-class men and car culture. *Australian Youth Subcultures: On the Margins and in the Mainstream, edited by RobWhite*, 178-187.

Walker, L., Butland, D., & Connell, R. W. (2000). Boys on the road : masculinities, car culture, and road safety education. *The Journal of Men Studies, 8*(2), 153-169.

Wallén Warner, H., Özkan, T., & Lajunen, T. (2009). Cross-cultural differences in drivers' speed choice. *Accident Analysis & Prevention*, *41*(4), 816-819.

Waller, P. F., & Blow, F. C. (1995). Women, alcohol, and driving. In *Recent developments in alcoholism* (pp. 103-123). Springer US.

Waller, P. F., Elliott, M. R., Shope, J. T., Raghunathan, T. E., & Little, R. J. (2001). Changes in young adult offense and crash patterns over time. *Accident Analysis & Prevention*, *33*(1), 117-128.

Walton, D., & Bathurst, J. (1998). An exploration of the perceptions of the average driver's speed compared to perceived driver safety and driving skill. *Accident Analysis & Prevention*, *30*(6), 821-830.

Wang, X. T., Kruger, D. J., & Wilke, A. (2009). Life history variables and risk-taking propensity. *Evolution and Human Behavior*, *30*(2), 77-84.

Warner, H. W., Özkan, T., Lajunen, T., & Tzamalouka, G. (2011). Cross-cultural comparison of drivers' tendency to commit different aberrant driving behaviours. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *14*(5), 390-399.

Waters, C. W., & Pincus, S. (1976). Sex of respondent, respondent's sex-role self-concept, and responses to the Sensation-seeking Scale. *Psychological reports*, *39*(3), 749-750.

Waylen, A., & McKenna, F. (2002). Cradle attitudes - grave consequences. The development of gender differences in risky attitudes and behaviour in road use. Reading University: Foundation for Road Safety Research.

Weaver, J. R., Vandello, J. A., Bosson, J. K., & Burnaford, R. M. (2010). The proof is in the punch: Gender differences in perceptions of action and aggression as components of manhood. *Sex Roles*, *62*(3-4), 241-251.

Webb, T. L., Sheeran, P. (2006). Does changing behavioral intentions engender behavior change? A meta analysis of the experimental evidence. *Psychological Bulletin*, 132, 249–268.

Weber, E. U., Ames, D. R., & Blais, A. R. (2005). 'How Do I Choose Thee? Let me Count the Ways': A Textual Analysis of Similarities and Differences in Modes of Decision-making in China and the United States. *Management and Organization Review*, *1*(1), 87-118.

Weber, E. U., Blais, A. R., & Betz, N. E. (2002). A domain-specific risk-attitude scale: Measuring risk perceptions and risk behaviors. *Journal of behavioral decision making*, *15*(4), 263–290.

Weber, E. U., & Hsee, C. (1998). Cross-cultural differences in risk perception, but cross-cultural similarities in attitudes towards perceived risk. *Management science*, *44*(9), 1205-1217.

Weber, E. U., & Milliman, R. A. (1997). Perceived risk attitudes: Relating risk perception to risky choice. *Management Science*, *43*(2), 123–144.

Weber, E. U., Shafir, S., & Blais, A. R. (2004). Predicting risk sensitivity in humans and lower animals: risk as variance or coefficient of variation. *Psychological review*, *111*(2), 430.

Weinstein, N. D. (1980). Unrealistic optimism about future life events. *Journal of personality and social psychology*, *39*(5), 806.

Weinstein, N. D. (1982). Unrealistic optimism about susceptibility to health problems. *Journal of behavioral medicine*, *5*(4), 441-460.

Weinstein, N.D. (1987). Unrealistic optimism about illness susceptibility : conclusions from a community-wide sample, *Journal of Behavioral Medicine,* 10, 5, 481-500.

Weinstein, N. D. (1988). The precaution adoption process. *Health Psychology*, *7*, 355-386.

Weis, S. E., Firker, A., & Hennig, J. (2007). Associations between the second to fourth digit ratio and career interests. *Personality and Individual Differences*, *43*(3), 485-493.

Weisbart, D.(producteur) et Ray, N. (Réalisateur). (1955). *La Fureur de vivre*. [Film cinématographique]. Etats-Unis : Warner Bros. Pictures.

Weisbuch, M., Beal, D., & O'Neal, E. C. (1999). How masculine ought I be? Men's masculinity and aggression. *Sex Roles*, *40*(7-8), 583-592.

West, R., French, D., Kemp, R., & Elander, J. (1993). Direct observations of driving, self-reports of driver behaviour, and accident involvement. *Ergonomics, 36*, 557-567.

West, C., & Zimmerman, D. H. (1987). Doing gender. *Gender & society*, *1*(2), 125-151.

WHO. (2013). *WHO global status report on road safety 2013: supporting a decade of action*. World Health Organization. Consulté à l'adresse http://www.who.int/iris/handle/10665/78256

Wiggins, J. S. (Ed.). (1996). *The five-factor model of personality: Theoretical perspectives*. Guilford Press.

Wigfield, A., & Eccles, J. S. (2000). Expectancy-value theory of achievement motivation. *Contemporary Educational Psychology, 25,* 68-81.

Wilde, G. J. (1988). Risk homeostasis theory and traffic accidents: propositions, deductions and discussion of dissension in recent reactions. *Ergonomics*, *31*(4), 441-468.

Wilde, G. J. (1976). Social interaction patterns in driver behavior: An introductory review. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, *18*(5), 477-492.

Wilde, G. J. (1982). The theory of risk homeostasis: implications for safety and health. *Risk analysis*, *2*(4), 209-225.

Williams, J. E., & Best, D. L. (1990). *Measuring sex stereotypes: A multination study (rev*. Sage Publications, Inc.

Williams, A. F. (2003). Teenage drivers: patterns of risk. *Journal of safety research*, *34*(1), 5-15.

Williams, R. J., & Ricciardelli, L. A. (1999). Gender congruence in confirmatory and compensatory drinking. *The Journal of psychology*, *133*(3), 323-331.

Williams, A. F., & Shabanova, V. I. (2003). Responsibility of drivers, by age and gender, for motor-vehicle crash deaths. *Journal of Safety Research*, *34*(5), 527-531.

Wills, T. A., Sandy, J. M., & Yaeger, A. M. (2001). Time perspective and early-onset substance use: A model based on stress–coping theory. *Psychology of Addictive Behaviors*, *15*(2), 118.

Wilson, E. O. (1975). *Sociobiology : the new synthesis*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.

Wilson, M., & Daly, M. (1985). Competitiveness, risk taking, and violence: The young male syndrome. *Ethology and sociobiology*, *6*(1), 59-73.

Wilson, G. D. (1983). Finger-length as an index of assertiveness in women. *Personality and Individual Differences*, *4*(1), 111-112.

Wilson, M., & Daly, M. (1997). Life expectancy, economic inequality, homicide, and reproductive timing in Chicago neighbourhoods. *BMJ: British Medical Journal*, *314*(7089), 1271.

Wilson, M., & Daly, M. (2004). Do pretty women inspire men to discount the future?. *Proceedings of the Royal Society of London B: Biological Sciences*, *271*(Suppl 4), S177-S179.

Wilson, M., Daly, M., & Pound, N. (2002). An evolutionary psychological perspective on the modulation of competitive confrontation and risk-taking. *Hormones, brain and behavior*, *5*, 381-408.

Wilson, M., Daly, M., Gordon, S., & Pratt, A. (1996). Sex differences in valuations of the environment?. *Population and Environment*, *18*(2), 143-159.

Witt, M. G., & Wood, W. (2010). Self-regulation of gendered behavior in everyday life. *Sex Roles*, *62*(9-10), 635-

646.
Wood, W., Christensen, P. N., Hebl, M. R., & Rothgerber, H. (1997). Conformity to sex-typed norms, affect, and the self-concept. *Journal of personality and social psychology*, *73*(3), 523.
Wood, W., & Eagly, A. H. (2000). A call to recognize the breadth of evolutionary perspectives: Sociocultural theories and evolutionary psychology. *Psychological Inquiry*, 52-55.
Wood, W., & Eagly, A. H. (2002). A cross-cultural analysis of the behavior of women and men: implications for the origins of sex differences. *Psychological bulletin*, *128*(5), 699.
Wood, W., & Eagly, A. H. (2009). Gender identity. In M. Leary & R. Hoyle (Eds.), *Handbook of individual differences in social behavior* (pp. 109-128). New York: Guilford.
Wood, W., & Eagly, A. H. (2010). Gender. In S. T. Fiske, D. T. Gilbert & G. Lindzey (Eds.), *Handbook of social psychology* (5th ed., Vol. 1, pp. 629-667). New York: Wiley.
Wood, W., & Eagly, A. H. (2012). Biosocial Construction of Sex Differences and Similarities in Behavior. *Advances in experimental social psychology*, *46*(1), 55-123.
World Health Organization. (2002). *Gender and Road Traffic Injuries*. Geneva: Department of Gender and Women's Health.
World Health Organization. (2013). *WHO global status report on road safety 2013: supporting a decade of action*. World Health Organization.
Worthman, C. M., & Konner, M. J. (1987). Testosterone levels change with subsistence hunting effort in! Kung San men. *Psychoneuroendocrinology*, *12*(6), 449-458.
Wright, R., & Decker, S. H. (1997). Creating the illusion of impending death: Armed robbers in action. *The Harry Frank Guggenheim Review*, *2*, 10-18.
Wylie, S. J. (1995). Young female drivers in New Zealand. *Accident Analysis & Prevention*, *27*(6), 797-805.
Xie, C., & Parker, D. (2002). A social psychological approach to driving violations in two Chinese cities. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *5*(4), 293–308.
Yagil, D. (1998). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 1*(2), 123-135.
Yagil, D. (2000). Beliefs, motives and situational factors related to pedestrians' self-reported behavior at signal-controlled crossings. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *3*(1), 1-13.
Yannis G., et al. (2012) Basic Fact Sheet "Gender", Deliverable D3.9 of the EC FP7 project DaCoTA.
Yates, J. F., & Stone, E. R. (1992). Risk appraisal. In J. F. Yates (Ed.), *Rsik-taking behavior* (pp. 49-85). New-York: John Wiley.
Yeung, N. C. J., & von Hippel, C. (2008). Stereotype threat increases the likelihood that female drivers in a simulator run over jaywalkers. *Accident Analysis & Prevention, 40*(2), 667-674.
Yip, T., & Fuligni, A. J. (2002). Daily variation in ethnic identity, ethnic behaviors, and psychological well-being among American adolescents of Chinese descent. *Child development*, 1557-1572.
Yunger, J. L., Carver, P. R., & Perry, D. G. (2004). Does gender identity influence children's psychological well-being?. *Developmental psychology*, *40*(4), 572.
Yzerbyt, V., & Demoulin, S. (2010). Intergroup relations. *Handbook of social psychology*.
Zarate, M. A., & Smith, E. R. (1990). Person categorization and stereotyping. *Social Cognition*, *8*(2), 161-185.
Zethraeus, N., Kocoska-Maras, L., Ellingsen, T., Von Schoultz, B. O., Hirschberg, A. L., & Johannesson, M. (2009). A randomized trial of the effect of estrogen and testosterone on economic behavior. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, *106*(16), 6535-6538.
Zimbardo, P.G. , Boyd, J.N. (1999). Putting time in perspective : a valid, reliable individual-differences metric, *Journal of Personality and Social Psychology ,* 77, 1271–1288.
Zimbardo, P. G., Keough, K. A., & Boyd, J. N. (1997). Present time perspective as a predictor of risky driving. *Personality and Individual Differences*, *23*(6), 1007-1023.
Zimring, F. E. (2000). *American youth violence*. Oxford : Oxford University Press.

Zucker, K. J., Bradley, S. J., Sullivan, C. B. L., Kuksis, M., Birkenfeld-Adams, A., & Mitchell, J. N. (1993). A gender identity interview for children. *Journal of Personality Assessment*, *61*(3), 443-456.

Zuckerman, M. (1979). Sensation seeking and risk taking. In *Emotions in personality and psychopathology* (pp. 161-197). Springer US.

Zuckerman, M. (1990). The psychophysiology of sensation seeking. *Journal of personality*, *58*(1), 313-345.

Zuckerman, M. (1991). *Psychobiology of personality* (No. 10). Cambridge University Press.

Zuckerman, M. (1994). *Behavioural expressions and biosocial bases of Sensation Seeking*. Cambridge and New York, Cambridge University Press.

Zuckerman, M., Eysenck, S. B., & Eysenck, H. J. (1978). Sensation seeking in England and America: cross-cultural, age, and sex comparisons. *Journal of consulting and clinical psychology*, *46*(1), 139.

Zuckerman, M., & Kuhlman, D. M. (2000). Personality and risk-taking: Common biosocial factors. *Journal of personality*, *68*(6), 999-1029.

Zuckerman, M., Kuhlman, D. M., Joireman, J., Teta, P., & Kraft, M. (1993). A comparison of three structural models for personality: The Big Three, the Big Five, and the Alternative Five. *Journal of personality and social psychology*, *65*(4), 757.

Zeedyk, M. S., & Kelly, L. (2003). Behavioural observations of adult–child pairs at pedestrian crossings. *Accident Analysis & Prevention*, *35*(5), 771-77.

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1.	Les modèles du risque …….……	**p. 586**
Annexe 2.	Variations culturelles et historiques des rôles de sexe …….….....	**p. 592**
Annexe 3.	**Étude 1** ……..	**p. 594**
	Annexe 3.1 : Questionnaire en ligne (version homme) ……...……..	**p. 594**
	Annexe 3.2 : Résultats statistiques complémentaires ……	**p. 600**
Annexe 4.	**Étude 2** ……..	**p. 606**
	Annexe 4.1 : Questionnaire ……..	**p. 606**
	Annexe 4.2 : Résultats statistiques complémentaires ……	**p. 609**
Annexe 5.	**Étude 3** ……..	**p. 610**
	Annexe 5.1 : Questionnaire - condition homme identité sexuée……	**p. 610**
	Annexe 5.2 : Résultats statistiques complémentaires …….	**p. 616**
Annexe 6.	**Étude 4** ……..	**p. 617**
	Annexe 6.1 : Questionnaire ……..	**p. 617**
	Annexe 6.2 : Résultats statistiques complémentaires ….……	**p. 623**
Annexe 7.	**Étude 5** ……..	**p. 624**
	Annexe 7.1 : Questionnaire en ligne ……..……..	**p. 624**
	Annexe 7.2 : Résultats statistiques complémentaires …….……	**p. 629**
	Annexe 7.3 : Guého, Granié & Abric, 2013 ……..	**p. 633**
Annexe 8.	**Étude 6** ……..	**p. 641**
	Annexe 8.1 : Questionnaire en ligne ……..	**p. 641**
	Annexe 8.2 : Résultats statistiques complémentaires ……	**p. 647**
Annexe 9.	**Étude 7** ……..	**p. 655**
	Annexe 9.1 : Questionnaire en ligne …….	**p. 655**
	Annexe 9.2 : Questionnaire en ligne – Condition contrôle …….….....	**p. 657**
	Annexe 9.3 : Questionnaire en ligne – condition activation de l'identité sexuée (version homme) …….....	**p. 671**
	Annexe 9.4 : Résultats statistiques complémentaires ……	**p. 672**

Annexe 1. Les modèles du risque.

1.1. Les modèles du risque

Différents modèles ont été construits pour rendre compte des processus impliqués dans la prise de risque et tenter de dégager des lois générales expliquant comment et pourquoi un individu s'engage dans un comportement à risque. Ceux-ci sont très nombreux – des modèles cybernétiques de la prise de risque à des modèles prenant davantage en compte les attitudes et les croyances de l'individu ainsi que l'émotion – et notre objectif n'est pas d'en faire une présentation exhaustive, qui peut être trouvée par ailleurs (voir par exemple Assailly, 2010 et Perez-Diaz, 2000, 2003 pour des revues). Notre objectif est de comprendre l'évolution de ces modèles et les processus en jeu dans la prise de risque mais également dans l'adoption des comportements de santé. Nous proposons de regrouper ces différents modèles dans trois catégories en fonction des variables prises en compte : les modèles cognitifs, les modèles sociocognitifs et les modèles socio-affectifs.

1.1.1. Les modèles cognitifs

Les modèles issus de la théorie de la décision sont les premiers à avoir modélisé la prise de risque. Ces premières modélisations sont issues de l'analyse du risque économique et financier, l'investissement financier étant considéré comme le prototype d'une activité risquée. Comme indiqué plus haut, dans cette approche, la prise de risque est définie comme « une décision ou un choix entre plusieurs alternatives. Ce choix se caractérise par un certain degré d'incertitude quant aux probabilités d'échec et de réussite. A chaque probabilité est associée une utilité (bénéfice ou coût) du risque » (Assailly, 2010, p. 13). La probabilité et l'utilité sont deux dimensions indépendantes : un tremblement de terre a une faible probabilité mais des conséquences importantes. La prise de risque va ainsi être fonction de l'évaluation du risque par l'individu.

La théorie de l'utilité espérée, dite aussi théorie des jeux, a été la première théorie de la décision appliquée à la prise de risque (von Neumann & Morgenstern, 1944, cité par Assailly, 2010). L'idée de l'utilité espérée a été introduite pour la première fois par Bernouilli (1738, cité par Assailly, 2010) pour qui la valeur d'un gain n'est pas absolue mais dépend de son utilité estimée par l'individu. Cette utilité subjective est inversement proportionnelle à son capital de départ. Selon cette théorie, l'individu va chercher à maximiser l'espérance mathématique, non pas de la valeur espérée (le produit de l'utilité par la probabilité) mais de l'utilité (le produit de la valeur qu'il accorde au résultat par la probabilité). Autrement dit, l'utilité espérée sert de critère à la prise de décision et l'individu rationnel cherche à maximiser les gains potentiels et à minimiser les pertes attendues. Les individus tendraient ainsi à éviter le risque. La théorie de l'utilité subjective (Savage, 1954, cité par Assailly, 2010) qui reprend le paradigme de l'Utilité Espérée, insiste sur le fait que la subjectivité ne concerne pas seulement l'évaluation des conséquences (utilités) mais également des occurrences (probabilités). Les valeurs subjectives ne correspondraient ainsi pas nécessairement aux probabilités mathématiques.

Le modèle Elimination-By-Aspects (EBA) (Tversky, 1972) et la théorie des perspectives ou des éventualités (Prospect Theory, Kahneman & Tversky, 1979), variante du paradigme de l'utilité espérée, s'opposent à cette conception d'un individu rationnel qui chercherait à maximiser ses gains. Les travaux menés dans le cadre de cette théorie montrent un effet du cadrage de la situation sur la décision, les individus réagissant de manières différentes à la perspective de leurs gains ou de leurs

pertes[1]. Par ailleurs, ces théories insistent sur le fait que la prise de décision ne se limiterait pas à une simple opération numérique, mais ferait intervenir des opérations cognitives telles que la recherche d'informations, la comparaison, le jugement, ou encore les inférences en fonctions des connaissances passées. Ainsi, les individus ne montreraient pas systématiquement et en toutes circonstances une aversion pour le risque.

L'évaluation du risque est ainsi subjective et varie d'un individu à l'autre et d'une situation à l'autre. Or, bien souvent, cette évaluation subjective du risque ne correspond pas au risque objectif. Partant de ce constat, des modèles se sont intéressés à l'écart entre risque subjectif et risque objectif. C'est le cas du modèle de l'Homéostasie du risque (Wilde, 1976, 1982) et le modèle « du risque zéro » (Näätänen, Summala, 1976), deux modèles particulièrement utilisés dans le domaine du risque routier. Ces modèles sont issus de la « théorie du portfolio » (Coombs, 1975, cité par Perez-Diaz, 2003) qui remet en question l'idée d'un individu prudent. Le modèle de l'Homéostasie du risque considère que le choix d'un comportement dans une situation risquée est le résultat de la confrontation entre le risque préférentiel et le risque perçu. Dans ce modèle, le risque préférentiel (ou risque attendu ou encore niveau optimal de risque subjectif) correspond au niveau subjectif de risque où l'individu estime que le rapport entre les bénéfices escomptés et les coûts prévisibles liés au comportement est maximal. Le risque perçu renvoie quant à lui à l'évaluation de la dangerosité actuelle de la situation. Les deux construits sont subjectifs et dépendent de l'histoire de l'individu et de son environnement. Ainsi, l'individu chercherait à maintenir un niveau subjectif de risque (ou niveau-cible de risque) constant, mais non nul. Pour cela, l'individu (le conducteur dans le modèle de Wilde) procéderait régulièrement à des ajustements. Le Modèle du risque zéro, notamment appliqué au risque d'accident et de sanction, suppose quant à lui que l'individu cherche à ce que ce niveau de risque subjectif tende vers zéro. Lorsque ce niveau subjectif de risque dépasserait un certain seuil, l'individu mettrait en place des mécanismes de régulation. La perception du risque est ainsi très souvent égale à zéro. Néanmoins, le seuil de risque subjectif que l'individu est disposé à accepter serait trop élevé et l'accident s'expliquerait par l'écart entre le risque objectif (non nul) et l'évaluation subjective du risque (nulle). Le modèle de l'évitement de la menace (Fuller, 1984, cité par Perez-Diaz, 2003) a complété et élargi cette approche aux autres dangers de l'environnement et considère par ailleurs que le risque subjectif ne peut être nul. Ces modèles intègrent ainsi l'idée que tous individus ne tolèrent pas le même niveau de risque et que ce niveau acceptable de risque n'est pas nécessairement nul.

On est donc passé d'une conception de l'individu comme un être rationnel à l'idée que ses choix ne le sont pas nécessairement. Ces différents modèles se situent dans une approche cognitiviste et laissent peu de place à l'influence d'autres facteurs psychologiques tels que les émotions et les influences sociales qui peuvent venir impacter la prise de décision. Cette critique a particulièrement été effectuée à l'encontre du paradigme de l'Utilité Espéré qui, bien que constituant l'origine de beaucoup de théories, présente ainsi des limites (Assailly, 2010). D'autres modèles se distinguent de cette conception de la prise de décision risquée comme une activité purement cognitive, en prenant en compte des variables psychosociales telles que les attentes et les croyances.

1.1.2. Modèles socio-cognitifs

[1] Pour rappel, à probabilité et utilité identiques, les sujets tendent à préférer une option sûre lorsque le choix est présenté en termes de gains potentiels, et une option plus risquée lorsque le choix est présenté en termes de pertes potentielles

[2] Il apparaît que dans les pays développés d'un point de vue économique et dans lesquels les femmes ont un niveau d'éducation élevé, la tendance à considérer les hommes comme plus actifs et plus forts que les femmes

Les modèles sociocognitifs, fondés sur le lien entre attitudes et comportements se situent également dans l'approche de la théorie de la décision. Ils partent de l'idée que les attitudes, les croyances et les attentes peuvent être des déterminants des comportements individuels (Kouabenan, 1999). Ces modèles ont une visée plus appliquée, l'objectif étant davantage de comprendre les processus qui amènent les individus à éviter le danger et à mettre en place des comportements de santé. Même si les processus qui poussent les individus à adopter des comportements à risque et des comportements de santé ne sont pas nécessairement les mêmes, les processus expliquant pourquoi des individus évitent les risques peuvent tout aussi bien nous éclairer sur les raisons qui poussent des individus à s'y engager.

Parmi les modèles des comportements de santé, certains envisagent le changement de comportement comme un processus progressif, qui se fait par étapes : on peut citer la théorie de la motivation à la protection (Maddux & Rogers, 1983 ; Rogers, Cacioppo, & Petty, 1983), le modèle du processus d'adoption du comportement de protection (Weinstein 1988), ou encore le modèle transthéorique (Transtheoretical Model ; Prochaska & Di Clemente, 1982). La prise de conscience du danger, de la menace, apparaît dans ces trois modèles comme la condition préalable à la mise de place de comportements de santé : si l'individu ne perçoit pas de risque dans la situation, il ne cherchera pas à l'éviter. Ainsi, selon le Health Belief Model (Becker, 1974), la motivation à se protéger est fonction d'une préoccupation forte pour sa santé, de la croyance selon laquelle on est fortement exposé à un problème donné, et de la croyance qu'un comportement peut s'avérer efficace à un coût acceptable. D'autres modèles se centrent en effet plus particulièrement sur le rôle des attentes de résultat ou les conséquences de l'adoption du comportement (à risque ou de santé) et leur valeur. Ils reposent notamment sur l'idée que, pour que l'individu mette en place un nouveau comportement, il faut qu'il s'estime capable de le mettre en place et si que ce comportement peut lui apporter les bénéfices escomptés. La Théorie de l'Action Raisonnée (TAR) (Fishbein & Ajzen, 1975) comme la Théorie du Comportement planifié (TCP) (Ajzen, 1985) cherchent à expliquer les relations entre les attitudes et les comportements, l'idée sous-jacente de ces deux modèles étant que les comportements à risque ou de santé sont prémédités, anticipés, intentionnels. Ces deux modèles sont souvent utilisés pour tenter de prédire les comportements à risque et de santé des individus et sont largement utilisés pour tester l'efficacité de campagnes de prévention (e.g., Delhomme & Dedobbeleer, 2009). Selon ces deux modèles, dans les contextes de prise de décisions rationnelles, c'est l'intention de mettre en place un comportement (intention comportementale) d'un individu qui constitue le déterminant le plus important d'un comportement. Celle-ci dépend elle-même de l'attitude à l'égard du comportement (notamment en termes d'attentes de résultats) et des normes subjectives (i.e., les croyances sur les normes sociales, la pression sociale perçue). La théorie du comportement planifié (Ajzen, 1985) ajoute comme variable supplémentaire prédictrice de l'intention comportementale, le contrôle perçu ou sentiment d'auto-efficacité. Celui-ci peut être défini comme « la confiance qu'a un individu dans ses capacités à organiser et à exécuter le cours d'une action requise pour atteindre un certain objectif » (Bandura, 2003). Présent dans plusieurs modèles théoriques, ce concept est considéré comme un facteur fondamental dans l'adoption de comportements de santé (e.g., Parsons *et al.,* 2000), l'idée étant que l'individu développera une intention comportementale s'il se croit capable de réaliser l'action.

D'autres modèles dits intégratifs ont tenté de modéliser la prise de risque en intégrant les aspects importants des différents modèles évoqués (voir Assailly, 2010 pour une revue). Parmi ces modèles, on peut citer le modèle de l'approche du processus de l'action de santé (Schwarzer, 1992), le modèle du comportement interpersonnel (Triandis, 1980) qui insiste sur le rôle des facteurs sociaux et contextuels dans l'adoption des comportements de santé ou encore le modèle « séquentiel du

comportement d'autoprotection » de DeJoy (1996). On retrouve dans ces différents modèles l'importance du risque perçu, de l'auto-efficacité perçue et des attentes concernant le résultat du comportement.

Enfin, d'autres modèles posent que les conduites à risque seraient des comportements volontaires mais non intentionnels. Ainsi a été développé le modèle de la similarité perçue du prototype (la volonté comportementale du déviant prototypique) développé pour expliquer les conduites à risque des jeunes (Gerrard & Gibbons, 2005). Selon ce modèle, les comportements à risque seraient des actes non raisonnés ou prémédités mais qui se produiraient en réaction à situations risquogènes. Par exemple lors d'une fête, l'engagement dans des comportements à risque n'est pas nécessairement raisonné mais peut être le résultat d'une importante susceptibilité en raison de la situation. L'autre idée centrale de ce modèle, c'est que les jeunes ont des représentations cognitives et des images sociales (ou prototypes) des gens de leur âge qui s'engagent dans des comportements particuliers de prise de risque. Plus l'image prototypique du preneur de risque leur semblera favorable, plus forte sera la susceptibilité à s'engager dans des comportements risqués et plus ils accepteront d'en assumer les conséquences (Gerrard & Gibbons, 2002, 2005 ; Gibbons & Gerrard, 1995). Les images prototypiques auraient un effet motivationnel. Le fait de s'identifier à cette image est, dans cette perspective, la motivation essentielle de la prise de risque. Ce modèle a été appliqué aux 10-21 ans mais il peut aussi s'appliquer aux prises de décisions chez l'adulte, les deux types de raisonnement qui caractérisent ce type de modèle fonctionnant également à l'âge adulte (voir Assailly, 2010 pour une revue).

L'ensemble de ces modèles font l'hypothèse que l'adoption d'un comportement de santé particulier est une démarche consciente, influencée par les attitudes, les croyances et les attentes des individus. Le risque perçu et l'auto-efficacité perçue semblent constituer des facteurs particulièrement importants dans la mise en place de comportements de protection. Si ces modèles présentent l'intérêt de mettre l'accent sur ces éléments, ils semblent néanmoins négliger les variables affectives dont on sait pourtant qu'elles jouent un rôle important sur la prise de risque.

1.1.3. Modèles socio-affectifs : prise en compte des émotions et des motivations

Les théories de la décision ou les modèles qui en sont issus tels que la TAR et la TCP, sont dits conséquentialistes (Loewenstien & Weber, 2001), en ce sens qu'ils font l'hypothèse que la prise de risque est un acte raisonné basé sur l'évaluation par l'individu des conséquences possibles, au regard des informations dont il dispose. L'individu serait un être rationnel qui réfléchit de manière rationnelle et prend des décisions rationnelles. Beaucoup de ces modèles, purement mathématiques, considèrent ainsi implicitement ou explicitement que la prise de décision risquée est une activité essentiellement cognitive (e.g., Lopes, 1995). Le sentiment ou l'émotion provoquée par la prise de décision serait ainsi un épiphénomène et ne ferait pas partie intégrante de la prise de décision. Cette approche présente toutefois des limites. Les modèles de la TAR et de la TCP se sont révélés efficaces pour prédire les comportements dans le champ de la promotion de la santé (dépistage des cancers, etc.), notamment des adultes qui ont des comportements bien souvent prémédités et rationnels (Ajzen & Madden, 1986 ; McCaul, 1993, cité par Assailly, 2010). Ils le sont en revanche beaucoup moins à propos des comportements à risque (alcoolisation excessive, comportements sexuels non protégés) qui constituent pourtant des comportements pour lesquels les individus sont informés et en connaissent donc les conséquences négatives potentielles. Ils sont notamment peu efficaces pour prédire les comportements des jeunes (Webb & Sheeran, 2006). Ces modèles seraient ainsi moins efficaces pour expliquer les comportements dans lesquels le contexte et les émotions ont un rôle

majeur (e.g., domaines impliquants). L'effet situationnel de l'alcool ou de l'excitation sexuelle peut par exemple interférer avec l'intention d'utiliser un préservatif (Boldero, Moore, & Rosenthal, 1992).

Plusieurs études ont montré l'importance de données de nature émotionnelle et affective, autrement dit l'importance de l'affect, dans l'évaluation et la prise de risque (Damasio, 1994). Selon ces théories, le risque est envisagé comme un sentiment (Damasio, 1994 ; Loewenstein & Weber, 2001). Les réactions émotionnelles ne sont pas toujours en concordance avec l'évaluation cognitive du risque. Dans ce type de situation, les réactions émotionnelles prendraient bien souvent le pas sur l'évaluation cognitive et seraient le moteur du comportement (Loewenstein & Weber, 2001). L'évaluation cesserait ainsi d'être une activité purement « raisonnée » d'où les sentiments et les affects sont exclus. Cette hypothèse du « risque comme sentiment » permettrait d'expliquer les phénomènes pour lesquels les modèles conséquentialistes se sont révélés peu efficaces.

Damasio et Tranel (1991) font notamment l'hypothèse d'un « marqueur somatique ». Plus précisément, les sentiments et émotions accompagneraient les représentations que l'individu se fait des résultats anticipés de ses choix : les sentiments marquent ainsi plus ou moins fortement chaque option. Les marqueurs somatiques seraient liés à la sanction (punition ou récompense) et trouvent leur origine dans les expériences passées des individus. Ils sont associés par apprentissage aux conséquences attendues de certaines situations. Un marqueur négatif associé à une conséquence particulière mettra l'individu en alerte tandis que l'association d'un marqueur positif à une conséquence deviendra une motivation. Les réponses émotionnelles à des conséquences positives et négatives des décisions guident ainsi la prise de décision dans les situations d'incertitude ou de danger. En cela, les émotions sont nécessaires à la prise de décision et si le marquage positif des conséquences associées à un comportement à risque peut entrainer l'engagement dans ce comportement, l'incapacité à associer des réponses à des conséquences devrait se traduire par une incapacité à prendre des décisions rationnelles et devrait *également* augmenter la prise de risque. Le modèle de l'autorégulation de la prise de décision (Byrnes, 2005) quant à lui fait l'hypothèse d'une auto-régulation-émotionnelle et cognitive. L'autorégulation peut être définie comme « la capacité de contrôler, modifier et adapter ses propres désirs, élans et émotion » (Assailly, 2010, p. 106). Elle posséderait deux composantes : la régulation émotionnelle et la régulation cognitive. La première renvoie au contrôle des émotions, des affects et des motivations, tandis que la seconde renvoie au contrôle des pensées et des actions qui sont en jeu dans la planification et l'exécution des comportements. Les individus pourraient ainsi s'engager dans des conduites risquées en raison d'un déficit de la régulation émotionnelle. Ce déficit viendrait perturber le processus de décision des individus en situation risquée. Ce modèle insiste donc sur l'interaction entre la cognition et l'affect dans les tendances à la prise de risque.

D'autres modèles, dits modèles à double processus de la prise de décision, postulent également que toute prise de décision ne serait pas nécessairement le résultat d'un acte raisonné et intègrent cette idée d'un effet de l'émotion (voir Assailly, 2010 pour une revue). Selon ces modèles, deux modes différents opéreraient dans les prises de décisions. L'un est basé sur l'analyse, le raisonnement systématique et rationnel et l'autre renvoie à l'expérience de l'individu, les heuristiques personnelles et les affects. En effet, pour Slovic (2000), il existerait deux modes de pensée : le mode expérientiel, intuitif, automatique et naturel, basé sur les images auxquelles les sentiments positifs et négatifs ont été attachés à travers l'apprentissage et l'expérience ; le mode analytique, délibéré et raisonné. Le jugement et la prise de décision, et notamment la perception du risque et des bénéfices d'une activité dépendraient en premier lieu de l'évaluation affective globale de l'activité. Slovic (*op. cit.*) parle d'une « heuristique affective ». Les individus, lorsqu'ils doivent évaluer un stimulus, ne se basent pas uniquement sur ce qu'ils pensent mais également sur ce qu'ils ressentent : s'ils aiment une activité,

ils auront tendance à percevoir davantage de bénéfices et moins de risque. Les individus seraient ainsi capables de mettre en œuvre un traitement de l'information à la fois expérientiel et analytique (Evans, 1984 ; Stanovitch, 2004). Parmi ces différents modèles on retrouve le modèle de Gray (1987) ou la théorie de la sensibilité neurobiologique aux renforcements ; le modèle d'Epstein (1999) : la théorie cognitive/ expérientielle du soi ; la théorie de la trace souple » (« fuzzy trace theory » ; Reyna & Brainerd, 1995) ou encore la théorie du « renversement » (Apter, 2001).

Les modèles ont ainsi évolué, d'une conception initiale fondée sur la rationalité, le raisonnement, vers une vision contemporaine du risque qui intègre l'intuition et l'émotion. Bien que différents, tous ces modèles insistent sur la subjectivité de l'évaluation du risque. Celle-ci, ainsi que l'adoption d'un comportement à risque ou de santé, ne sont pas tant influencées par des critères objectifs (tels que la gravité des risques et la probabilité d'occurrence) que par les perceptions de l'individu (vulnérabilité perçue, attentes de résultats/ conséquences, auto-efficacité perçue), le système de croyances et de valeurs ainsi que les émotions. Plus particulièrement, le risque perçu plus particulièrement apparaît comme un élément central. Il est au cœur des modèles du risque comme des modèles des comportements de santé qui considèrent que l'évaluation de la gravité et de la vulnérabilité au risque est un prédicteur des comportements de santé. Le deuxième aspect central, bien qu'il apparaisse moins présent dans ces modèles, concerne les conséquences positives du comportement. La plupart des modèles présentés sont issus de la théorie de la décision qui postule que l'engagement dans un comportement à risque est le résultat d'une balance entre les couts et les bénéfices du comportement en question.

Annexe 2. Variations culturelles et historiques des rôles de sexe.

Les variations culturelles dans la division du travail et les rôles sociaux des hommes et des femmes seraient ainsi à l'origine de variations dans les stéréotypes et rôles de sexe entre les sociétés. Plusieurs études tendent également à montrer que les rôles de sexe sont particulièrement différenciés dans les sociétés patriarcales (Ridgeway & Bourg, 2004) et, bien que des études interculturelles indiquent que les stéréotypes de sexe semblent se retrouver dans de nombreux pays, des différences apparaissent toutefois (Williams & Best, 1990). Dans une étude trans-culturelle menée dans 25 pays, Williams et Best (1990) ont mis en évidence une similarité entre ces pays concernant l'association des qualités agentiques aux hommes et communales aux femmes. Toutefois, des variations entre les pays sont apparues à la fois dans le degré de différences entre hommes et femmes et dans l'attribution de certaines caractéristiques à l'un et l'autre sexe. Dans cette étude, les différences seraient notamment le fait de facteurs économiques et religieux[2].

L'idée que les rôles de sexe trouvent leur origine dans la division du travail et la hiérarchie sociale implique également que les attentes formulées à propos des hommes et des femmes changent quand la structure sociale change. Or, le 20ème siècle a été marqué par de nombreux changements sociétaux tels que l'affaiblissement du modèle patriarcal et l'évolution du rôle des femmes dans les sociétés post-industrielles. Les femmes ont investi le monde de travail et, même si celles-ci continuent à être sous-représentées dans les positions de pouvoir et d'autorité, elles occupent désormais davantage de postes à haute responsabilité, autrefois dominés par les hommes (e.g., Eagly & Carli, 2007). Ce changement dans les rôles sociaux des femmes s'est accompagné de l'augmentation de leur niveau d'agenticité tandis que celui des hommes a connu peu de changements dans le temps (Twenge, 1997 ; 2001). Si les différences de sexe sur les traits masculins ont diminué, elles sont restées relativement inchangées en ce qui concerne les traits féminins, le niveau de communalité des femmes étant resté relativement stable tandis que les hommes n'ont pas adopté les caractéristiques féminines, communales (Feingold, 1994 ; Lueptow, Garovich-Szabo, & Lueptow, 2001 ; Twenge, 1997). D'une part, cette asymétrie dans les changements de personnalité entre les sexes peut être due au fait que, dans la plupart des pays industrialisés, les femmes ont connu davantage de changement dans leurs rôles que les hommes. D'autre part, le maintien des différences de sexe dans les qualités communales peut être dû au fait que les hommes n'ont pas augmenté leur participation aux rôles traditionnellement féminins[3], peut-être parce que ces rôles sont parfois de plus faible statut et que malgré le fait que leurs rôles sociaux des femmes aient évolués, les rôles d'attention aux autres se maintiennent chez elles, que ce soit dans le domaine familial ou du travail (voir Wood & Eagly, 2010, 2012 pour des revues). Toutefois, bien que les stéréotypes et rôles de sexe soient dépendants du contexte et de la structure sociale, les évolutions sociétales rapides de ces dernières années et les changements dans les rôles sociaux ne se sont pas nécessairement accompagnées d'une modification du contenu des stéréotypes de sexe (Deaux & LaFrance, 1998). Les croyances concernant les hommes et les femmes, notamment en termes de personnalité, restent relativement stables : dans les

[2] Il apparaît que dans les pays développés d'un point de vue économique et dans lesquels les femmes ont un niveau d'éducation élevé, la tendance à considérer les hommes comme plus actifs et plus forts que les femmes serait moindre. Le facteur religieux semble également jouer un rôle important dans ces variations entre les pays (Williams & Best, 1990).

[3] Pour Wood et Eagly (2010), les caractéristiques de personnalité des hommes devraient également évoluer étant donné qu'ils occupent davantage d'activités « communales » (e.g., activités familiales). Toutefois, ces changements devraient être lents car les hommes n'ont pas connu de transition majeure dans leurs activités quotidiennes (tâches domestiques, activités professionnelles) dans les pays industrialisés.

sociétés postindustrielles, les femmes continuent à être perçues comme plus communales et les hommes comme plus agentiques (Lueptow *et al.,* 2001; Spence & Buckner, 2000). Seules quelques études ont montré que l'investissement du monde du travail par les femmes s'est accompagné d'une augmentation des stéréotypes agentiques les concernant (e.g., Diekman & Eagly, 2000 ; Lopez-Saez, Morales, & Lisbona, 2008). Les croyances changeraient ainsi moins rapidement que les rôles (Wood & Eagly, 2010). Wood et Eagly (2010, 2012) notent toutefois que bien que les stéréotypes concernant les femmes n'aient pas changé, il se peut qu'ils se soient enrichis de par la diversité des rôles des femmes, résultat de changements de rôles (investissement des domaines masculins, évolution du rôle familial) et, dans le même temps, d'une certaine continuité dans ces rôles (surreprésentation dans les postes exigeant des qualités de communalité et sous-représentation dans les postes exigeant de hautes qualités d'agenticité). Ainsi, les représentations traditionnelles de la femme se maintiennent, tandis que s'y ajoutent des représentations non traditionnelles.

Les changements dans les rôles sociaux peuvent cependant se trouver freinés par certaines idéologies et par les croyances concernant les statuts qui légitimisent les inégalités sociales sur la base des attributs de sexe notamment (Sidanius & Pratto, 1999, voir aussi Wood & Eagly, 2010). Même les femmes et les membres d'autres groupes subordonnés acceptent le système, justifiant les idéologies du groupe dominant (Jost, Pelham, Sheldon, & Sullivan, 2003) et adhèrent aux idées sexistes paternalistes et bienveillantes (Glick & Fiske, 2001). Des différences de sexe s'observent toutefois, les attitudes et les idéologies des femmes étant plus progressistes que celles des hommes (Eagly, Diekman, Johannesen-Schmidt, & Koenig 2004). Si les stéréotypes ont peu évolué, en revanche les attitudes à l'égard des rôles de sexe ont évolué au fil du temps vers une plus grande flexibilité, les hommes et les femmes ayant développé des attitudes plus égalitaires concernant les rôles de sexe depuis les années 60 (Spence & Hann & 1997). Il est à noter toutefois, que, bien que les attitudes traditionnelles concernant les rôles de sexe aient diminué, de nouvelles formes d'attitudes sexistes envers les femmes se sont développées. On peut notamment distinguer deux types de sexisme : le sexisme hostile et le sexisme bienveillant (Glick & Fiske, 1996). Alors que le sexisme hostile renvoie aux relations de compétitions entre hommes et femmes, l'hostilité envers l'autre sexe et l'adhésion à l'idée du statut dominant des hommes, le sexisme bienveillant quant à lui, renvoie aux qualités présumées plus chaleureuses des femmes, tout en continuant à traduire des différences de sexe fortes.

Annexe 3. Étude 1.

Annexe 3.1. Questionnaire en ligne (version homme).

N.B. Il existe une version homme et une version femme du questionnaire. N'est présentée ici que la version homme (version 1). Les items de la version femme sont présentés dans l'étude 1. De plus, l'ordre des parties du questionnaire était contrebalancé (cf. Tableau 1). Au total, 8 versions du questionnaire ont été administrées (2 sexes X 4 versions).

Tableau 1

Résumé des contrebalancements effectués dans l'ordre des échelles pour les 4 versions du questionnaire

	Version 1	**Version 2**	**Version 3**	**Version 4**
Partie 1	Consigne et informations générales	Consigne et informations générales	Consigne et informations générales	Consigne et informations générales
Partie 2	Échelles de satisfaction de genre, de typicalité de genre et de pression à la conformité perçue.	Échelles de satisfaction de genre, de typicalité de genre et de pression à la conformité perçue.	Échelles de conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits	Échelles de conformité aux stéréotypes de sexe en termes d'activité
Partie 3	Échelle de biais intergroupe	Échelle de biais intergroupe	Échelles de conformité aux stéréotypes de sexe en termes d'activité	Échelles de conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits
Partie 4	Échelles de conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits	Échelles de conformité aux stéréotypes de sexe en termes d'activité	Échelle de biais intergroupe	Échelle de biais intergroupe
Partie 5	Échelles de conformité aux stéréotypes de sexe en termes d'activité	Échelles de conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits	Échelles de satisfaction de genre, de typicalité de genre et de pression à la conformité perçue.	Échelles de satisfaction de genre, de typicalité de genre et de pression à la conformité perçue.
Partie 6	Échelle de centralité et d'évaluation publique de son groupe de sexe [a]	Échelle de centralité et d'évaluation publique de son groupe de sexe [a]	Échelle de centralité et d'évaluation publique de son groupe de sexe [a]	Échelle de centralité et d'évaluation publique de son groupe de sexe [a]

Note : pour chacune des 4 versions, il y a une version homme et une version femme du questionnaire. [a] 4 items mesurant l'évaluation publique de son groupe de sexe (Luhtanen & Crocker, 1992) ont également été utilisés. Ces items n'ont pas été utilisés dans les analyses de l'étude 1.

Questionnaire de personnalité V1

Bonjour,

Doctorante en psychologie, je mène actuellement une étude visant à valider un questionnaire mesurant différents aspects de la personnalité des individus.

Pour mener à bien cette étude, il vous est demandé de répondre, individuellement, à toutes les questions suivantes, sachant qu'il n'existe ni bonne, ni mauvaise réponse.

Seules vos réponses sincères nous intéressent. Soyez aussi honnête que possible. Ce questionnaire est entièrement anonyme.

Nous vous demandons de répondre à chaque question aussi rapidement que possible, en cochant un chiffre pour chaque question. Il n'y a pas de limite de temps. Cela vous demandera en moyenne 10 à 15 minutes.

Je vous remercie de votre participation !

Pour des informations complémentaires : ludivine.gueho@ifsttar.fr

Continuer »

Fourni par Google Forms

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive - Conditions d'utilisation - Clauses additionnelles

Questionnaire de personnalité V1

Vous allez être confronté(e) à des questionnaires, de différentes tailles, mesurant différents aspects de la personnalité. Chaque page correspond à un questionnaire et chaque questionnaire possède une consigne bien particulière. Veuillez donc lire attentivement la consigne indiquée en haut de chaque page.

ATTENTION : A la fin du questionnaire, n'oubliez pas de cliquer sur « submit » pour que vos réponses soient prises en compte.

« Retour Continuer »

Fourni par Google Forms

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive - Conditions d'utilisation - Clauses additionnelles

Questionnaire de personnalité V1

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

(partie 1/6) Informations générales

Avant, tout, merci d'indiquer quelques informations vous concernant.
Ce questionnaire est bien entendu totalement anonyme.

Vous êtes *
cochez la case adéquate

- ○ Un homme
- ○ Une femme

Votre âge *

Votre pays de résidence *

Situation professionnelle *
cochez la case adéquate

- ☐ Agriculteur(trice), exploitant(e) agricole
- ☐ Artisan
- ☐ Commerçant(e)
- ☐ Chef d'entreprise, Directeur de Société
- ☐ Cadre du secteur privé
- ☐ Cadre de la fonction publique
- ☐ Profession libérale
- ☐ Profession Intellectuelle Supérieure
- ☐ Profession intermédiaire (Infirmière, Contremaître…)
- ☐ Employé(e)
- ☐ Ouvrier(e)
- ☐ Sans profession
- ☐ Chômeur(se) ->Dans ce cas, indiquez également quelle était votre dernière profession dans les cases ci-dessus
- ☐ Retraité(e) -> Dans ce cas, indiquez également quelle était votre dernière profession dans les cases ci-dessus
- ☐ Etudiant(e)

Si vous êtes étudiant(e), veuillez préciser la filière

Si vous êtes étudiant(e), veuillez préciser le niveau d'étude

« Retour Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive - Conditions d'utilisation - Clauses additionnelles

Questionnaire de personnalité V1

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

(Partie 2/6) Différentes affirmations vous concernant vont vous êtres présentées. Veuillez indiquer votre degré d'accord avec chacune d'elles.

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en n'entourant qu'un seul chiffre :

* Cochez le 1 si vous n'êtes pas du tout d'accord avec cette affirmation

* Cochez le 7 si vous êtes tout à fait d'accord avec cette affirmation

* Les chiffres intermédiaires vous permettent de nuancer votre réponse.

Je pense que cela dérangerait les hommes que je connais si je voulais apprendre à coudre ou à tricoter *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je ne pense pas que cela soit normal que certaines choses soient seulement pour les femmes *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que cela dérangerait les autres femmes si je voulais exercer un métier que seules les femmes exercent d'habitude *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que cela dérangerait les gens si je voulais m'inscrire dans un club de danse classique ou de natation synchronisée *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que ce que j'aime faire de mon temps libre ressemble à ce que les autres hommes aiment faire de leur temps libre *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je trouve injuste que je ne puisse pas faire certaines activités seulement parce que je suis un homme *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que le genre de choses dans lesquelles je suis compétent ressemble aux choses dans lesquelles les autres hommes sont compétents *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je souhaite qu'il soit admis que je fasse certaines choses que seules les femmes font d'habitude *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

J'aime être un homme *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je trouve agaçant que je ne sois pas supposé faire certaines choses seulement parce que je suis un homme *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que cela dérangerait les femmes que je connais si je voulais apprendre à faire quelque chose que seules les femmes font d'habitude *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense parfois que ce serait mieux d'être une femme *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que ce serait normal si je voulais faire des choses que seules les femmes font d'habitude *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je serais contrarié si quelqu'un disait que j'agis comme une femme *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je ne pense pas que ma personnalité ressemble à la personnalité des autres hommes *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que je suis comme tous les autres hommes de mon âge *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que je suis un bon modèle de ce qu'est un homme *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je ne serais pas content de moi si j'agissais comme une femme *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que cela dérangerait les gens si je voulais apprendre à faire quelque chose que seules les femmes font d'habitude *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que cela dérangerait ma famille si je voulais apprendre à coudre ou à tricoter *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que cela dérangerait ma famille si je voulais exercer un métier que seules les femmes exercent d'habitude *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que cela dérangerait les femmes que je connais si je voulais m'inscrire dans un club de danse classique ou de natation synchronisée *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que ça ne serait pas correct si je me préparais à exercer ou si j'exerçais un métier que seules les femmes exercent d'habitude *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que cela dérangerait les autres hommes si je voulais apprendre à faire quelque chose que seules les femmes font d'habitude *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je ne sens pas que je m'intègre bien avec les autres hommes *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que cela dérangerait les hommes que je connais si je voulais exercer un métier que seules les femmes exercent d'habitude *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que cela dérangerait les autres femmes si je voulais apprendre à coudre ou à tricoter *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je pense que cela dérangerait les autres hommes si je voulais m'inscrire dans un club de danse classique ou de natation synchronisée *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Je ne me fâche pas quand quelqu'un dit quelque chose de mal des hommes *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

« Retour | Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.
Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Questionnaire de personnalité V1

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

(Partie 3/6) Différents traits vont vous être présentés. Veuillez indiquer à quel point les hommes et les femmes se différencient sur chacun d'eux.

Pour répondre, veuillez, pour chaque trait, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en ne cochant qu'un seul chiffre :

* Cochez le 1 si vous pensez que c'est un trait qui caractérise plus les femmes que les hommes

* Cochez le 7 si vous pensez que c'est un trait qui caractérise plus les hommes que les femmes

* Les chiffres intermédiaires vous permettent de nuancer votre réponse.

*

1 2 3 4 5 6 7

Les femmes sont plus dignes de confiance que les hommes ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Les hommes sont plus dignes de confiance que les femmes

*

1 2 3 4 5 6 7

Les femmes sont plus ennuyeuses que les hommes ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Les hommes sont plus ennuyeux que les femmes

*

1 2 3 4 5 6 7

Les femmes sont plus franches que les hommes ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Les hommes sont plus francs que les femmes

*

1 2 3 4 5 6 7

Les femmes sont plus inefficaces que les hommes ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Les hommes sont plus inefficaces que les femmes

*

1 2 3 4 5 6 7

Les femmes sont plus honnêtes que les hommes ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Les hommes sont plus honnêtes que les femmes

*

1 2 3 4 5 6 7

Les femmes sont plus jalouses que les hommes ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Les hommes sont plus jaloux que les femmes

*

1 2 3 4 5 6 7

Les femmes sont plus paresseuses que les hommes ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Les hommes sont plus paresseux que les femmes

*

1 2 3 4 5 6 7

Les femmes sont plus consciencieuses que les hommes ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Les hommes sont plus consciencieux que les femmes

« Retour | Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.
Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Questionnaire de personnalité V1

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

(Partie 4/6) A présent, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, pour vous, est le plus marquant dans votre caractère.

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en ne cochant qu'un seul chiffre :

* Cochez le 1 si vous pensez que cette proposition n'est jamais vraie pour vous

* Cochez le 7 si vous pensez que cette proposition est toujours vraie pour vous

* Les chiffres intermédiaires vous permettent de nuancer votre réponse.

Autoritaire *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Affectueux *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Lunatique *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Forte personnalité *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Va vers les autres *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Consciencieux *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Energique *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Sensible aux besoins des autres *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Franc *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Aptitude au commandement *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Compréhensif *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Imprévisible *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Dominateur *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Empressé à alléger les peines d'autrui *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Digne de confiance *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Résolu dans ses prises de position *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Compatissant *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Vaniteux *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Agit en chef *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Chaleureux *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Sérieux *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

A l'esprit de compétition *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Tendre *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Réservé *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Prêt à prendre des risques *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Doux *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Fantaisiste *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

« Retour | Continuer »

Questionnaire de personnalité V1

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

(Partie 5/6) A présent, une liste d'activités que les gens peuvent avoir vous est présentée. Veuillez indiquer la fréquence à laquelle vous avez chacune de ces activités.

Pour répondre, veuillez, pour chaque activité, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en ne cochant qu'un seul chiffre :

* Cochez le 1 si vous pensez que vous n'avez jamais cette activité

* Cochez le 7 si vous pensez que vous avez souvent ou très souvent cette activité

* Les chiffres intermédiaires vous permettent de nuancer votre réponse.

Lire des romans d'amour *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Faire du repassage *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Aller au bowling *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Passer l'aspirateur *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Réparer une voiture ou une moto *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Aller à la plage *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Faire la lessive *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Faire du bricolage *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Faire du bénévolat *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Jouer aux cartes *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Regarder le sport à la télévision (foot, tennis, JO, etc.) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Laver sa voiture *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Conduire une moto *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Regarder des feuilletons à la télévision *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Aller au cinéma *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Jouer au football *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Faire de la gymnastique *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Regarder des séries policières, polars, thrillers *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Regarder des jeux télévisés *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Garder des enfants *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Jouer à des jeux vidéo *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Utiliser une carte routière *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Jouer à des jeux de stratégie (échecs, risk, etc.) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Faire de la pâtisserie *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

Faire les magasins *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ souvent ou très souvent

« Retour | Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Questionnaire de personnalité V1

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

(Partie 6/6) Pour finir, nous aimerions que vous considériez votre appartenance à votre groupe de sexe (hommes ou femmes). Avec les propositions suivantes, nous aimerions savoir ce que vous ressentez par rapport à votre groupe de sexe et à votre appartenance à ce groupe.

Pour répondre, veuillez, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en ne cochant qu'un seul chiffre :

* Cochez le 1 si vous n'êtes pas du tout d'accord avec cette affirmation

* Cochez le 7 si vous êtes tout à fait d'accord avec cette affirmation

* Les chiffres intermédiaires vous permettent de nuancer votre réponse.

Mon groupe de sexe représente une part importante de ce que je suis *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

En général, les autres pensent que mon groupe de sexe n'est pas digne de considération *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Mon groupe de sexe importe peu dans ma définition de moi-même *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Beaucoup de gens considèrent mon groupe de sexe, en moyenne, comme plus inefficace que l'autre groupe de sexe *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

En général, appartenir à mon groupe de sexe est une part importante de l'image que j'ai de moi *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Dans l'ensemble, mon groupe de sexe est bien considéré par les autres *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

En général, les autres respectent mon groupe de sexe *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

Dans l'ensemble, mon appartenance à mon groupe de sexe n'influence pas ce que je pense de moi *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

« Retour | Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Questionnaire de personnalité V1

Merci pour votre participation !

ATTENTION : N'oubliez pas de cliquer sur « submit » pour que vos réponses soient envoyées.

ludivine.gueho@ifsttar.fr

« Retour | Envoyer

N'envoyez jamais de mots de passe via Google Forms.

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Annexe 3.2. Résultats statistiques complémentaires.

Tableau 2

Coefficients de saturation de l'ACP avec rotation varimax à 3 facteurs pour l'échelle de compatibilité (les sous-échelles d'insatisfaction quant au genre, de typicalité de genre perçue et d'inadéquation par rapport à son groupe)

Code item	Items	Facteur 1	Facteur 2	Facteur 3
sat-10	Je trouve agaçant que je ne sois pas supposée faire certaines choses seulement parce que je suis une femme.	.83		
sat-6	Je trouve injuste que je ne puisse pas faire certaines activités seulement parce que je suis une femme	.81		
sat-8	Je souhaite qu'il soit admis que je fasse certaines choses que seulement les hommes font d'habitude	.67		
sat-2	Je ne pense pas que cela soit normal que certaines choses soient seulement pour les hommes	.61		
typ-16	Je pense que je suis comme toutes les autres femmes de mon âge		.73	
typ-5	Je pense que ce que j'aime faire de mon temps libre ressemble à ce que les autres femmes aiment faire de leur temps libre		.72	
typ-7	Je pense que le genre de choses dans lesquelles je suis compétente ressemble aux choses dans lesquelles les autres femmes sont compétentes.		.70	
typ-15	Je ne pense pas que ma personnalité ressemble à la personnalité des autres femmes.		-.56	
typ-17[a]	*Je pense que je suis un bon modèle de ce qu'est une femme*		*.43*	*-.41*
typ-9	J'aime être une femme			-.81
sat-12	Je pense parfois que ce serait mieux d'être un homme			.80
typ-25	Je ne sens pas que je m'intègre bien avec les autres femmes			.40
	% de variance expliquée	21.84	16.74	11.81

Note. Les items présentés sont la version des items destinés aux femmes. Pour la version homme, les termes étaient inversés. Seuls les coefficients de saturation supérieurs ou égaux à .40 sont indiqués dans le tableau.

[a] : L'item en italique (typ-17) n'est pas conservé étant donné qu'il sature sur les deux facteurs. Puisque les formulations des items typ-15 et typ-9 sont inversées, les scores obtenus dans ces items doivent être inversés lors d'un calcul d'une moyenne de l'échelle.

Tableau 3

Coefficient de saturation de l'ACP avec rotation varimax pour l'échelle de pression à la conformité (un facteur)

Code items	Items	Facteur 1
Press-26	Je pense que cela dérangerait les femmes que je connais si je voulais exercer un métier que seuls les hommes exercent d'habitude.	-.82
Press-28	Je pense que cela dérangerait les autres femmes si je voulais m'inscrire dans un club de football ou de rugby.	-.77
Press-19	Je pense que cela dérangerait les gens si je voulais apprendre à faire quelque chose que seuls les hommes font d'habitude.	-.73
Press-22	Je pense que cela dérangerait les hommes que je connais si je voulais m'inscrire dans un club de football ou de rugby.	-.73
Press-20	Je pense que cela dérangerait ma famille si je voulais apprendre à réparer une voiture ou une moto.	-.72
Press-21	Je pense que cela dérangerait ma famille si je voulais exercer un métier que seuls les hommes exercent d'habitude.	-.72
Press-24	Je pense que cela dérangerait les autres femmes si je voulais apprendre à faire quelque chose que seuls les hommes font d'habitude.	-.72
Press-4	Je pense que cela dérangerait les gens si je voulais m'inscrire dans un club de football ou de rugby.	-.69
Press-27	Je pense que cela dérangerait les autres hommes si je voulais apprendre à réparer une voiture ou une moto.	-.69
Press-11	Je pense que cela dérangerait les hommes que je connais si je voulais apprendre à faire quelque chose que seuls les hommes font d'habitude.	-.63
Press-23	Je pense que ça ne serait pas normal si je me préparais à exercer ou si j'exerçais un métier que seuls les hommes exercent d'habitude.	-.63
Press-1	Je pense que cela dérangerait les femmes que je connais si je voulais apprendre à réparer une voiture ou une moto.	-.58
Press-18	Je ne serais pas contente de moi si j'agissais comme un homme.	-.42
Press-3	Je pense que cela dérangerait les autres hommes si je voulais exercer un métier que seuls les hommes exercent d'habitude.	-.39
Press-14	Je serais contrariée si quelqu'un disait que j'agis comme un homme.	-.34
Press-13 [a]	Je pense que ce serait normal si je voulais faire des choses que seuls les hommes font d'habitude.	.31
	% de variance expliquée	40.66

Note. Les items présentés sont la version des items destinés aux femmes. Seuls les coefficients de saturation supérieurs ou égaux à 0.31 sont indiqués dans le tableau. Les items Press-3, Press-14 et Press-13 ont été conservé malgré un poids factoriel <.40 étant donné qu'ils montrent un poids factoriel >.30 sur le facteur attendu et que leur suppression n'améliore pas l'alpha de Cronbach de l'échelle qui est bon. [a] : Puisque la formulation de l'item Press-13 est inversée, le score obtenu à cet item doivent être inversé lors du calcul de la moyenne du score de l'échelle.

Tableau 4

Coefficients de saturation de l'analyse en composantes principales avec rotation varimax pour l'échelle de biais intergroupes

Code item	Items	Facteur 1	Facteur 2
7 biais -	Les hommes sont plus paresseux que les femmes / Les femmes sont plus paresseuses que les hommes	.84	
8 biais +	Les hommes sont plus consciencieux que les femmes /Les femmes sont plus consciencieuses que les hommes	-.84	
6 biais -	Les hommes sont plus jaloux que les femmes / Les femmes sont plus jalouses que les hommes	.60	
4 biais -	Les hommes sont plus inefficaces que les femmes / Les femmes sont plus inefficaces que les hommes	-.55	
3 biais +	Les hommes sont plus francs que les femmes / Les femmes sont plus franches que les hommes		.65
5 biais +	Les hommes sont plus honnêtes que les femmes / Les femmes sont plus honnêtes que les hommes		.76
1 biais +	Les hommes sont plus dignes de confiance que les femmes / Les femmes sont plus dignes de confiance que les hommes		.74
2 biais -	Les hommes sont plus ennuyeux que les femmes / Les femmes sont plus ennuyeuses que les hommes		-.41
	% de variance expliquée	27.96	21.86

Note. Les items présentés sont la version des items destinés aux femmes. Pour la version homme, les formulations étaient inversées de sorte qu'à gauche du continuum, on retrouve le pôle « exogroupe> endogroupe » et à droite du continuum, on retrouve le pôle « endogroupe > exogroupe ». Seuls les coefficients de saturation supérieurs ou égaux à 0.40 sont indiqués dans le tableau. Puisque les items 2, 4, 6, et 7 sont négatifs, les scores obtenus pour ces items doivent être inversés lors d'un calcul de la moyenne du score de l'échelle.

Tableau 5

Moyennes (et écart-types) des scores aux échelles de l'identité sexuée (et du sex-typing) pour les deux sexes et pour les 5 classes d'âge

Classes d'âge	sexe	Satisfaction	Typicalité	Pression	Pression interne	Pression externe	Biais intergroupe	Centralité	Évaluation publique	Traits masculins	Traits féminins	Activités masculines	Activités féminines	*N*
< =24	homme	3.72	4.34	3.15	3.46	3.04	3.75	4.07	5.33	4.31	5.23	2.8	3.12	76
		(1.51)	(.95)	(1.16)	(1.26)	(1.29)	(.59)	(1.32)	(.93)	(.83)	(1.04)	(.89)	(.83)	
	femme	2.37	4.41	2.71	2.62	2.83	4.47	4.16	4.7	4.17	5.32	2.52	4.27	77
		(1.04)	(.94)	(.94)	(1.1)	(1.21)	(.63)	(1.2)	(1.22)	(.91)	(.86)	(.83)	(.93)	
	Total	3.04	4.38	2.93	3.04	2.93	4.11	4.12	5.02	4.24	5.28	2.66	3.7	153
		(1.45)	(.94)	(1.07)	(1.25)	(1.25)	.71	(1.26)	(1.13)	(.87)	(.95)	(.87)	(1.05)	
25-30	homme	3.57	4.47	2.87	3.18	2.77	3.8	407	5.11	4.28	5.05	3.08	3.15	78
		(1.52)	(.91)	(1.17)	(1.24)	(1.29)	(.55)	(1.09)	(.89)	(.9)	(.95)	(.97	(.86)	
	femme	2.47	4.36	2.62	2.71	2.69	4.51	4.27	4.69	4.22	5.27	2.57	4.13	78
		(1.16)	(.85)	(.94)	(.94)	(1.13)	(.66)	(1.44)	(1.18)	(.81)	(.73)	(.96)	(.99)	
	Total	3.02	4.42	2.74	2.95	2.73	4.16	4.17	4.9	4.25	5.16	2.82	3.64	156
		(1.45)	(.88)	(1.06)	(1.12)	(1.21)	(.7)	(1.27)	(1.07)	(.85)	(.85)	(.99)	(1.05)	
31-40	homme	3.56	4.28	2.87	3.05	2.8	3.62	3.65	5.23	4.34	5	2.81	3.45	41
		(1.54)	(1.09)	(1.23)	(1.39)	(1.33)	(.43)	(1.28)	(1.27)	(1.04)	(.94)	(.91)	(.88)	
	femme	2.47	4.21	2.66	2.93	2.76	4.43	3.99	4.6	4.16	5.44	2.62	4.26	41
		(1.16)	(1.05)	(.96)	(.8)	(1.5)	(.54)	(1.25)	(1.27)	(.82)	(.7)	(.84)	(.8)	
	Total	3.02	4.25	2.77	2.84	2.78	4.02	3.82	4.91	4.25	5.22	2.72	3.86	82
		(1.46)	(1.06)	(1.1)	(1.15)	(1.24)	(.63)	(1.27)	(1.3)	(.93)	(.85)	(.88)	(.93)	
41-50	homme	3.4	4.35	3	2.87	2.96	3.5	3.45	4.66	5	5.21	3.31	3.49	25
		(1.24)	(.77)	(1.16)	(1.25)	(1.28)	(.49)	(1.24)	(.81)	(.75)	(.8)	(1.05)	(1.05)	
	femme	2.07	4.28	2.99	2.72	3.19	4.29	3.95	4.18	4.72	5.68	2.79	4.06	26
		(.81)	(1.09)	(.9)	(1.28)	(1.11)	(.9)	(1.14)	(1.1)	(1.09)	(.87)	(1)	(1.18)	
	Total	2.72	4.31	3	2.79	3.08	3.9	3.71	4.42	4.86	5.45	3.04	3.78	51
		(1.23)	(.94)	(1.02)	(1.26)	(1.19)	(.82)	(1.21)	(.99)	(.94)	(.86)	(1.04)	(1.14)	
>50	homme	3	4.12	3.23	3.15	3.23	3.51	3.35	4.84	4.5	4.89	3.29	3.16	35

		(1.03)	(.95)	(.8)	(1.15)	(.95)	(.63)	(1.25)	(.87)	(1.04)	(.83)	(1.02)	(.71)	
	femme	2.66	4.35	3.11	2.9	3.3	4.37	3.94	4.45	4.14	5.08	2.51	3.8	35
		(1.05)	(.84)	(.87)	(1.09)	(.99)	(.79)	(1.2)	(1.2)	(.8)	(1.08)	(.6)	(1.12)	
	Total	2.83	4.24	3.17	3.03	3.26	3.94	3.64	4.65	4.32	4.99	2.9	3.48	70
		(1.05)	(.89)	(.83)	(1.12)	(.96)	(.83)	(1.25)	(1.06)	(.94)	(.96)	(.92)	(.98)	
Total	homme	3,52	4.34	3.02	3.21	2.94	3.69	3.84	5.11	4.4	5.09	3.01	3.23	255
		(1.44)	(.94)	(1.13)	(1.26)	(1.25)	(.56)	(1.25)	(.98)	(.93)	(.95)	(.96)	(.86)	
	femme	2.43	4.34	2.76	2.7	2.88	4.45	4.11	4.59	4.23	5.33	2.58	4.14	257
		(1.08)	(.93)	(.94)	(1.03)	(1.15)	(.68)	(1.28)	(1.21)	(.88)	(.84)	(.86)	(.99)	
	Total	2.97	4.34	2.89	2.95)	2.91	4.07	3.98	4.85	4.32	5.21	2.79	3.69	512
		(1.38)	(.94)	(1.05)	(1.18)	(1.2)	(.73)	(1.27)	(1.13)	(.91)	(.9)	(.94)	(1.04)	

Tableau 6

Coefficients standardisés pour les analyses de régression avec les scores aux échelles de l'identité sexuée en variables dépendantes et l'âge en variable prédictive, selon le sexe

Sexe		Satisfaction	Typicalité	Pression	Pression interne	Pression externe	Biais inter	Centralité	Traits masculins	Traits féminins	Activités masculines	Activités féminines	*N*
Hommes	Age	-.14*	-.1	.03	-.09	.06	-.17**	-.22***	.12 (p = .06)	-.08	.16**	.04	255
	R^2 ajusté	.01*	.01	.00	.00	.00	.02**	.04***	.01 (p = .06)	.00	.02**	.00	
Femmes	Age	.06	-.03	.15*	.05	.15*	-.09	-.08	.05	-.03	.03	-.15	257
	R^2 ajusté	.00	.00	.02*	.00	.02*	.00	.00	.00	.00	.00	.02	

Note. *p < .05 ; ** p < .01 ; *** p < .001.

Tableau 7

Coefficients standardisés pour les analyses de régressions linéaires avec les scores aux échelles de l'identité sexuée en variables dépendantes et le sexe en variable prédictive chez les 18-24 ans (N = 153)

	Satisfaction	Typicalité	Pression	Pression interne	Pression externe	Biais inter	Centralité	Traits masculins	Traits féminins	Activités masculines	Activités féminines
Sexe	-.46***	.04	-.21**	-.34***	-.08	.51***	.04	-.08	.04	-.16*	.54***
R^2 ajusté	.21***	-.01	.04**	.11***	.00	.26***	-.005	-.00	-.00	.02*	.29***

Note. *$p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$.

Annexe 4. Étude 2.

Annexe 4.1. Questionnaire.

Présentation de l'étude

UNIVERSITE DE PROVENCE
(AIX-MARSEILLE I)

29 Avenue Robert Schuman, 13621 Aix en Provence

Etudiante en Master 2 de psychologie, je réalise une étude dans le domaine de la psychologie cognitive, portant sur l'estimation des distances.
Pour mener à bien cette étude, il vous est demandé de répondre aux questions suivantes, sachant qu'il n'existe ni bonnes, ni mauvaises réponses et qu'il n'y a aucune limite de temps.
Les données recueillies feront l'objet d'une analyse statistique et vos réponses resteront anonymes.
Je vous remercie d'avance de votre collaboration.

Partie 1 : activation ou non de l'identité sexuée

Questionnaire condition « aucune activation » :

1) Tout d'abord, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, **selon vous**, est **le plus marquant chez les gens en général.**

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7, en n'entourant qu'**un seul chiffre** :
* Entourez le **1** si vous pensez que cette proposition n'est **jamais vraie** pour les gens
* Entourez le **7** si vous pensez que cette proposition est **toujours vraie** pour les gens
* Les **chiffres intermédiaires** vous permettent de **nuancer** votre réponse.

Par exemple, si vous entourez le chiffre 7, cela revient à dire que vous pensez que cette affirmation reflète parfaitement le caractère des gens en général.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses. Ce questionnaire est entièrement anonyme.

1	Autoritaires	1	2	3	4	5	6	7
2	Affectueux	1	2	3	4	5	6	7
3	Lunatique	1	2	3	4	5	6	7
4	Forte personnalité	1	2	3	4	5	6	7
5	Vont vers les autres	1	2	3	4	5	6	7
6	Consciencieux	1	2	3	4	5	6	7
7	Energiques	1	2	3	4	5	6	7
8	Sensibles aux besoins des autres	1	2	3	4	5	6	7
9	Comédiens	1	2	3	4	5	6	7
10	Aptitude au commandement	1	2	3	4	5	6	7
11	Compréhensifs	1	2	3	4	5	6	7
12	Imprévisibles	1	2	3	4	5	6	7
13	Dominateurs	1	2	3	4	5	6	7
14	Empressés à alléger les peines d'autrui	1	2	3	4	5	6	7
15	Dignes de confiance	1	2	3	4	5	6	7
16	Résolus	1	2	3	4	5	6	7
17	Compatissants	1	2	3	4	5	6	7
18	Vaniteux	1	2	3	4	5	6	7
19	Agissent en chef	1	2	3	4	5	6	7
20	Chaleureux	1	2	3	4	5	6	7
21	Graves	1	2	3	4	5	6	7
22	Compétitifs	1	2	3	4	5	6	7
23	Tendres	1	2	3	4	5	6	7
24	Inefficaces	1	2	3	4	5	6	7
25	Prêts à prendre des risques	1	2	3	4	5	6	7
26	Doux	1	2	3	4	5	6	7
27	Fantaisistes	1	2	3	4	5	6	7

Questionnaire condition « identité sexuée » :

1) Tout d'abord, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, **pour vous**, est **le plus marquant dans votre caractère.**

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en n'entourant qu'**un seul chiffre** :
* Entourez le **1** si vous pensez que cette proposition n'est **jamais vraie** pour vous
* Entourez le **7** si vous pensez que cette proposition est **toujours vraie** pour vous
* Les **chiffres intermédiaires** vous permettent de **nuancer** votre réponse.

Par exemple, si vous entourez le chiffre 7, cela revient à dire que vous pensez que cette affirmation reflète parfaitement votre caractère.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses. Ce questionnaire est entièrement anonyme.

1	Autoritaires	1	2	3	4	5	6	7
2	Affectueux	1	2	3	4	5	6	7
3	Lunatique	1	2	3	4	5	6	7
4	Forte personnalité	1	2	3	4	5	6	7
5	Vont vers les autres	1	2	3	4	5	6	7
6	Consciencieux	1	2	3	4	5	6	7
7	Energiques	1	2	3	4	5	6	7
8	Sensibles aux besoins des autres	1	2	3	4	5	6	7
9	Comédiens	1	2	3	4	5	6	7
10	Aptitude au commandement	1	2	3	4	5	6	7
11	Compréhensifs	1	2	3	4	5	6	7
12	Imprévisibles	1	2	3	4	5	6	7
13	Dominateurs	1	2	3	4	5	6	7
14	Empressés à alléger les peines d'autrui	1	2	3	4	5	6	7
15	Dignes de confiance	1	2	3	4	5	6	7
16	Résolus	1	2	3	4	5	6	7
17	Compatissants	1	2	3	4	5	6	7
18	Vaniteux	1	2	3	4	5	6	7
19	Agissent en chef	1	2	3	4	5	6	7
20	Chaleureux	1	2	3	4	5	6	7
21	Graves	1	2	3	4	5	6	7
22	Compétitifs	1	2	3	4	5	6	7
23	Tendres	1	2	3	4	5	6	7
24	Inefficaces	1	2	3	4	5	6	7
25	Prêts à prendre des risques	1	2	3	4	5	6	7
26	Doux	1	2	3	4	5	6	7
27	Fantaisistes	1	2	3	4	5	6	7

Questionnaire condition « identité sociale de sexe » :

N.B. : il s'agit ici de la version du questionnaire destiné au sujet femme. Le sujet homme doit quant à lui décrire les femmes en général (l'out-group), puis se décrire lui-même.

1) Tout d'abord, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, **pour vous**, est **le plus marquant chez les hommes en général (êtres humains mâles).**

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en n'entourant qu'**un seul chiffre** :
* Entourez le **1** si vous pensez que cette proposition n'est **jamais vraie** pour les hommes
* Entourez le **7** si vous pensez que cette proposition est **toujours vraie** pour les hommes
* Les **chiffres intermédiaires** vous permettent de **nuancer** votre réponse.

Par exemple, si vous entourez le chiffre 7, cela revient à dire que vous pensez que cette affirmation reflète parfaitement le caractère des hommes en général.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses. Ce questionnaire est entièrement anonyme.

1	Autoritaires	1	2	3	4	5	6	7
2	Affectueux	1	2	3	4	5	6	7
3	Lunatique	1	2	3	4	5	6	7
4	Forte personnalité	1	2	3	4	5	6	7
5	Vont vers les autres	1	2	3	4	5	6	7
6	Consciencieux	1	2	3	4	5	6	7
7	Energiques	1	2	3	4	5	6	7
8	Sensibles aux besoins des autres	1	2	3	4	5	6	7
9	Comédiens	1	2	3	4	5	6	7
10	Aptitude au commandement	1	2	3	4	5	6	7
11	Compréhensifs	1	2	3	4	5	6	7
12	Imprévisibles	1	2	3	4	5	6	7
13	Dominateurs	1	2	3	4	5	6	7
14	Empressés à alléger les peines d'autrui	1	2	3	4	5	6	7
15	Dignes de confiance	1	2	3	4	5	6	7
16	Résolus	1	2	3	4	5	6	7
17	Compatissants	1	2	3	4	5	6	7
18	Vaniteux	1	2	3	4	5	6	7
19	Agissent en chef	1	2	3	4	5	6	7
20	Chaleureux	1	2	3	4	5	6	7
21	Graves	1	2	3	4	5	6	7
22	Compétitifs	1	2	3	4	5	6	7
23	Tendres	1	2	3	4	5	6	7
24	Inefficaces	1	2	3	4	5	6	7
25	Prêts à prendre des risques	1	2	3	4	5	6	7
26	Doux	1	2	3	4	5	6	7
27	Fantaisistes	1	2	3	4	5	6	7

Questionnaire condition « image sexuée de soi » :

2) Ensuite, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, **pour vous**, est **le plus marquant dans votre caractère.**

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en n'entourant qu'**un seul chiffre** :
* Entourez le **1** si vous pensez que cette proposition n'est **jamais vraie** pour vous
* Entourez le **7** si vous pensez que cette proposition est **toujours vraie** pour vous
* Les **chiffres intermédiaires** vous permettent de **nuancer** votre réponse.

Par exemple, si vous entourez le chiffre 7, cela revient à dire que vous pensez que cette affirmation reflète parfaitement votre caractère.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses. Ce questionnaire est entièrement anonyme.

1	Autoritaires	1	2	3	4	5	6	7
2	Affectueux	1	2	3	4	5	6	7
3	Lunatique	1	2	3	4	5	6	7
4	Forte personnalité	1	2	3	4	5	6	7
5	Vont vers les autres	1	2	3	4	5	6	7
6	Consciencieux	1	2	3	4	5	6	7
7	Energiques	1	2	3	4	5	6	7
8	Sensibles aux besoins des autres	1	2	3	4	5	6	7
9	Comédiens	1	2	3	4	5	6	7
10	Aptitude au commandement	1	2	3	4	5	6	7
11	Compréhensifs	1	2	3	4	5	6	7
12	Imprévisibles	1	2	3	4	5	6	7
13	Dominateurs	1	2	3	4	5	6	7
14	Empressés à alléger les peines d'autrui	1	2	3	4	5	6	7
15	Dignes de confiance	1	2	3	4	5	6	7
16	Résolus	1	2	3	4	5	6	7
17	Compatissants	1	2	3	4	5	6	7
18	Vaniteux	1	2	3	4	5	6	7
19	Agissent en chef	1	2	3	4	5	6	7
20	Chaleureux	1	2	3	4	5	6	7
21	Graves	1	2	3	4	5	6	7
22	Compétitifs	1	2	3	4	5	6	7
23	Tendres	1	2	3	4	5	6	7
24	Inefficaces	1	2	3	4	5	6	7
25	Prêts à prendre des risques	1	2	3	4	5	6	7
26	Doux	1	2	3	4	5	6	7
27	Fantaisistes	1	2	3	4	5	6	7

N.B. : il s'agit ici de la version du questionnaire destiné au sujet femme. Le sujet homme doit quant à lui décrire les hommes en général (l'in-group), puis se décrire lui-même.

1) Tout d'abord, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, **pour vous**, est **le plus marquant chez les femmes en général (être humains femelles).**

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en n'entourant qu'**un seul chiffre** :
* Entourez le **1** si vous pensez que cette proposition n'est **jamais vraie** pour les femmes
* Entourez le **7** si vous pensez que cette proposition est **toujours vraie** pour les femmes
* Les **chiffres intermédiaires** vous permettent de **nuancer** votre réponse.

Par exemple, si vous entourez le chiffre 7, cela revient à dire que vous pensez que cette affirmation reflète parfaitement le caractère des femmes en général.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses. Ce questionnaire est entièrement anonyme.

1	Autoritaires	1	2	3	4	5	6	7
2	Affectueux	1	2	3	4	5	6	7
3	Lunatique	1	2	3	4	5	6	7
4	Forte personnalité	1	2	3	4	5	6	7
5	Vont vers les autres	1	2	3	4	5	6	7
6	Consciencieux	1	2	3	4	5	6	7
7	Energiques	1	2	3	4	5	6	7
8	Sensibles aux besoins des autres	1	2	3	4	5	6	7
9	Comédiens	1	2	3	4	5	6	7
10	Aptitude au commandement	1	2	3	4	5	6	7
11	Compréhensifs	1	2	3	4	5	6	7
12	Imprévisibles	1	2	3	4	5	6	7
13	Dominateurs	1	2	3	4	5	6	7
14	Empressés à alléger les peines d'autrui	1	2	3	4	5	6	7
15	Dignes de confiance	1	2	3	4	5	6	7
16	Résolus	1	2	3	4	5	6	7
17	Compatissants	1	2	3	4	5	6	7
18	Vaniteux	1	2	3	4	5	6	7
19	Agissent en chef	1	2	3	4	5	6	7
20	Chaleureux	1	2	3	4	5	6	7
21	Graves	1	2	3	4	5	6	7
22	Compétitifs	1	2	3	4	5	6	7
23	Tendres	1	2	3	4	5	6	7
24	Inefficaces	1	2	3	4	5	6	7
25	Prêts à prendre des risques	1	2	3	4	5	6	7
26	Doux	1	2	3	4	5	6	7
27	Fantaisistes	1	2	3	4	5	6	7

2) Ensuite, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, **pour vous**, est **le plus marquant dans votre caractère.**

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en n'entourant qu'**un seul chiffre** :
* Entourez le **1** si vous pensez que cette proposition n'est **jamais vraie** pour vous
* Entourez le **7** si vous pensez que cette proposition est **toujours vraie** pour vous
* Les **chiffres intermédiaires** vous permettent de **nuancer** votre réponse.

Par exemple, si vous entourez le chiffre 7, cela revient à dire que vous pensez que cette affirmation reflète parfaitement votre caractère.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses. Ce questionnaire est entièrement anonyme.

1	Autoritaires	1	2	3	4	5	6	7
2	Affectueux	1	2	3	4	5	6	7
3	Lunatique	1	2	3	4	5	6	7
4	Forte personnalité	1	2	3	4	5	6	7
5	Vont vers les autres	1	2	3	4	5	6	7
6	Consciencieux	1	2	3	4	5	6	7
7	Energiques	1	2	3	4	5	6	7
8	Sensibles aux besoins des autres	1	2	3	4	5	6	7
9	Comédiens	1	2	3	4	5	6	7
10	Aptitude au commandement	1	2	3	4	5	6	7
11	Compréhensifs	1	2	3	4	5	6	7
12	Imprévisibles	1	2	3	4	5	6	7
13	Dominateurs	1	2	3	4	5	6	7
14	Empressés à alléger les peines d'autrui	1	2	3	4	5	6	7
15	Dignes de confiance	1	2	3	4	5	6	7
16	Résolus	1	2	3	4	5	6	7
17	Compatissants	1	2	3	4	5	6	7
18	Vaniteux	1	2	3	4	5	6	7
19	Agissent en chef	1	2	3	4	5	6	7
20	Chaleureux	1	2	3	4	5	6	7
21	Graves	1	2	3	4	5	6	7
22	Compétitifs	1	2	3	4	5	6	7
23	Tendres	1	2	3	4	5	6	7
24	Inefficaces	1	2	3	4	5	6	7
25	Prêts à prendre des risques	1	2	3	4	5	6	7
26	Doux	1	2	3	4	5	6	7
27	Fantaisistes	1	2	3	4	5	6	7

- **Partie 2 : mesure de l'effet d'asymétrie groupocentrique (version femme) : tâche d'estimation de distances Nous/Eux pour sujet femme**

N.B. Pour chaque questionnaire, nous contrebalancions la forme utilisée pour représenter l'in et l'out-group. Il s'agit ici de la situation 1 (les sujets de l'in-group sont représentés par des carrés et les sujets de l'out-group par des ronds). Dans la situation 2, les sujets de l'in-group sont représentés par des ronds et les membres de l'out-group par des carrés.

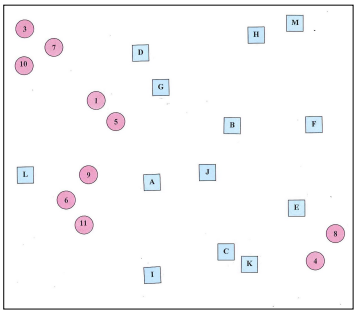
- **Phase 3 : mesure de l'effet d'asymétrie autocentrique (version femme) : tâche d'estimation de distances Moi/Nous pour sujet femme**

2) Il vous est maintenant demandé d'observer le dessin qui suit. Il représente le plan de la salle d'attente d'une gare. Des voyageurs, représentés par des chiffres dans des ronds roses, et des lettres dans des carrés bleus, y attendent le train.

(13) Représente des femmes : vous et d'autres femmes

[N] Représente des hommes

Sous le plan, il vous est demandé d'estimer la distance entre les voyageurs.
1 cm sur le dessin = 1 m dans la réalité.
Pour chaque question, et **sans vous aider d'outil**, veuillez indiquer, **le plus précisément possible**, la distance **en mètres (m) et centimètres (cm)**, qui, selon vous, sépare les voyageurs dans la réalité.



Par exemple, pour la question « à quelle distance se trouve l'homme H de l'homme B ? », si vous estimez que, sur le plan, H se situe à **4,72 cm** de B, vous écrirez : **4 m 72 cm**

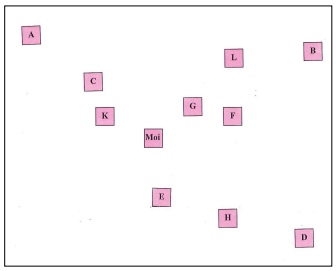
- A quelle distance se trouve : l'homme K de la femme 4 ? … m … cm
- A quelle distance se trouve : l'homme M de l'homme B ? … m … cm
- A quelle distance se trouve : la femme 8 de l'homme C ? … m … cm
- A quelle distance se trouve : l'homme D de la femme 6 ? … m … cm
- A quelle distance se trouve : l'homme J de l'homme J ? … m … cm
- A quelle distance se trouve : la femme 1 de l'homme G ? … m … cm
- A quelle distance se trouve : la femme 5 de l'homme H ? … m … cm
- A quelle distance se trouve : l'homme B de la femme 7 ? … m … cm
- A quelle distance se trouve : l'homme L de la femme 10 ? … m … cm
- A quelle distance se trouve : la femme 3 de l'homme A ? … m … cm

3) À présent, observez le dessin ci-dessous. Il représente le plan de la salle d'attente d'un coiffeur pour femmes. Vous et d'autres femmes, représentées par des lettres dans des carrés roses, attendez de vous faire coiffer.

[Moi] Vous représente vous

[N] Représente d'autres femmes

Sous le plan, il vous est demandé d'estimer la distance entre vous et ces femmes.
1 cm sur le dessin = 1 m dans la réalité.
Pour chaque question, et **sans vous aider d'outil**, veuillez indiquer, **le plus précisément possible**, la distance **en mètres (m) et centimètres (cm)**, qui, selon vous, existe entre vous et ces femmes, dans la réalité.



Par exemple, pour la question « à quelle distance se trouve la femme A de vous ? », si vous estimez que, sur le plan, A se situe à **6,81 cm** de vous, vous écrirez : **6 m 81 cm**

- A quelle distance : se trouve la femme K de vous ? … m … cm
- A quelle distance : se trouve la femme A de la femme C ? … m … cm
- A quelle distance : vous trouvez-vous de la femme C ? … m … cm
- A quelle distance : se trouve la femme L de vous ? … m … cm
- A quelle distance : se trouve la femme E de la femme D ? … m … cm
- A quelle distance : vous trouvez-vous de la femme H ? … m … cm
- A quelle distance : vous trouvez-vous de la femme G ? … m … cm
- A quelle distance : se trouve la femme B de vous ? … m … cm
- A quelle distance : se trouve la femme F de vous ? … m … cm
- A quelle distance : vous trouvez-vous de la femme D ? … m … cm

- Informations générales

Informations générales

Age : _____

Sexe : H F

Situation professionnelle :

- Agriculteur, exploitant agricole ❑
- Artisan ❑
- Commerçant ❑
- Chef d'entreprise, Directeur de Société ❑
- Cadres du secteur privé ❑
- Cadres de la fonction publique ❑
- Profession libérale ❑
- Profession Intellectuelle Supérieure (Culture, Information, Enseignement ou Recherche) ❑
- Profession intermédiaire (Infirmière, Contremaître…) ❑
- Employé(e) ❑
- Ouvrier(e) ❑
- Homme/Femme au foyer ❑
- Chômeur ❑
  Dans ce cas quel était votre (sa) dernière profession ?
- Retraité(e) ❑
  Dans ce cas, quel était votre (sa) dernière profession ?
- Etudiant(e) : ❑
  Dans ce cas, indiquez la profession de vos parents

Si vous êtes étudiant(e) :

Filière : _____

Niveau d'étude : _____

Merci de votre participation.

Annexe 4.2. Résultats statistiques complémentaires.

Validité du protocole : effet de la forme

Afin de vérifier l'effet de la forme sur les distances perçues en fonction du point de référence (endogroupe ou exogroupe) et sur l'indice groupocentrique, des comparaisons de moyennes de l'indice groupocentrique entre les situations A et B ont été effectuées par test *t* pour échantillons indépendants au niveau de l'échantillon global et pour chaque condition expérimentale.

Un effet de la forme utilisée apparaît au niveau de l'échantillon global. En situation A (carrés), dans laquelle les membres de l'endogroupe sont représentés par des carrés, l'indice groupocentrique est significativement inférieur à l'indice obtenu en situation B (ronds) dans laquelle les membres de l'endogroupe sont représentés par des ronds (respectivement, M_1 = -9.95 ; ET_1 = 63.184 et M_2 = 16.86 ; ET_2 = 86.56, $t(138) = -2.097$, $p < .04$). De plus, au regard des moyennes, on note que l'effet d'asymétrie groupocentrique qui s'observe en situation B ne s'observe pas en situation A. Autrement dit, lorsque les membres du groupe d'appartenance (Nous) sont représentés par des ronds (situation B), les distances Nous-Eux sont supérieures aux distances Eux-Nous. Dans la condition où l'endogroupe est représenté par des carrés (situation A), les distances Nous-Eux sont estimées comme inférieures aux distances Eux-Nous. On observe le même effet au niveau du groupe contrôle (respectivement, M_1 = -10.56 ; ET_1 = 57.06 et M_2 = 69.20 ; ET_2 = 120.39, $t(34) =$ - 2,54, $p <$ .02).

Au niveau du groupe « image sexuée de soi », la distance perçue entre Nous et Eux est significativement supérieure lorsque le Nous est représenté par des ronds (situation B) comparé à la situation A (carrés) (M_1 = 519.91 ; ET_1 = 106.21 et M_2 = 627.38 ; ET_2 = 113.45, $t(33) = -2.89$, $p <$ .01). Autrement dit, les sujets estiment la distance Nous- Eux plus courte lorsque les membres du Nous sont représentés par des carrés. Ainsi, lorsque les membres du groupe d'appartenance sont représentés par des ronds, les distances sont perçues plus grandes que lorsqu'ils sont représentés par des carrés. Le fait d'avoir contrebalancé les situations où le groupe de sexe du sujet est représenté par des carrés ou par des ronds, pour chaque condition, nous permet de contrôler ces effets. Ils ne devraient donc pas affecter les résultats de cette étude.

Annexe 5. Étude 3.

Annexe 5.1. Questionnaire – version homme

N.B.1. Il existe une version homme et une version femme du questionnaire. N'est présentée ici que la version homme (version 1).

N.B.2. L'ordre des mesures de l'identité sexuée était contrebalancé (cf. Tableau 8). Il existe ainsi 32 versions du questionnaire (2 sexes X 4 conditions X 8 versions).

Tableau 8

Résumé des contrebalancements effectués dans l'ordre des échelles pour les 8 versions du questionnaire

		Version 1	**Version 2**	**Version 3**	**Version 4**	**Version 5**	**Version 6**	**Version 7**	**Version 8**
Partie 1 **activation**	1	Consigne et activation ou non de l'identité sexuée – mesure de la conformité aux stéréotypes de sexe en termes de traits pour les conditions « identité sexuée », « image sexuée de soi » et « identité sociale de sexuée ».							
Partie 2 **Mesures de l'identité sexuée**	2	Adhésion normes endogroupe jeunes adultes	Adhésion normes endogroupe jeunes adultes	Adhésion normes endogroupe de sexe	Adhésion normes endogroupe de sexe	Adhésion normes endogroupe jeunes adultes	Adhésion normes endogroupe jeunes adultes	Adhésion normes endogroupe de sexe	Adhésion normes endogroupe de sexe
	3	Rejet normes exogroupe personnes âgées	Rejet normes exogroupe personnes âgées	Rejet normes exogroupe de sexe	Rejet normes exogroupe de sexe	Rejet normes exogroupe personnes âgées	Rejet normes exogroupe personnes âgées	Rejet normes exogroupe de sexe	Rejet normes exogroupe de sexe
	4	Adhésion normes endogroupe de	Adhésion normes endogroupe de	Adhésion normes endogroupe	Adhésion normes endogroupe	Adhésion normes endogroupe de	Adhésion normes endogroupe de	Adhésion normes endogroupe	Adhésion normes endogroupe

	sexe	sexe	jeunes adultes	jeunes adultes	sexe	sexe	jeunes adultes	jeunes adultes
5	Rejet normes exogroupe de sexe	Rejet normes exogroupe de sexe	Rejet normes exogroupe personnes âgées	Rejet normes exogroupe personnes âgées	Rejet normes exogroupe de sexe	Rejet normes exogroupe de sexe	Rejet normes exogroupe personnes âgées	Rejet normes exogroupe personnes âgées
6	Proximité soi/ endogroupe jeunes adultes	Proximité soi/ endogroupe jeunes adultes	Proximité soi/ endogroupe jeunes adultes	Proximité soi/ endogroupe jeunes adultes	Qui suis-je	Qui suis-je	Qui suis-je	Qui suis-je
7	Proximité soi/ exogroupe personnes âgées	Proximité soi/ exogroupe personnes âgées	Proximité soi/ exogroupe personnes âgées	Proximité soi/ exogroupe personnes âgées	Proximité soi/ endogroupe jeunes adultes	Proximité soi/ endogroupe jeunes adultes	Proximité soi/ endogroupe jeunes adultes	Proximité soi/ endogroupe jeunes adultes
8	Proximité soi/ endogroupe de sexe	Proximité soi/ exogroupe de sexe	Proximité soi/ endogroupe de sexe	Proximité soi/ exogroupe de sexe	Proximité soi/ exogroupe personnes âgées	Proximité soi/ exogroupe personnes âgées	Proximité soi/ exogroupe personnes âgées	Proximité soi/ exogroupe personnes âgées
9	Proximité soi/ exogroupe de sexe	Proximité soi/ endogroupe de sexe	Proximité soi/ exogroupe de sexe	Proximité soi/ endogroupe de sexe	Proximité soi/ endogroupe de sexe	Proximité soi/ exogroupe de sexe	Proximité soi/ endogroupe de sexe	Proximité soi/ exogroupe de sexe
10	Qui suis-je ?	Qui suis-je ?	Qui suis-je ?	Qui suis-je ?	Proximité soi/ exogroupe de sexe	Proximité soi/ endogroupe de sexe	Proximité soi/ exogroupe de sexe	Proximité soi/ endogroupe de sexe
11	Informations générales	Informations générales	Informations générales	Informations générales	Informations générales	Informations générales	Informations générales	Informations générales

Note : pour chacune des 8 versions, il y a une version homme et une version femme du questionnaire ; Pour les sujets de la conditions contrôle, le questionnaire se terminait par la mesure de l'identité sexuée en termes de conformité aux stéréotypes de sexe.

- **Présentation de l'étude**

Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux

Chemin de la croix blanche, 13300 Salon de Provence

Université de Provence (AIX-MARSEILLE I)

29 Avenue Robert Schuman, 13621 Aix en Provence

Doctorante en psychologie, je réalise une étude dans le cadre de ma thèse.
Pour mener à bien cette étude, il vous est demandé de répondre aux questions suivantes, sachant qu'il n'existe ni bonnes, ni mauvaises réponses.
Les données recueillies feront l'objet d'une analyse statistique et vos réponses resteront anonymes.
Je vous remercie d'avance de votre collaboration.

1

- **Partie 1 : activation ou non de l'identité sexuée**

Questionnaire condition « aucune activation » :

1) Tout d'abord, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, **selon vous**, est **le plus marquant chez les gens en général.**

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7, en n'entourant qu'**un seul chiffre** :
* Entourez le **1** si vous pensez que cette proposition n'est **jamais vraie** pour les gens.
* Entourez le **7** si vous pensez que cette proposition est **toujours vraie** pour les gens.
* Les **chiffres intermédiaires** vous permettent de **nuancer** votre réponse.

Par exemple, si vous entourez le chiffre 7, cela revient à dire que vous pensez que cette affirmation reflète parfaitement le caractère des gens en général.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

1	Autoritaires	1	2	3	4	5	6	7
2	Affectueux	1	2	3	4	5	6	7
3	Lunatiques	1	2	3	4	5	6	7
4	Forte personnalité	1	2	3	4	5	6	7
5	Vont vers les autres	1	2	3	4	5	6	7
6	Consciencieux	1	2	3	4	5	6	7
7	Energiques	1	2	3	4	5	6	7
8	Sensibles aux besoins des autres	1	2	3	4	5	6	7
9	Francs	1	2	3	4	5	6	7
10	Aptitude au commandement	1	2	3	4	5	6	7
11	Compréhensifs	1	2	3	4	5	6	7
12	Imprévisibles	1	2	3	4	5	6	7
13	Dominateurs	1	2	3	4	5	6	7
14	Empressés à alléger les peines d'autrui	1	2	3	4	5	6	7
15	Dignes de confiance	1	2	3	4	5	6	7
16	Résolus dans leurs prises de position	1	2	3	4	5	6	7
17	Compatissants	1	2	3	4	5	6	7
18	Vaniteux	1	2	3	4	5	6	7
19	Agissent en chef	1	2	3	4	5	6	7
20	Chaleureux	1	2	3	4	5	6	7
21	Sérieux	1	2	3	4	5	6	7
22	Ont l'esprit de compétition	1	2	3	4	5	6	7
23	Tendres	1	2	3	4	5	6	7
24	Réservés	1	2	3	4	5	6	7
25	Prêts à prendre des risques	1	2	3	4	5	6	7
26	Doux	1	2	3	4	5	6	7
27	Fantaisistes	1	2	3	4	5	6	7

Questionnaire condition « identité sexuée » :

1) Tout d'abord, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, **pour vous**, est **le plus marquant dans votre caractère.**

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en n'entourant qu'**un seul chiffre** :
* Entourez le **1** si vous pensez que cette proposition n'est **jamais vraie** pour vous
* Entourez le **7** si vous pensez que cette proposition est **toujours vraie** pour vous
* Les **chiffres intermédiaires** vous permettent de **nuancer** votre réponse.

Par exemple, si vous entourez le chiffre 7, cela revient à dire que vous pensez que cette affirmation reflète parfaitement votre caractère.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses. Ce questionnaire est entièrement anonyme.

1	Autoritaire	1	2	3	4	5	6	7
2	Affectueux	1	2	3	4	5	6	7
3	Lunatique	1	2	3	4	5	6	7
4	Forte personnalité	1	2	3	4	5	6	7
5	Va vers les autres	1	2	3	4	5	6	7
6	Consciencieux	1	2	3	4	5	6	7
7	Energique	1	2	3	4	5	6	7
8	Sensible aux besoins des autres	1	2	3	4	5	6	7
9	Franc	1	2	3	4	5	6	7
10	Aptitude au commandement	1	2	3	4	5	6	7
11	Compréhensif	1	2	3	4	5	6	7
12	Imprévisible	1	2	3	4	5	6	7
13	Dominateur	1	2	3	4	5	6	7
14	Empressé à alléger les peines d'autrui	1	2	3	4	5	6	7
15	Digne de confiance	1	2	3	4	5	6	7
16	Résolu dans ses prises de position	1	2	3	4	5	6	7
17	Compatissant	1	2	3	4	5	6	7
18	Vaniteux	1	2	3	4	5	6	7
19	Agit en chef	1	2	3	4	5	6	7
20	Chaleureux	1	2	3	4	5	6	7
21	Sérieux	1	2	3	4	5	6	7
22	A l'esprit de compétition	1	2	3	4	5	6	7
23	Tendre	1	2	3	4	5	6	7
24	Réservé	1	2	3	4	5	6	7
25	Prêt à prendre des risques	1	2	3	4	5	6	7
26	Doux	1	2	3	4	5	6	7
27	Fantaisiste	1	2	3	4	5	6	7

2

Questionnaire condition « image sexuée de soi » :

1) Tout d'abord, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, **pour vous**, est **le plus marquant chez les hommes (êtres humains mâles) en général.**

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en n'entourant qu'**un seul chiffre** :
* Entourez le **1** si vous pensez que cette proposition n'est **jamais vraie** pour les hommes
* Entourez le **7** si vous pensez que cette proposition est **toujours vraie** pour les hommes
* Les **chiffres intermédiaires** vous permettent de **nuancer** votre réponse.

Par exemple, si vous entourez le chiffre 7, cela revient à dire que vous pensez que cette affirmation reflète parfaitement le caractère des hommes en général.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

1	Autoritaires	1	2	3	4	5	6	7
2	Affectueux	1	2	3	4	5	6	7
3	Lunatiques	1	2	3	4	5	6	7
4	Forte personnalité	1	2	3	4	5	6	7
5	Vont vers les autres	1	2	3	4	5	6	7
6	Consciencieux	1	2	3	4	5	6	7
7	Energiques	1	2	3	4	5	6	7
8	Sensibles aux besoins des autres	1	2	3	4	5	6	7
9	Francs	1	2	3	4	5	6	7
10	Aptitude au commandement	1	2	3	4	5	6	7
11	Compréhensifs	1	2	3	4	5	6	7
12	Imprévisibles	1	2	3	4	5	6	7
13	Dominateurs	1	2	3	4	5	6	7
14	Empressés à alléger les peines d'autrui	1	2	3	4	5	6	7
15	Dignes de confiance	1	2	3	4	5	6	7
16	Résolus dans leurs prises de position	1	2	3	4	5	6	7
17	Compatissants	1	2	3	4	5	6	7
18	Vaniteux	1	2	3	4	5	6	7
19	Agissent en chef	1	2	3	4	5	6	7
20	Chaleureux	1	2	3	4	5	6	7
21	Sérieux	1	2	3	4	5	6	7
22	Ont l'esprit de compétition	1	2	3	4	5	6	7
23	Tendres	1	2	3	4	5	6	7
24	Réservés	1	2	3	4	5	6	7
25	Prêts à prendre des risques	1	2	3	4	5	6	7
26	Doux	1	2	3	4	5	6	7
27	Fantaisistes	1	2	3	4	5	6	7

Questionnaire condition « identité sociale de sexe » :

2) Ensuite, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, **pour vous**, est **le plus marquant dans votre caractère.**

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en n'entourant qu'**un seul chiffre** :
* Entourez le **1** si vous pensez que cette proposition n'est **jamais vraie** pour vous
* Entourez le **7** si vous pensez que cette proposition est **toujours vraie** pour vous
* Les **chiffres intermédiaires** vous permettent de **nuancer** votre réponse.

Par exemple, si vous entourez le chiffre 7, cela revient à dire que vous pensez que cette affirmation reflète parfaitement votre caractère.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

1	Autoritaire	1	2	3	4	5	6	7
2	Affectueux	1	2	3	4	5	6	7
3	Lunatique	1	2	3	4	5	6	7
4	Forte personnalité	1	2	3	4	5	6	7
5	Va vers les autres	1	2	3	4	5	6	7
6	Consciencieux	1	2	3	4	5	6	7
7	Energique	1	2	3	4	5	6	7
8	Sensible aux besoins des autres	1	2	3	4	5	6	7
9	Franc	1	2	3	4	5	6	7
10	Aptitude au commandement	1	2	3	4	5	6	7
11	Compréhensif	1	2	3	4	5	6	7
12	Imprévisible	1	2	3	4	5	6	7
13	Dominateur	1	2	3	4	5	6	7
14	Empressé à alléger les peines d'autrui	1	2	3	4	5	6	7
15	Digne de confiance	1	2	3	4	5	6	7
16	Résolu dans ses prises de position	1	2	3	4	5	6	7
17	Compatissant	1	2	3	4	5	6	7
18	Vaniteux	1	2	3	4	5	6	7
19	Agit en chef	1	2	3	4	5	6	7
20	Chaleureux	1	2	3	4	5	6	7
21	Sérieux	1	2	3	4	5	6	7
22	A l'esprit de compétition	1	2	3	4	5	6	7
23	Tendre	1	2	3	4	5	6	7
24	Réservé	1	2	3	4	5	6	7
25	Prêt à prendre des risques	1	2	3	4	5	6	7
26	Doux	1	2	3	4	5	6	7
27	Fantaisiste	1	2	3	4	5	6	7

1) Tout d'abord, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, **pour vous**, est **le plus marquant chez les femmes (êtres humains femelles) en général.**

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en n'entourant qu'**un seul chiffre** :
* Entourez le **1** si vous pensez que cette proposition n'est **jamais vraie** pour les femmes
* Entourez le **7** si vous pensez que cette proposition est **toujours vraie** pour les femmes
* Les **chiffres intermédiaires** vous permettent de **nuancer** votre réponse.

Par exemple, si vous entourez le chiffre 7, cela revient à dire que vous pensez que cette affirmation reflète parfaitement le caractère des femmes en général.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

1	Autoritaires	1	2	3	4	5	6	7
2	Affectueuses	1	2	3	4	5	6	7
3	Lunatiques	1	2	3	4	5	6	7
4	Forte personnalité	1	2	3	4	5	6	7
5	Vont vers les autres	1	2	3	4	5	6	7
6	Consciencieuses	1	2	3	4	5	6	7
7	Energiques	1	2	3	4	5	6	7
8	Sensibles aux besoins des autres	1	2	3	4	5	6	7
9	Franches	1	2	3	4	5	6	7
10	Aptitude au commandement	1	2	3	4	5	6	7
11	Compréhensives	1	2	3	4	5	6	7
12	Imprévisibles	1	2	3	4	5	6	7
13	Dominatrices	1	2	3	4	5	6	7
14	Empressées à alléger les peines d'autrui	1	2	3	4	5	6	7
15	Dignes de confiance	1	2	3	4	5	6	7
16	Résolues dans leurs prises de position	1	2	3	4	5	6	7
17	Compatissantes	1	2	3	4	5	6	7
18	Vaniteuses	1	2	3	4	5	6	7
19	Agissent en chef	1	2	3	4	5	6	7
20	Chaleureuses	1	2	3	4	5	6	7
21	Sérieuses	1	2	3	4	5	6	7
22	Ont l'esprit de compétition	1	2	3	4	5	6	7
23	Tendres	1	2	3	4	5	6	7
24	Réservées	1	2	3	4	5	6	7
25	Prêtes à prendre des risques	1	2	3	4	5	6	7
26	Douces	1	2	3	4	5	6	7
27	Fantaisistes	1	2	3	4	5	6	7

- **Partie 2 : mesures de l'identité sexuée**

2) Ensuite, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, **pour vous**, est **le plus marquant dans votre caractère.**

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en n'entourant qu'**un seul chiffre** :
* Entourez le **1** si vous pensez que cette proposition n'est **jamais vraie** pour vous
* Entourez le **7** si vous pensez que cette proposition est **toujours vraie** pour vous
* Les **chiffres intermédiaires** vous permettent de **nuancer** votre réponse.

Par exemple, si vous entourez le chiffre 7, cela revient à dire que vous pensez que cette affirmation reflète parfaitement votre caractère.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

1	Autoritaire	1	2	3	4	5	6	7
2	Affectueux	1	2	3	4	5	6	7
3	Lunatique	1	2	3	4	5	6	7
4	Forte personnalité	1	2	3	4	5	6	7
5	Va vers les autres	1	2	3	4	5	6	7
6	Consciencieux	1	2	3	4	5	6	7
7	Energique	1	2	3	4	5	6	7
8	Sensible aux besoins des autres	1	2	3	4	5	6	7
9	Franc	1	2	3	4	5	6	7
10	Aptitude au commandement	1	2	3	4	5	6	7
11	Compréhensif	1	2	3	4	5	6	7
12	Imprévisible	1	2	3	4	5	6	7
13	Dominateur	1	2	3	4	5	6	7
14	Empressé à alléger les peines d'autrui	1	2	3	4	5	6	7
15	Digne de confiance	1	2	3	4	5	6	7
16	Résolu dans ses prises de position	1	2	3	4	5	6	7
17	Compatissant	1	2	3	4	5	6	7
18	Vaniteux	1	2	3	4	5	6	7
19	Agit en chef	1	2	3	4	5	6	7
20	Chaleureux	1	2	3	4	5	6	7
21	Sérieux	1	2	3	4	5	6	7
22	A l'esprit de compétition	1	2	3	4	5	6	7
23	Tendre	1	2	3	4	5	6	7
24	Réservé	1	2	3	4	5	6	7
25	Prêt à prendre des risques	1	2	3	4	5	6	7
26	Doux	1	2	3	4	5	6	7
27	Fantaisiste	1	2	3	4	5	6	7

2) A présent, nous allons vous poser différentes questions afin de **connaître votre avis**. Vous devez répondre **à chacune d'elles**.

Pour répondre, veuillez vous situer sur l'échelle de 1 à 9, en n'entourant qu'**un seul chiffre**.
Les chiffres intermédiaires vous permettent de **nuancer** votre réponse.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

exemple:

J'aime bien les légumes verts.

Dans quelle mesure aimez-vous les légumes verts?

1 2 3 4 5 6 7 8 9

pas du tout — beaucoup

- Dans quelle mesure ressemblez-vous au jeune adulte standard?

  1 2 3 4 5 6 7 8 9

  pas du tout — beaucoup

- Dans quelle mesure est-il important pour vous de ressembler au jeune adulte standard?

  1 2 3 4 5 6 7 8 9

  pas du tout important — très important

- Dans quelle mesure êtes-vous différent de la personne âgée standard?

  1 2 3 4 5 6 7 8 9

  pas du tout — beaucoup

- Dans quelle mesure est-il important pour vous d'être différent de la personne âgée standard?

  1 2 3 4 5 6 7 8 9

  pas du tout important — très important

3

- Dans quelle mesure ressemblez-vous à l'homme (être humain mâle) standard?

  1 2 3 4 5 6 7 8 9

  pas du tout — beaucoup

- Dans quelle mesure est-il important pour vous de ressembler à l'homme (être humain mâle) standard?

  1 2 3 4 5 6 7 8 9

  pas du tout important — très important

- Dans quelle mesure êtes-vous différent de la femme (être humain femelle) standard?

  1 2 3 4 5 6 7 8 9

  pas du tout — beaucoup

- Dans quelle mesure est-il important pour vous d'être différent de la femme (être humain femelle) standard?

  1 2 3 4 5 6 7 8 9

  pas du tout important — très important

3) A présent, nous allons vous présenter plusieurs cas avec différentes images montrant **deux cercles, plus ou moins distants.**
* Le premier cercle vous représente **vous.**
* Le second représente **un groupe de personnes.**

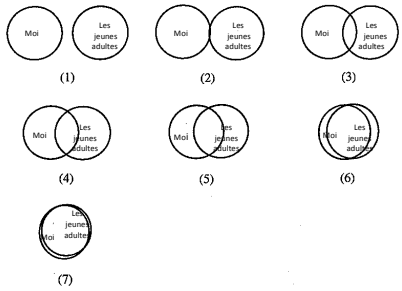
Merci d'indiquer, **pour chacun des cas présentés**, à quel point vous et ce groupe **partagez des caractéristiques communes**.
Pour répondre, **entourez,** parmi les 7 images proposées, celle qui **correspond le mieux** à votre choix.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

➢ Cas N°1:

* Le premier cercle vous représente **vous** ("moi").
* Le second représente **le groupe des jeunes adultes** ("les jeunes adultes").

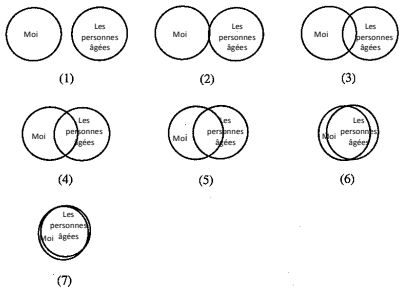
Veuillez indiquer à quel point **vous et le groupe des jeunes** partagez des **caractéristiques communes** en **entourant l'image** correspondant à votre choix.



➢ Cas N°2:

* Le premier cercle vous représente **vous** ("moi").
* Le second représente **le groupe des personnes âgées** ("les personnes âgées").

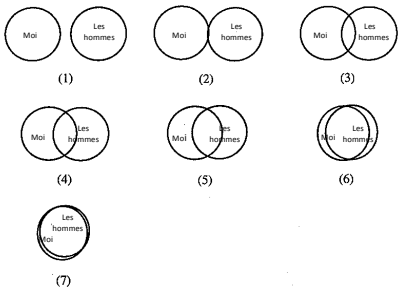
Veuillez indiquer à quel point **vous et le groupe des personnes âgées** partagez des **caractéristiques communes** en **entourant l'image** correspondant à votre choix.



➢ Cas N°3:

* le premier cercle vous représente **vous** ("moi").
* le second représente **le groupe des hommes** (êtres humains mâles) ("les hommes").

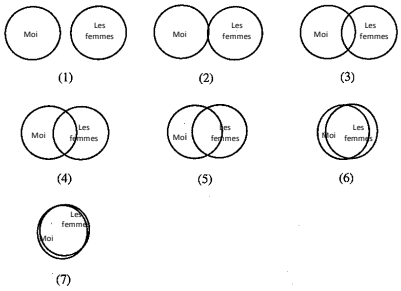
Veuillez indiquer à quel point **vous et le groupe des hommes** partagez des **caractéristiques communes** en **entourant l'image** correspondant à votre choix.



➢ Cas N°4:

* le premier cercle vous représente **vous** ("moi").
* le second représente **le groupe des femmes** (êtres humains femelles) ("les femmes").

Veuillez indiquer à quel point **vous et le groupe des femmes** partagez des **caractéristiques communes** en **entourant l'image** correspondant à votre choix.



4) Pour finir, merci **de vous décrire** sur les lignes suivantes, en répondant à la question "qui suis-je?"?

Vous disposez de **2 minutes** pour écrire toutes les choses qui vous viennent à l'esprit.
Ecrivez **chaque nouvelle idée sur une nouvelle ligne,** dans l'ordre qu'elles surviennent.
Vous pouvez utiliser **un ou plusieurs mots, voire une phrase entière**.

Ne vous faites pas de soucis concernant la logique ou l'importance de ce que vous écrivez.
Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

Je suis:

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____
6. _____
7. _____
8. _____
9. _____
10. _____

Informations générales

Age : _____

Sexe : H F

Situation professionnelle :

- Agriculteur, exploitant agricole ❑
- Artisan ❑
- Commerçant ❑
- Chef d'entreprise, Directeur de Société ❑
- Cadres du secteur privé ❑
- Cadres de la fonction publique ❑
- Profession libérale ❑
- Profession Intellectuelle Supérieure (Culture, Information, Enseignement ou Recherche) ❑
- Profession intermédiaire (Infirmière, Contremaître…) ❑
- Employé(e) ❑
- Ouvrier(e) ❑
- Homme/Femme au foyer ❑
- Chômeur ❑
  Dans ce cas quel était votre (sa) dernière profession ?
- Retraité(e) ❑
  Dans ce cas, quel était votre (sa) dernière profession ?
- Etudiant(e) : ❑
  Dans ce cas, indiquez la profession de vos parents

Si vous êtes étudiant(e) :

Filière : _____

Niveau d'étude : _____

Merci de votre participation.

Annexe 5.2. Résultats statistiques complémentaires.

Tableau 9

Coefficients standardisés pour les analyses de régressions multiples avec les différents scores en VD et l'âge et le sexe en variables prédictives pour l'échantillon contrôle (N = 55)

	Adhésion normes endogroupe	Ressemblance endogroupe	Importance ressemblance endogroupe	Rejet normes xogroupe	Différence avec exogroupe	Importance différence exogroupe	Proximité Moi/endogroupe	Proximité Moi/exogroupe	Score masculinité	Score féminité
Sexe [a]	.272 (*p* = .05)	.242 (*p* = .08)	.223	-.136	-.314*	.072	.041	-.039	-.003	.094
Age	-.062	-.145	.014	-.154	-.361*	.088	.097	-.096	.082	.122
R^2 ajusté	0.05*	.06 (*p* = .08)	.012	-0.009	.137*	-.032	-0.029	-0.03	-0.031	-0.019
ΔR^2	.085 (*p* = .10)	.095 (*p* = .08)	.048	.031	.171*	.01	.009	.009	.007	.019

Note. *p < .05 ; ** p < .01 ; *** p < .001. [a] 1 = homme, 2 = femme

Annexe 6. Étude 4.

Annexe 6.1. Questionnaire (version homme).

N.B.1. Deux versions du questionnaire ont été administrées (questionnaire 1 et 2). Dans le questionnaire de type 1, les participants des trois conditions devaient effectuer une tâche de reconstruction de phrases qui n'était pas présente dans le questionnaire de type 2.

N.B.2. Il existe une version homme et une version femme des questionnaires. N'est présentée ici que la version homme.

N.B.3. L'ordre des mesures de l'identité sexuée était contrebalancé. Plus précisément, pour la moitié des participants de chaque condition et de chaque type de questionnaire (1 et 2), les individus devaient d'abord effectuer une évaluation de la proximité soi/ exogroupe (des jeunes travailleurs et exogroupe de sexe), puis une évaluation de la proximité soi/ endogroupe (étudiant, endogroupe de sexe). Il existe ainsi 24 versions du questionnaire (2 sexes X 3 conditions X 2 types de questionnaires X 2 versions).

N.B.4. Dans cette étude, les participants ont été répartis dans 3 conditions (contrôle, « identité étudiante », « identité sexuée »). Seule la première partie du questionnaire varie selon la condition (consigne et tâche de reconstruction de phrases pour la situations 1). Par conséquent, n'est présentée que la première partie du questionnaire pour chaque condition, puis la seconde partie du questionnaire, commune aux trois conditions.

- Activation identité sexuée (IS) :

Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux

Chemin de la croix blanche, 13300 Salon de Provence

Université de Provence (AIX-MARSEILLE I)

29 Avenue Robert Schuman, 13621 Aix en Provence

Bonjour, doctorante en psychologie, je réalise actuellement une étude sur la flexibilité cognitive.

Il vous sera ainsi demandé de réaliser différentes tâches demandant chacune un travail cognitif différent. Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse.

Les données recueillies feront l'objet d'une analyse statistique et vos réponses resteront anonymes.

Je vous remercie d'avance pour votre collaboration.

Vous êtes un homme :

ce questionnaire vous est destiné

Dans le cadre de cette étude, les résultats de **votre groupe de sexe** (les hommes) seront comparés aux résultats de **l'autre groupe de sexe** (les femmes).

- Activation identité étudiante (IE) :

Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux

Chemin de la croix blanche, 13300 Salon de Provence

Université de Provence (AIX-MARSEILLE I)

29 Avenue Robert Schuman, 13621 Aix en Provence

Bonjour, doctorante en psychologie, je réalise actuellement une étude sur la flexibilité cognitive.

Il vous sera ainsi demandé de réaliser différentes tâches demandant chacune un travail cognitif différent. Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse.

Les données recueillies feront l'objet d'une analyse statistique et vos réponses resteront anonymes.

Je vous remercie d'avance pour votre collaboration.

Vous êtes étudiant :

ce questionnaire vous est destiné

Dans le cadre de cette étude, les résultats de **votre groupe** (les étudiants) seront comparés aux résultats d'un autre **groupe** (les jeunes travailleurs).

- Condition contrôle : contient uniquement la présentation générale du questionnaire (1er encadré).

- Tâche de reconstruction de phrases (questionnaire de type 1) – condition IS

- **Tâche 1 :**

Pour commencer, il s'agit d'une épreuve de reconstruction de phrases. Ci-dessous, 12 phrases courtes sont présentées, avec leurs mots dans un ordre mélangé. Il vous est demandé de réordonner les mots de chaque phrase pour reconstituer une phrase grammaticalement correcte.

Exemple :

Au aiment un café prendre petit-déjeuner un croissant et certaines personnes :

La phrase grammaticalement correcte attendue dans ce cas est : « certaines personnes aiment prendre un café et un croissant au petit-déjeuner ».

(Note : la phrase « certaines personnes aiment prendre un croissant et un café au petit-déjeuner » est aussi acceptée)

Sous chaque phrase, veuillez écrire la phrase correctement réordonnée.

1. pensent que certains hommes plus paresseuses sont les femmes que les hommes

.....

2. sentent certains hommes comme tous qu'ils sont de leur âge les autres hommes

.....

3. au cinéma certaines personnes aller aiment

.....

4. écoutent en travaillant certaines personnes de la musique

.....

5. certains hommes un homme être aiment

.....

6. pensent certains hommes bons qu'ils sont les mêmes activités dans que les autres hommes

.....

7. chaque matin certaines personnes un café prennent

.....

8. les hommes certains hommes pensent que plus consciencieux sont que les femmes

.....

9. un bon modèle certains hommes pensent qu'ils sont un homme de ce qu'est

.....

10. certaines personnes la santé pensent que le sport pour est bon

.....

11. pensent que certains hommes ce qu'ils aiment faire ressemble à ce que aiment faire les autres hommes de leur temps libre

.....

12. que les femmes certains hommes pensent que plus sérieux les hommes sont

.....

- Tâche de reconstruction de phrases (questionnaire de type 1) – condition IE

- **Tâche 1 :**

Pour commencer, il s'agit d'une épreuve de reconstruction de phrases. Ci-dessous, 12 phrases courtes sont présentées, avec leurs mots dans un ordre mélangé. Il vous est demandé de réordonner les mots de chaque phrase pour reconstituer une phrase grammaticalement correcte.

Exemple :

Au aiment un café prendre petit-déjeuner un croissant et certaines personnes :

La phrase grammaticalement correcte attendue dans ce cas est : « certaines personnes aiment prendre un café et un croissant au petit-déjeuner ».

(Note : la phrase « certaines personnes aiment prendre un croissant et un café au petit-déjeuner » est aussi acceptée)

Sous chaque phrase, veuillez écrire la phrase correctement réordonnée.

1. pensent que certains étudiants plus paresseux sont les jeunes travailleurs que les étudiants

.....

2. sentent certains étudiants comme tous qu'ils sont de leur âge les autres étudiants

.....

3. au cinéma certaines personnes aller aiment

.....

4. écoutent en travaillant certaines personnes de la musique

.....

5. certains étudiants étudiant être aiment

.....

6. pensent certains étudiants bons qu'ils sont les mêmes activités dans que les autres étudiants

.....

7. chaque matin certaines personnes un café prennent

.....

8. les étudiants certains étudiants pensent que plus consciencieux sont que les jeunes travailleurs

.....

9. un bon modèle certains étudiants pensent qu'ils sont un étudiant de ce qu'est

.....

10. certaines personnes la santé pensent que le sport pour est bon

.....

11. pensent que certains étudiants ce qu'ils aiment faire ressemble à ce que aiment faire les autres étudiants de leur temps libre

.....

12. que les jeunes travailleurs certains étudiants pensent que plus sérieux les étudiants sont

.....

- Tâche de reconstruction de phrases (questionnaire de type 1) – condition contrôle

- **Tâche 1 :**

Pour commencer, il s'agit d'une épreuve de reconstruction de phrases. Ci-dessous, 12 phrases courtes sont présentées, avec leurs mots dans un ordre mélangé. Il vous est demandé de réordonner les mots de chaque phrase pour reconstituer une phrase grammaticalement correcte.

Exemple :

Au aiment un café prendre petit-déjeuner un croissant et certaines personnes :

La phrase grammaticalement correcte attendue dans ce cas est : « certaines personnes aiment prendre un café et un croissant au petit-déjeuner ».

(Note : la phrase « certaines personnes aiment prendre un croissant et un café au petit-déjeuner » est aussi acceptée)

Sous chaque phrase, veuillez écrire la phrase correctement réordonnée.

1. au cinéma certaines personnes aller aiment

.....

2. certaines personnes la santé pensent que le sport pour est bon

.....

3. à la télévision certaines personnes aiment de vieux films regarder

.....

4. écoutent en travaillant certaines personnes de la musique

.....

5. aiment de grands certaines personnes lire classiques

.....

6. un Iphone certaines personnes possèdent

.....

7. leur dimanche certaines personnes passent à ne rien faire

.....

8. nerveux certaines personnes que le café pensent rend

.....

9. chaque matin certaines personnes un café prennent

.....

10. les animaux certaines personnes aiment

.....

11. du thé certaines personnes que ne boivent

.....

12. font certaines personnes après-midi leur lessive le dimanche

.....

- Suite du questionnaire pour l'ensemble des conditions et les deux types de questionnaires :

- **Tâche 2** :

Il vous est maintenant demandé de **vous décrire** sur les lignes suivantes, en répondant à la question **"qui suis-je?"?**

Vous disposez de quelques minutes pour écrire toutes les choses qui vous viennent à l'esprit.

Ecrivez une idée par ligne, dans l'ordre qu'elles surviennent.

Vous pouvez utiliser un ou plusieurs mots, voire une phrase entière.

Ne vous faites pas de soucis concernant la logique ou l'importance de ce que vous écrivez. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

Je suis:

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____
6. _____
7. _____
8. _____
9. _____
10. _____

- **Tâche 3** :

La tâche qui suit est une tâche de mots mêlés. Dans cette grille, 28 mots se cachent (mots écrits horizontalement et verticalement). Parmi ces 28 mots, il vous est demandé d'**en trouver 5 le plus rapidement possible**.

Veuillez donc entourer les 5 premiers mots que vous avez retrouvés.

Limitez vous aux 5 premiers mots que vous trouvez.

I	I	L	E	X	A	M	E	N	A	D	F	E	N	T	R	E	P	R	I	S	E
A	U	A	E	A	T	R	S	F	U	Y	P	O	C	Y	E	Z	T	R	R	V	E
J	N	Q	R	C	O	N	T	R	A	T	X	F	A	C	U	L	T	E	I	G	C
T	I	D	F	U	T	P	S	J	C	G	N	X	I	M	P	G	E	Y	J	R	N
P	V	R	A	R	C	L	C	O	E	M	A	S	C	A	R	A	U	V	R	O	Z
Y	E	T	C	C	U	A	O	P	N	A	P	N	H	S	E	I	O	O	Y	S	E
E	R	E	T	A	I	Q	S	Y	S	E	A	S	U	I	G	C	F	I	C	S	G
R	S	R	I	Y	S	D	T	E	I	M	Q	R	O	C	F	N	B	T	I	E	F
F	I	E	F	O	I	R	U	R	C	P	D	B	A	R	B	E	S	U	P	S	G
S	T	N	U	F	N	T	M	F	N	L	R	A	D	P	S	T	I	R	Z	S	H
X	E	S	E	B	E	E	E	S	G	O	A	D	R	U	J	C	V	E	V	E	X
I	M	P	G	S	A	R	D	R	P	I	E	Z	Y	T	L	O	A	F	I	R	T
B	R	I	C	O	L	A	G	E	U	R	I	G	E	N	F	A	N	T	S	D	G
D	P	S	T	A	P	C	A	F	G	A	E	P	G	T	Y	P	J	G	S	Y	M
E	U	J	C	T	R	A	V	A	I	L	A	J	E	U	N	E	S	S	E	I	E
M	T	L	O	S	Z	F	C	W	F	U	E	M	S	D	N	A	J	R	R	C	C
B	T	M	A	T	E	R	N	I	T	E	G	T	R	C	I	G	A	R	E	B	A
A	L	O	S	Z	F	C	E	Y	T	A	P	R	Z	O	U	D	F	D	N	P	N
U	R	G	S	A	Q	P	G	D	Y	B	R	O	P	S	T	R	U	H	S	E	I
C	P	L	I	V	R	E	U	I	D	I	Y	U	O	A	G	A	P	T	I	G	Q
H	E	D	F	I	T	J	R	P	A	J	E	S	Z	L	H	E	G	A	C	F	U
E	N	F	I	P	D	L	Z	L	I	O	R	S	F	A	G	I	A	L	N	T	E
P	E	A	E	I	R	C	A	O	H	U	O	E	J	I	P	G	S	O	Q	D	R
C	R	A	V	A	T	E	Y	M	B	X	H	I	U	R	M	N	C	N	J	K	A
G	S	A	Q	H	E	P	T	E	U	F	O	T	R	E	I	Z	T	F	S	Q	C

- **Tâche 4** :

A présent, nous allons vous présenter plusieurs cas avec différentes images montrant **deux cercles, plus ou moins distants**.

* Le premier cercle vous représente **vous.**

* Le second représente **un groupe de personnes**.

Merci d'indiquer, pour chacun des cas présentés, **à quel point vous et ce groupe partagez des caractéristiques communes**.

Pour répondre, **entourez**, parmi les 7 images proposées, **le numéro de celle qui correspond le mieux à votre choix**.

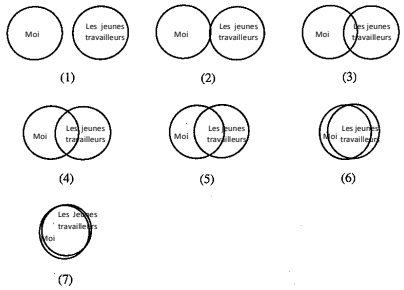
Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

➢ Cas N°1:

* Le premier cercle vous représente **vous** ("moi").

* Le second représente **le groupe des jeunes travailleurs** ("les jeunes travailleurs").

Veuillez indiquer à quel point **vous et le groupe des jeunes travailleurs** partagez des **caractéristiques communes** en **entourant le numéro de l'image** correspondant à votre choix.

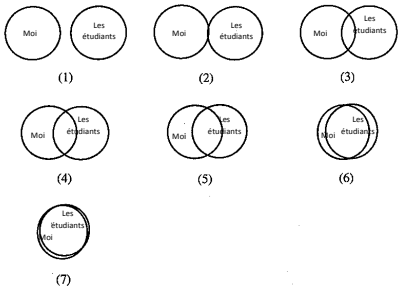


➢ Cas N°2:

* Le premier cercle vous représente **vous** ("moi").

* Le second représente **le groupe des étudiants** ("les étudiants ").

Veuillez indiquer à quel point **vous et le groupe des étudiants** partagez des **caractéristiques communes** en **entourant le numéro de l'image** correspondant à votre choix.

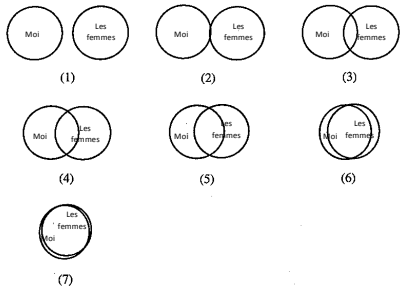


➢ Cas N°3:

* le premier cercle vous représente **vous** ("moi").

* le second représente **le groupe des femmes** (êtres humains femelles) ("les femmes").

Veuillez indiquer à quel point **vous et le groupe des femmes** partagez des **caractéristiques communes** en **entourant le numéro de l'image** correspondant à votre choix.

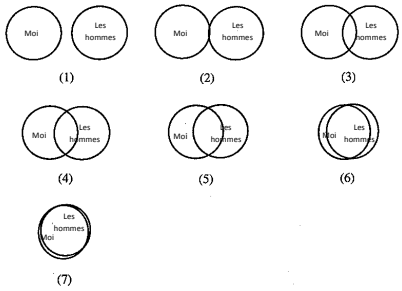


➢ Cas N°4:

* le premier cercle vous représente **vous** ("moi").

* le second représente **le groupe des hommes** (êtres humains mâles) ("les hommes").

Veuillez indiquer à quel point **vous et le groupe des hommes** partagez des **caractéristiques communes** en **entourant le numéro de l'image** correspondant à votre choix.



- **Tâche 5** :

Dans cette tâche, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, **pour vous**, est **le plus marquant dans votre caractère.**

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en n'entourant qu'**un seul chiffre** :

* Entourez le **1** si vous pensez que cette proposition n'est **jamais vraie** pour vous

* Entourez le **7** si vous pensez que cette proposition est **toujours vraie** pour vous

* Les **chiffres intermédiaires** vous permettent de **nuancer** votre réponse.

Par exemple, si vous entourez le chiffre 7, cela revient à dire que vous pensez que cette affirmation reflète parfaitement votre caractère.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

1	Autoritaire	1	2	3	4	5	6	7
2	Affectueux	1	2	3	4	5	6	7
3	Lunatique	1	2	3	4	5	6	7
4	Forte personnalité	1	2	3	4	5	6	7
5	Va vers les autres	1	2	3	4	5	6	7
6	Consciencieux	1	2	3	4	5	6	7
7	Energique	1	2	3	4	5	6	7
8	Sensible aux besoins des autres	1	2	3	4	5	6	7
9	Franc	1	2	3	4	5	6	7
10	Aptitude au commandement	1	2	3	4	5	6	7
11	Compréhensif	1	2	3	4	5	6	7
12	Imprévisible	1	2	3	4	5	6	7
13	Dominateur	1	2	3	4	5	6	7
14	Empressé à alléger les peines d'autrui	1	2	3	4	5	6	7
15	Digne de confiance	1	2	3	4	5	6	7
16	Résolu dans ses prises de position	1	2	3	4	5	6	7
17	Compatissant	1	2	3	4	5	6	7
18	Vaniteux	1	2	3	4	5	6	7
19	Agit en chef	1	2	3	4	5	6	7
20	Chaleureux	1	2	3	4	5	6	7
21	Sérieux	1	2	3	4	5	6	7
22	A l'esprit de compétition	1	2	3	4	5	6	7
23	Tendre	1	2	3	4	5	6	7
24	Réservé	1	2	3	4	5	6	7
25	Prêt à prendre des risques	1	2	3	4	5	6	7
26	Doux	1	2	3	4	5	6	7
27	Fantaisiste	1	2	3	4	5	6	7

- **Pour finir, merci de répondre à quelques questions vous concernant :**

Veuillez répondre à la question suivante en vous situant sur l'échelle allant de 1 « pas du tout » à 7 « beaucoup »

- A quel point aviez-vous conscience d'être un homme pendant que vous répondiez à ce questionnaire ?

1 2 3 4 5 6 7 8 9

pas du tout beaucoup

Age : _____

Situation professionnelle :

- Agriculteur, exploitant agricole ❑
- Artisan ❑
- Commerçant ❑
- Chef d'entreprise, Directeur de Société ❑
- Cadres du secteur privé ❑
- Cadres de la fonction publique ❑
- Profession libérale ❑
- Profession Intellectuelle Supérieure
  (Culture, Information, Enseignement ou Recherche) ❑
- Profession intermédiaire (Infirmière, Contremaître…) ❑
- Employé(e) ❑
- Ouvrier(e) ❑
- Homme/Femme au foyer ❑
- Chômeur ❑
  Dans ce cas quel était votre (sa) dernière profession ?
- Retraité(e) ❑
  Dans ce cas, quel était votre (sa) dernière profession ?
- Etudiant(e) : ❑
  Dans ce cas, indiquez la profession de vos parents

Si vous êtes étudiant(e) :

Filière : _____

Niveau d'étude : _____

Merci de votre participation.

Annexe 6.2. Résultats statistiques complémentaires.

Effet du sexe sur les différentes mesures en condition contrôle.

Afin de vérifier l'effet du sexe sur les différentes mesures, hors activation, différentes analyses ont été menées sur les sujets du groupe contrôle dans son ensemble (questionnaire 1 et 2) pour lesquels aucune activation n'a été effectuée (N = 115). Des tests de student pour échantillons indépendants ont été effectués pour les variables continues avec le sexe en variable indépendante. Pour la variable dichotomique « saillance du sexe », le test d'indépendance du chi2 a été effectué pour évaluer le lien entre le sexe et le niveau de saillance situationnelle de la catégorie de sexe dans le concept de soi. De même, pour tester l'effet du sexe sur le rang d'apparition moyen de la catégorie de sexe (de 1 à 11, le fait de ne pas mentionner son sexe étant codé 11), le test non paramétrique de Mann Whitney permettant de comparer deux échantillons indépendants de petite taille a été effectué avec le sexe en tant que variable indépendante. Ce test teste l'hypothèse nulle selon laquelle les échantillons sont identiquement positionnés. Les tests de student ne mettent en évidence aucun effet du sexe pour le score de conscience situationnelle d'appartenance à son groupe de sexe ($t(115) < 1$; ns), pour le score d'accessibilité de l'exogroupe de sexe (nombre de mots trouvés relatifs au sexe opposé) ($t(117) < 1$; ns), pour le score de proximité moi/endogroupe ($t(117) = -1.32$; ns), ou encore pour le score de proximité moi/exogroupe ($t(117) < 1$; ns). En revanche, un effet du sexe apparaît pour le score d'accessibilité de l'endogroupe de sexe (nombre de mots trouvés relatifs à son groupe de sexe) ($t(117) = 3.80$; $p < .0001$), les hommes trouvant plus de mots relatifs à leur sexe ($M = 1.23$; $ET = .83$) que les femmes ($M = 0.67$; $ET = 0.77$). Un effet du sexe s'observe également pour le score de masculinité ($t(118)= 2.12$; p=.04), les hommes se décrivant comme plus masculins (M = 34.04 ; ET = 7.84) que les femmes ($M = 30.52$; $ET = 9.85$). En revanche, aucun effet du sexe n'apparaît pour le score de féminité ($t(118) < 1$; ns). Le calcul du Chi2 ne met pas en évidence de différence significative dans la répartition du niveau de saillance du sexe selon le sexe ($\chi^2(1) = 2.89$, $p = .09$). On obtient tout de même un effet tendanciel *: les deux variables tendent à être liées*. La comparaison des effectifs objectifs et théoriques nous indique que les hommes tendent à être moins nombreux à mentionner leur sexe tandis qu'ils sont plus nombreux à ne pas le mentionner. Les femmes quant à elles sont plus nombreuses à mentionner leur sexe et moins nombreuses à ne pas le mentionner. Il semble ainsi que dans le groupe contrôle, les femmes tendent à davantage mentionner leur appartenance de sexe dans la tâche d'autodescription que les hommes. Le test de Mann-Whitney ne révèle quant à lui aucune différence significative entre la distribution des hommes et celle des femmes pour le rang d'apparition de la catégorie de sexe dans la tâche d'autodescription (Mann–Whitney U = 1384,5, n1 = 47, n2 = 68, ns).

Annexe 7. Étude 5.

Annexe 7.1. Questionnaire en ligne.

Enquête sur les comportements des conducteurs

Bonjour,

Doctorante en psychologie, je mène actuellement une étude afin d'avoir une idée plus précise des comportements des conducteurs.

Pour mener à bien cette étude, il vous est demandé de répondre, individuellement, à toutes les questions suivantes, sachant qu'il n'existe ni bonne, ni mauvaise réponse.

Seules vos réponses sincères nous intéressent. Il n'y a pas de limite de temps. Soyez aussi honnête que possible. Ce questionnaire est entièrement anonyme.

Nous vous demandons de répondre à chaque question aussi rapidement que possible, en cochant un chiffre pour chaque question.

Je vous remercie de votre participation !

*Obligatoire

Personne n'est parfait. Même les meilleurs conducteurs peuvent faire des erreurs ou commettre des infractions un jour. Certains de ces comportements sont sans gravité, mais d'autres peuvent s'avérer potentiellement dangereux. Cette étude concerne l'évaluation de la perception que les conducteurs ont de leurs propres "mauvais comportements".

Le questionnaire est très simple. Il s'agit d'une liste de comportements que les participants ont pu avoir ou observer pendant leur conduite.
Pour chaque question, nous vous demandons d'indiquer combien de fois cela vous est arrivé – si cela vous est déjà arrivé – sur une période d'un an.

Bien entendu, il vous est impossible de donner des réponses précises: nous ne cherchons que vos impressions générales. Donc, ne passez pas trop de temps à réfléchir à chaque question. Il s'agit tout simplement de fournir votre meilleure estimation aussi rapidement que possible en COCHANT le chiffre qui vous paraît le plus approprié.

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 6 en ne cochant qu'un seul chiffre :
* Cochez le 1 si vous pensez que vous n'avez JAMAIS ce comportement
* Cochez le 6 si vous pensez que vous avez TRÈS SOUVENT ce comportement
* Les chiffres intermédiaires vous permettent de nuancer votre réponse.

Si, après avoir répondu, vous changez d'avis, il suffit de cocher un autre chiffre.

Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse. Ce questionnaire est entièrement anonyme.

Vous vous rendez compte que vous roulez en 4ème alors que vous roulez à une allure suffisante pour être en 5ème *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous ne remarquez pas que le feu de signalisation est passé au vert *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous ajustez votre vitesse pour faciliter la tâche du conducteur qui vous double *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous ne suivez pas la voiture devant vous de trop près pour ne pas perturber le conducteur *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous oubliez de desserrer le frein à main avant de démarrer *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous démarrez en trombe quand le feu passe au vert pour laisser sur place le conducteur à côté de vous *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous vous trompez en changeant de vitesse sur la route *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

En tournant à gauche, vous évaluez mal la distance entre vous et le véhicule arrivant en face, obligeant l'autre véhicule à freiner brusquement *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous traversez un carrefour en sachant que le feu est déjà passé au rouge *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous ne prenez pas en compte un nouveau panneau de signalisation parce que vous ne l'aviez pas remarqué avant *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous évitez d'éclabousser les piétons ou les autres usagers quand vous rencontrez une flaque d'eau *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous vous mettez en colère contre un autre conducteur et vous le poursuivez pour lui faire savoir ce que vous pensez de lui *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Lorsque vous doublez, vous sous-estimez la vitesse du véhicule arrivant en face *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous doublez un conducteur plus lent par la droite *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous évaluez mal la distance entre vous et le véhicule arrivant en face et vous êtes obligé de vous rabattre très vite devant le véhicule que vous êtes en train de doubler *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous prenez le volant même si vous pensez avoir dépassé le taux limite d'alcoolémie *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous utilisez peu les feux de route afin de ne pas gêner les conducteurs arrivant en face *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous ne remarquez pas la 'flèche orange' vous autorisant à tourner à un feu *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous restez dans une voie que vous savez fermée plus loin et vous attendez la dernière minute avant de forcer le passage pour rejoindre l'autre voie *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous évaluez mal votre vitesse à la sortie d'une route principale et vous êtes obligé de freiner brusquement *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous tournez à gauche sur une route principale devant un véhicule qui arrive et que vous n'avez pas vu ou dont vous avez mal estimé la vitesse *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous cherchez à passer à la vitesse supérieure quand vous y êtes déjà *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous vous rangez afin de ne pas bloquer une voiture qui arrive derrière vous *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous lisez mal les panneaux de signalisation et vous vous perdez *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous refusez la priorité à une intersection si bien que le conducteur prioritaire est obligé de s'arrêter et de vous laisser passer *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous coupez trop les virages et, dans les zones rurales, vous vous retrouvez parfois à conduire dans la voie de gauche bien que votre distance de visibilité soit réduite *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous voulez reculer et la voiture part vers l'avant parce que vous vous êtes trompé de vitesse *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous tournez délibérément pour prendre une route principale juste devant un véhicule qui arrive alors qu'il n'y a aucun véhicule après lui *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous ne klaxonnez pas afin d'éviter de faire du bruit *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous ratez votre sortie sur l'autoroute, vous obligeant à faire un long détour *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Pour vous garer, vous prenez en compte les autres utilisateurs de la route afin de ne pas gêner leur libre circulation *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous conduisez tellement près de la voiture devant vous que vous auriez du mal à vous arrêter en cas d'urgence *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous ne tenez pas compte de la limitation de vitesse dans une zone d'habitation *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous évitez l'utilisation de la voie de gauche afin de faciliter la circulation *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous vous mettez en colère contre un certain type de conducteur et vous lui montrez votre hostilité par tous les moyens disponibles *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous klaxonnez pour montrer votre agacement à un autre conducteur *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous ne tenez pas compte de la limitation de vitesse sur autoroute *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous vous dirigez vers la destination A, et vous vous `réveillez' sur le chemin de la destination B, peut-être parce que vous êtes plus habitué à vous y rendre *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous faites tout pour ne pas devenir un obstacle pour les autres conducteurs *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous oubliez en quel rapport de vitesse vous roulez et vous devez vérifier avec votre main *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Vous laissez les piétons traverser, même si vous avez la priorité *

1 2 3 4 5 6

Jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ Très souvent

Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Enquête sur les comportements des conducteurs

*Obligatoire

Avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, pour vous, est le plus marquant dans votre caractère.

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en n'entourant qu'un seul chiffre :

* Cochez le 1 si vous pensez que cette proposition n'est jamais vraie pour vous
* Cochez le 7 si vous pensez que cette proposition est toujours vraie pour vous
* Les chiffres intermédiaires vous permettent de nuancer votre réponse.

Par exemple, si vous cochez le chiffre 7, cela revient à dire que vous pensez que cette affirmation reflète parfaitement votre caractère.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses. Ce questionnaire est entièrement anonyme.

Autoritaire *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Affectueux(se) *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Lunatique *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Forte personnalité *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Va vers les autres *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Consciencieux(se) *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Energique *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Sensible aux besoins des autres *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Franc(he) *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Aptitude au commandement *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Compréhensif(ve) *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Imprévisible *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Dominateur(trice) *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Empressé(e) à alléger les peines d'autrui *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Digne de confiance *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Résolu dans ses prises de position *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Compatissant *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Vaniteux(se) *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Agit en chef *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Chaleureux(se) *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Sérieux(se) *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

A l'esprit de compétition *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Tendre *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Réservé(e) *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Prêt(e) à prendre des risques *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Doux(ce) *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

Fantaisiste *

1 2 3 4 5 6 7

Jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Toujours vrai

« Retour | Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Enquête sur les comportements des conducteurs

*Obligatoire

Quelques informations générales

Vous êtes *
cochez la case adéquate

- ☐ Un homme
- ☐ Une femme

Votre date de naissance *
répondez sous le format jj/mm/aa

Votre pays de résidence *

Situation professionnelle *
cochez la case adéquate

- ☐ Agriculteur(trice), exploitant(e) agricole
- ☐ Artisan
- ☐ Commerçant(e)
- ☐ Chef d'entreprise, Directeur de Société
- ☐ Cadre du secteur privé
- ☐ Cadre de la fonction publique
- ☐ Profession libérale
- ☐ Profession Intellectuelle Supérieure
- ☐ Profession intermédiaire (Infirmière, Contremaître…)
- ☐ Employé(e)
- ☐ Ouvrier(e)
- ☐ Sans profession
- ☐ Chômeur(se) ->Dans ce cas, indiquez également quelle était votre dernière profession dans les cases ci-dessus
- ☐ Retraité(e) -> Dans ce cas, indiquez également quelle était votre dernière profession dans les cases ci-dessus
- ☐ Etudiant(e)

Si vous êtes étudiant(e), veuillez préciser la filière

Si vous êtes étudiant(e), veuillez préciser le niveau d'étude

Possédez-vous un permis de conduire ? *
cochez la case adéquate
- oui
- non

Si oui, de quel permis s'agit-il ?
- permis A
- permis B

Année d'obtention du permis?

Possédez-vous actuellement un véhicule motorisé ? *
- oui
- non

Si vous possédez actuellement un véhicule motorisé, de quel type de véhicule s'agit-il?
- deux-roues à moteurs
- voiture

A quelle fréquence, en moyenne, conduisez-vous un véhicule motorisé, par semaine (week-end compris) ? *
- jamais
- 1 à 2 fois par semaine
- 3 fois par semaine
- 4 fois par semaine
- 5 fois par semaine
- Tous les jours

Combien de kilomètres effectuez-vous, en moyenne, par semaine (week-end compris) en tant que conducteur d'un véhicule motorisé ? *
- 0km
- moins de 50km
- 50 à 150km
- 150 à 250km
- 250 à 350km
- plus de 350km

A quelle fréquence vous déplacez-vous à pied, en moyenne, par semaine (week-end compris) ? *
- jamais
- 1 à 2 fois par semaine
- 3 fois par semaine
- 4 fois par semaine
- 5 fois par semaine
- tous les jours

Pour vos déplacements, combien de minutes marchez-vous, en moyenne, par jour ? *
- moins de 5mn
- 5 à 15mn
- 15 à 30mn
- 30 à 45mn
- entre 45mn et 1h
- plus de 1h

Durant les 5 dernières années, avez-vous déjà eu un (ou des) accident(s) dans la rue ou sur la route ? *
- oui
- non

Si oui, combien de fois ?
- 1 fois
- 2 fois
- 3 fois
- plus de 3 fois

« Retour Continuer »

Fourni par Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.
Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Enquête sur les comportements des conducteurs

Si vous avez déjà eu un accident de la route, répondez aux questions suivantes à propos des trois derniers accidents que vous avez subis.

Date de votre accident de la route le plus récent ?

Quel était votre mode de déplacement au moment de l'accident ?
- piéton
- bicyclette
- deux-roues à moteur
- voiture

Si vous avez été accidenté en bicyclette, en deux-roues à moteur ou en voiture, étiez-vous
- conducteur
- passager

Cet accident était-il dû à la collision avec un autre usager ?
- oui
- non

Si oui, quel était le mode de déplacement de l'autre usager impliqué dans l'accident ?
- piéton
- bicyclette
- deux-roues à moteur
- voiture
- camion

Selon vous, qui était responsable de cet accident ?
- vous
- l'autre usager
- vous et l'autre usager
- vous ne savez pas

Avez-vous été blessé dans cet accident ?
- oui
- non

Etes-vous allé à l'hôpital à cause de cet accident ?
- oui
- non

Si oui, combien de jours?

Date de votre deuxième accident de la route le plus récent ?

Quel était votre mode de déplacement au moment de l'accident ?
- piéton
- bicyclette
- deux-roues à moteur
- voiture

Si vous avez été accidenté en bicyclette, en deux-roues à moteur ou en voiture, étiez-vous
- conducteur
- passager

Cet accident était-il dû à la collision avec un autre usager ?
- oui
- non

Si oui, quel était le mode de déplacement de l'autre usager impliqué dans l'accident ?
- piéton
- bicyclette
- deux-roues à moteur
- voiture
- camion

Selon vous, qui était responsable de cet accident ?
- vous
- l'autre usager
- vous et l'autre usager
- vous ne savez pas

Avez-vous été blessé dans cet accident ?
- oui
- non

Etes-vous allé à l'hôpital à cause de cet accident ?

oui
non

Si oui, combien de jours?

Merci pour votre participation !!

« Retour Envoyer

N'envoyez jamais de mots de passe via Google Forms.

Fourni par Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Annexe 7.2. Résultats statistiques complémentaires.

Tableau 10

Moyennes (et écart-types) aux 41 items de la nouvelle version du DBQ (N = 525)

N° item	Items	Moyenne (SD)
31	Pour vous garer, vous prenez en compte les autres utilisateurs de la route afin de ne pas gêner leur libre circulation (cp)	4.79 (1.23)
39	Vous faites tout pour ne pas devenir un obstacle pour les autres conducteurs (cp)	4.51 (1.31)
11	Vous évitez d'éclabousser les piétons ou les autres usagers quand vous rencontrez une flaque d'eau (cp)	4.42 (1.61)
4	Vous ne suivez pas la voiture devant vous de trop près afin de ne pas perturber le conducteur (cp)	4.27 (1.49)
29	Vous ne klaxonnez pas afin d'éviter de faire du bruit (cp)	4.05 (1.79)
23	Vous vous rangez afin de ne pas bloquer une voiture qui arrive derrière vous (cp)	3.91 (1.56)
3	Vous ajustez votre vitesse pour faciliter la tâche du conducteur qui vous double (cp)	3.86 (1.57)
41	Vous laissez les piétons traverser, même si vous avez la priorité (cp)	3.81 (1.41)
34	Vous évitez l'utilisation de la voie de gauche afin de faciliter la circulation (cp)	3.75 (1.64)
17	Vous utilisez peu les feux de route afin de ne pas gêner les conducteurs arrivant en face (cp)	3.71 (1.79)
40	Vous oubliez en quel rapport de vitesse vous roulez et vous devez vérifier avec votre main (ine)	3.13 (1.51)
1	Vous vous rendez compte que vous roulez en 4ème alors que vous roulez à une allure suffisante pour être en 5ème (ine)	2.54 (1.28)
22	Vous cherchez à passer à la vitesse supérieure quand vous y êtes déjà (ine)	2.53 (1.37)
33	Vous ne tenez pas compte de la limitation de vitesse sur une zone d'habitation (vo)	2.52 (1.36)
36	Vous klaxonnez pour montrer votre agacement à un autre conducteur (va)	2.51 (1.46)
24	Vous lisez mal les panneaux de signalisation et vous vous perdez (ina)	2.46 (1.20)
35	Vous vous mettez en colère contre un certain type de conducteur et vous lui montrez votre hostilité par tous les moyens disponibles (va)	2.41 (1.42)
6	Vous démarrez en trombe quand le feu passe au vert pour laisser sur place le conducteur à côté de vous (va)	2.33 (1.40)
37	Vous ne tenez pas compte de la limitation de vitesse sur autoroute (vo)	2.30 (1.48)
38	Vous vous dirigez vers la destination A, et vous vous 'réveillez' sur le chemin de la destination B, peut-être parce que vous êtes plus habitué à vous y rendre (ina)	2.30 (1.31)

10	Vous ne prenez pas en compte un nouveau panneau de signalisation parce que vous ne l'aviez pas remarqué avant (ina)	2.28 (1.14)
20	Vous évaluez mal votre vitesse à la sortie d'une route principale et vous êtes obligé de freiner brusquement (ed)	2.15 (0.94)
18	Vous ne remarquez pas la 'flèche verte' vous autorisant à tourner à un feu (ina)	2.11 (1.12)
30	Vous ratez votre sortie sur l'autoroute, vous obligeant à faire un long détour (ina)	2.11 (1.06)
7	Vous vous trompez en changeant de vitesse sur la route (ine)	2.10 (1.02)
19	Vous restez dans une voie que vous savez fermée plus loin et vous attendez la dernière minute avant de forcer le passage pour rejoindre l'autre voie (va)	2.07 (1.22)
32	Vous conduisez tellement près de la voiture devant vous que vous auriez du mal à vous arrêter en cas d'urgence (vo)	2.06 (1.13)
26	Vous coupez trop les virages et, dans les zones rurales, vous vous retrouvez parfois à conduire dans la voie de gauche bien que votre distance de visibilité soit réduite (ed)	1.99 (1.21)
13	Lorsque vous doublez, vous sous-estimez la vitesse du véhicule arrivant en face (ed)	1.98 (1.21)
2	Vous ne remarquez pas que le feu de signalisation est passé au vert (ina)	1.87 (0.80)
5	Vous oubliez de desserrer le frein à main avant de démarrer (ine)	1.86 (1.16)
14	Vous doublez un conducteur plus lent par la droite (vo)	1.81 (1.19)
25	Vous refusez la priorité à une intersection si bien que le conducteur prioritaire est obligé de s'arrêter et de vous laisser passer (av)	1.79 (0.88)
16	Vous prenez le volant même si vous pensez avoir dépassé le taux limite d'alcoolémie (vo)	1.77 (1.15)
27	Vous tournez à gauche sur une route principale devant un véhicule qui arrive et que vous n'avez pas vu ou dont vous avez mal estimé la vitesse (ed)	1.70 (0.76)
21	Vous voulez reculer et la voiture part vers l'avant parce que vous vous êtes trompé de vitesse (ine)	1.70 (1.00)
12	Vous vous mettez en colère contre un autre conducteur et vous le poursuivez pour lui faire savoir ce que vous pensez de lui (va)	1.62 (1.09)
15	Vous évaluez mal la distance entre vous et le véhicule arrivant en face et vous êtes obligé de vous rabattre très vite devant le véhicule que vous êtes en train de doubler (ed)	1.60 (0.78)
9	Vous traversez un carrefour en sachant que le feu est déjà passé au rouge (vo)	1.52 (0.86)
28	Vous tournez délibérément pour prendre une route principale juste devant un véhicule qui arrive alors qu'il n'y a aucun véhicule après lui (ed)	1.45 (0.78)
8	En tournant à gauche, vous évaluez mal la distance entre vous et le véhicule arrivant en face, obligeant l'autre véhicule à freiner brusquement (ed)	1.44 (0.64)

Note. (va) = violations agressives; (vo) = violations ordinaires; (ed) = erreurs dangereuses ; (ina) = erreurs d'inattention ; (ine) = erreurs d'inexpérience ; (cp) = comportements positifs

Tableau 11

Moyennes et écart-types aux 6 scores des échelles du DBQ et au score global de comportements à risque au volant par sexe et par classe d'âge (N = 525)

Classes d'âge	sexe	Comportements à risque au volant	Erreurs dangereuses	Erreurs d'inattention	Erreurs d'inexpérience	Violations ordinaires	Violations agressives	Comportements positifs	*N*
< 20	homme	1.99 (.32)	1.83 (.21)	2.05 (.33)	2.92 (.47)	2.17 (.37)	2.00 (1.28)	3.87 (.73)	6
	femme	1.69 (.41)	1.68 (.59)	2.37 (.96)	3.1 (1.04)	1.59 (.46)	2.18 (.95)	4.29 (.88)	13
	Total	1.84 (.36)	1.76 (.40)	2.21 (.65)	3.01 (.76)	1.88 (.42)	2.09 (1.12)	4.08 (.80)	19
20-24	homme	2.16 (.65)	1.76 (.55)	2.05 (.65)	2.41 (.79)	2.48 (.85)	2.43 (1.36)	3.83 (.79)	49
	femme	1.92 (.47)	1.77 (.52)	2.23 (.74)	2.88 (.97)	2.04 (.72)	2.17 (1.08)	3.93 (.84)	110
	Total	2.04 (.56)	1.76 (.53)	2.14 (.69)	2.64 (.88)	2.26 (.78)	2.3 (1.22)	3.88 (.81)	159
25-29	homme	2.06 (.52)	1.64 (.48)	1.92 (.60)	2.37 (.90)	2.44 (.87)	2.35 (1.22)	4.05 (.76)	65
	femme	1.86 (.48)	1.71 (.50)	2.02 (.49)	2.69 (.89)	2.00 (.70)	2.07 (.98)	4.07 (.82)	96
	Total	1.96 (.50)	1.67 (.49)	1.97 (.54)	2.53 (.89)	2.22 (.78)	2.21 (1.10)	4.06 (.79)	161
30-34	homme	2.05 (.63)	1.78 (.75)	2.05 (.76)	2.41 (.94)	2.35 (.74)	2.16 (.96)	4.28 (.76)	65
	femme	1.97 (.54)	1.8 (.63)	1.98 (.46)	2.63 (.78)	2.14 (.76)	2.2 (1.00)	4.15 (.67)	96
	Total	2.01 (.58)	1.79 (.69)	2.01 (.61)	2.52 (.86)	2.24 (.75)	2.18 (.98)	4.21 (.71)	161
35-39	homme	1.75 (.46)	1.63 (.65)	1.78 (.50)	1.92 (.59)	1.96 (.67)	1.67 (.54)	4.29 (.67)	29
	femme	1.75 (.40)	1.47 (.43)	2 (.50)	2.63 (.79)	2.06 (.54)	2.02 (1.08)	4.31 (.73)	42
	Total	1.75 (.43)	1.55 (.54)	1.89 (.50)	2.27 (.69)	2.01 (.60)	1.84 (.81)	4.3 (.7)	71

40-49	homme	1.8 (.54)	1.69 (.62)	1.85 (.51)	2.17 (.75)	1.99 (.78)	1.92 (.65)	4.5 (.89)	13
	femme	1.84 (.40)	1.61 (.45)	1.99 (.74)	2.3 (.98)	2.05 (.61)	2.23 (1.11)	4.12 (1.01)	17
	Total	1.82 (.47)	1.65 (.53)	1.92 (.62)	2.23 (.86)	2.02 (.69)	2.07 (.88)	4.31 (.95)	30
>=50	homme	1.98 (.56)	1.85 (.59)	2.17 (.74)	2.36 (1.02)	2 (.71)	2.25 (1.06)	4.74 (.73)	16
	femme	1.66 (.42)	1.6 (.43)	2.07 (.60)	2.4 (.83)	1.64 (.52)	2.18 (.85)	4.44 (.85)	22
	Total	1.93 (.52)	1.72 (.54)	2.06 (.64)	2.58 (.92)	2.12 (.76)	2.18 (1.07)	4.11 (.82)	38
Total	homme	2.03 (.57)	1.72 (.57)	1.99 (.64)	2.36 (.86)	2.31 (.81)	2.24 (1.14)	4.16 (.81)	27
	femme	1.87 (.47)	1.72 (.52)	2.1 (.64)	2.72 (.92)	2 (.69)	2.14 (1.01)	4.08 (.83)	20
	Total	1.93 (.52)	1.72 (.54)	2.06 (.64)	2.58 (.92)	2.12 (.76)	2.18 (1.07)	4.11 (.82)	47

Annexe 7.3. Guého, Granié, & Abric, 2014.

Accident Analysis and Prevention 63 (2014) 41–48

Contents lists available at ScienceDirect

Accident Analysis and Prevention

journal homepage: www.elsevier.com/locate/aap

French validation of a new version of the Driver Behavior Questionnaire (DBQ) for drivers of all ages and level of experiences

Ludivine Guého[a,*], Marie-Axelle Granié[a], Jean-Claude Abric[b]

[a] IFSTTAR-LMA, Chemin de la Croix Blanche, 13300 Salon de Provence, France
[b] Aix-Marseille University, 29 Avenue Robert Schuman, 13621 Aix-en-Provence, France

ARTICLE INFO

Article history:
Received 9 July 2012
Received in revised form
30 September 2013
Accepted 22 October 2013

Keywords:
Driver behavior
Violations
Errors
Positive driver behaviors
Accidents

ABSTRACT

The purpose of this study was to validate a new version of the Driver Behavior Questionnaire (DBQ) on a sample of French drivers in order to gain a better understanding of different driver behaviors, by differentiating two types of violations (aggressive and ordinary), three types of errors (dangerous, inattention and inexperience) and by taking positive behaviors into account. 525 drivers (205 men and 320 women), between 18 and 79 years of age, filled in a questionnaire on line including the 41 items in the new version of the DBQ and information relative to their mobility and their accident history. Exploratory factor analysis confirmed a six-factor structure: "dangerous errors", "inattention errors", "inexperience errors", "ordinary violations", "aggressive violations" and "positive behaviors". A revised version with 23 items of the new version of the DBQ was produced by selecting the items that loaded most strongly on the six factors. The results also showed the link between demographic variables (age and gender), mobility (kilometers driven weekly), the DBQ scores and the involvement in an accident in the previous five years. This study permitted to validate a more detailed version of the "Driving Behavior Questionnaire" among French drivers of all age and all level of experience.

© 2013 Elsevier Ltd. All rights reserved.

1. Introduction

Human action is a decisive factor (a sole or a contributory factor) in 90–95% of all cases of traffic crashes (Rumar, 1985). Understanding the psychological mechanisms underlying the driver's behavior is then a major road safety challenge.

For Reason et al. (1990), understanding the different accident factors entails having a detailed classification of the different individuals' aberrant behaviors. According to them (Reason et al., 1990), unsafe behaviors can be divided into two behavior categories: violations and errors. Violations refer to deliberate deviations from practices believed necessary to maintain the safe operation of a potentially hazardous system, that is, deliberate transgressions of social codes or legal rules. They have a motivational component and are a social phenomenon that can only be understood in context (Reason et al., 1990). Errors are the result of a deficiency in processing information and are related to the individual's cognitive functions. They refer to the failure of planned actions to achieve their intended consequences and concern failures in intent, ill-suited to the situation (Reason et al., 1990). On the other side, slips and lapses are defined as involuntary deviations in the action, ill-suited to the original intent. Slips refer to attention failures, whereas lapses more refer to memory failures. While violations and errors refer to types of behavior that are potentially dangerous for oneself and for others, slips and lapses refer to behaviors that are slightly dangerous and only have consequences for the person who produces them. Violations can notably be distinguished from errors by the intentional or unintentional character of the behavior in question (Parker et al., 1995a): if the difference between the action and the socially constructed practices is voluntary, action will be defined as a transgression. If the difference is not intentional, action will be classified as an error. Errors and violations have different psychosocial origins and consequently entail different forms of action to rectify them. While errors can thus notably be corrected with better information, this is not the case for transgressions, for which attitudes have to be changed (Parker et al., 1995a; Reason et al., 1990).

Reason and his colleagues have developed a tool to measure and to better understand these different behaviors among the drivers: the Driver Behavior Questionnaire (DBQ) (Reason et al., 1990). It is widely used today to gather ill-suited driver behaviors ("violations", "errors" and "slips and lapses") declared by individuals. The subjects are asked to indicate the frequency with which they experience each of the 50 items proposed, each item corresponding to one of the 3 behavior categories. Violations refer to behaviors such as "close following, speeding, risky overtaking". Errors refer to behaviors such as "failing to notice pedestrians crossing,

* Corresponding author. Tel.: +33 90 56 86 21; fax: +33 4 90 56 86 18.
E-mail addresses: ludivine.gueho@gmail.com (L. Guého), marie-axelle.granie@ifsttar.fr (M.-A. Granié).

0001-4575/$ – see front matter © 2013 Elsevier Ltd. All rights reserved.
http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2013.10.024

misjudging the speed of another vehicle when overtaking". Lastly, slips and lapses refer to behaviors such as "forgetting where one's car is parked".

The DBQ is a valid, robust tool for understanding various types of aberrant driver behaviors (de Winter and Dodou, 2010). This tool has been translated and validated in many countries, including France, for elderly drivers (Gabaude et al., 2010) using the translated version by Blockey et al. (1995). Most studies agree on the principal distinction between errors and transgressions. This structure, practically identical in different countries and with different samples (Aberg and Rimmö, 1998; Blockey and Hartley, 1995; Lajunen et al., 2004; Parker et al., 2000; Sullman et al., 2004; Xie and Parker, 2002), confirms the original structure by Reason et al. (1990) and reinforces the tool's validity. Originally using 50 items (Blockey and Hartley, 1995; Reason et al., 1990), the 27-item version (Lawton et al., 1997b; Parker et al., 1995a) is the most commonly used today. Test–retest validity testing carried out on the short version attests to the reliability of the short version of the tool. A cross-cultural study carried out on Finnish, Dutch and English samples using the version from Lawton et al. (1997b) and Parker et al. (1998) once again demonstrated the robustness of the DBQ's structure, thus confirming again the distinction between two second-order factors – transgression and errors – in the different samples studied by Lajunen et al. (2004).

The three different behavioral categories originally used by Reason et al. (1990) have been refined in following studies. Lawton et al. (1997b), using the short version of the DBQ by Parker et al. (1995a), observe two types of violations in the sample of young drivers. Ordinary violations are defined as deliberate deviations in driving but without any aggressive purpose. They notably concern violations related to speed and violations related to "maintaining progress" (Lawton et al., 1997a). These violations, guided by practical considerations such as the desire to save time, are considered as instrumental. Aggressive violations concern the violation of generally accepted social norms of driving and refer to behaviors of aggressive interpersonal violence (e.g., aggressive or hostile behaviors toward other users). These violations have an affective character and are more emotional. Aberg and Rimmö (1998) distinguish between three types of errors in a wide sample of the general population: dangerous errors corresponding to Reason's errors (1990), errors due to inattention and errors due to inexperience, the last two correspond to the "slips and lapses" identified by Reason et al. (1990). As the score for inattention errors increase with age, it seems that this kind of errors are caused by the automation of driving habits (Aberg and Rimmö, 1998). Furthermore, based on the idea that the aberrant behaviors measured by the DBQ (errors and violations) are not the only behaviors that drivers use in their everyday lives, Özkan and Lajunen (2005a) look into positive driver behaviors by adding 14 items to the original DBQ. These behaviors, governed by the intention to pay attention to traffic and to other users, can sometimes lead to errors and violations (e.g., crossing the center line so as not to splash a pedestrian with water).

Interindividual differences in the DBQ scores could be found according to gender, age or annual mileage. Thus, men, young people and those who drive a lot commit more violations (Parker et al., 1995a; Reason et al., 1990) whereas women commit more "slips and lapses" than men (Reason et al., 1990). Furthermore, studies that have used the DBQ show that violation score is a greater predictor of active and passive accidents (de Winter and Dodou, 2010; Parker et al., 1995a), while among the elderly, accidents are predicted by the error score (active accidents) and "slips and lapses" score (passive accidents) (de Winter and Dodou, 2010; Parker et al., 2000).

All these latest research on the DBQ questionnaire (Aberg and Rimmö, 1998; Lawton et al., 1997b; Özkan and Lajunen, 2005a) provide a deeper understanding of these behaviors and of the factors explaining the different kind of aberrant behaviors. In order to explain individual differences in the risk of road accident in France and to understand more precisely the aberrant driving behaviors, it would be useful to be able to measure and to explore these different types of violations and errors. However, to the best of our knowledge, no validation among French drivers of all age and level of experiences of the latest versions of DBQ has been published, while Gabaude et al. (2010) have validated the original version by Reason et al. (1990) on a French sample of elderly people. Based on the latest versions of the DBQ validated by Lawton et al. (1997b), Aberg and Rimmö (1998) and Özkan and Lajunen (2005a), the goal of this study was then to validate a new version of the DBQ on a wide French sample of drivers to provide a better understanding of driving behaviors among French drivers of all ages and levels of experience by differentiating ordinary violations from aggressive violations, dangerous errors from inattention and inexperience errors and by measuring "positive" driving behaviors.

2. Method

2.1. Materials

Using the conceptual framework of the DBQ (Reason et al., 1990), a new version of the DBQ has been produced with 41 items based on the existing validated versions of the DBQ, including scales of violations (ordinary and aggressive) (Lawton et al., 1997b), scales of errors (Aberg and Rimmö, 1998) and positive driver behaviors toward other users (Özkan and Lajunen, 2005a). The items with the greatest factor loading on the corresponding axes in the aforementioned studies were selected for setting up the scale. Thus, the 41 items in the Likert scale selected in this way differentiated between 6 types of driver behaviors. Twelve items referred to violation behaviors, defined as a deviation from the legal rules of driver behavior and selected from the items with the greatest loading on the ordinary and aggressive violations axes in the study by Lawton et al. (1997b). Six items corresponded to ordinary violations, defined as deliberate driving deviations without any aggressive purpose (e.g., "you ignore the speed limit on the motorway"), while the other 6 items corresponded to aggressive violations, defined as conflict behaviors with other users (e.g., "You stay in a lane that you know is closed further on and you wait until the last minute to force your way into the other lane"). Nineteen items correspond to errors and were selected from among the items with the greatest loading on each of the "dangerous errors", "inattention" and "inexperience" axes for Aberg and Rimmö (1998). A differentiation was thus made among 7 dangerous error items, defined as making decisions that put the driver in danger, but without breaking the law (e.g., "while making a left-hand turn, you misjudge the distance between you and the oncoming vehicle, requiring the other vehicle to hit the brakes"), 6 inattention error items, defined as ill-suited behavior due to a lack of concentration on the driving task (e.g., "you misread the signs and you get lost") and, lastly, 6 inexperience errors items, defined as ill-suited behavior due here to a lack of driving experience (e.g., "you forget what gear you are in and have to check by hand"). The 10 remaining items were selected from among the items with the greatest loading on the "positive behaviors" axis from Özkan and Lajunen (2005a). They corresponded to behaviors that appease social interactions (e.g., "you avoid splashing pedestrians or other users when you come upon a puddle").

For all the items, including those in common with the French version validated among older drivers by Gabaude et al. (2010), two translations from the original English wording have been made: the first by the authors and the second by a native English translator. Both of the translated formulations of each item have been

Table 1
Numbers by gender for each age group.

Gender	Age group							Total
	<20	20–24	25–29	30–34	35–39	40–49	>50	
Men	6	49	65	29	13	16	27	205
Women	13	110	96	42	17	22	20	320
Total	19	159	161	71	30	38	47	525

compared with one another and with the previous French wording from Gabaude et al. (2010) when available. The criteria were 1/coherence with the goal of the original questionnaires 2/clarity of the item in French language and 3/understanding of the item by the drivers of all ages. In order to validate the items selected further to these criteria, some pretests of the tool have been conducted among a small sample of drivers. As a result, 9 of the 41 items are shared with the previous validated French version of the DBQ (Gabaude et al., 2010): 3 items (2 inattention errors and 1 inexperience error) are formulated in the same way in both versions whereas formulation has been changed for 6 items (two dangerous errors, two ordinary violations and two aggressive violations).

For each item, the participants are asked to indicate how often they have the behaviors described, on a six-point scale (ranging from "1 = never" to "6 = nearly all the time").

Along with applying the new version of the DBQ, information was gathered concerning the subjects' gender, age, the number of years holding a driver's license, motor vehicle ownership and use, kilometers traveled per week as the driver of a motor vehicle (from 0 km to more than 350 km per week) and their accident history over the past 5 years.

2.2. Participants

In order to obtain the widest and most diversified sample possible in terms of age, socio-professional categories and geographical location, it has been decided to proceed using a web-based data collection. In France, 63% of households have internet access at home and 41% of persons aged 55–64 years use internet daily (75% in the 16–24 age group) (Deroin, 2010). The means of dissemination included the electronic mails, some social networking websites and Internet forums, and snow ball sampling. The participants answered the questionnaire individually, after their informed consent had been obtained. The responses were totally anonymous, as the individuals were only identified by the day and time of completion of the questionnaire.

Only results from participants living in France and having a category B driver's license (European driving license for motor vehicles with a mass < 3500 kg) were kept. The sample comprised 525 participants (205 men and 320 women), between 18 and 79 years of age (mean = 30.39 years, SD = 10.92). The participants were separated into 5 age groups (see Table 1). The distribution of participants of both gender was equivalent within each age group ($\chi^2(6) = 12.25$, ns). The sample comprised students (33.90%), managerial-level employees and senior intellectual workers (32.19%), salaried employees and manual laborers (26.29%), and, to a lesser extent, retirees (3.62%) and unemployed people (4%). All individuals had a license B with a range of 0–52 years of driving experience (mean 11.04, SD = 10.47) and half the sample (53.14%) with less than 8 years of driving experience. In all, 11% of the sample had both a license B and a license A (European rider license for motorcycles of all sizes). More than 87% of the sample owned a motor vehicle and, in 86.3% of cases, it was a light vehicle. Concerning driving frequency, half of the sample (53.71%) declared that they drive every day, 17.7% stated that they drive four or five times a week, 25% stated that they drive one to three time a week, and just 3.6% of the participants said that they never drive. Lastly, 22.9% of the sample drove a car less than 50 km a week and 30.48% drove 50–150 km. The weekly mileage of the studied sample is representative of drivers in France (Armoogum et al., 2010). Finally, the number of accidents in the last 5 years ranged from 0 (68.4%) to more than 3 (2.3%), with 23.4% of the sample had one accident and 5.9% had two accidents in the last 5 years.

3. Results

Table 2 shows the means and standard deviations for each of the 41 items in the new version of the DBQ. The most frequently reported behavior concerns taking other users' movement into account (item 31: "When parking, you take other road users into account so as not hinder their free movement"). This is followed by other positive behaviors. Thus, the most commonly reported items are the most desirable from the point of view of safety and interpersonal relations with other users. On the other hand, the least frequently reported behaviors were violations and errors.

3.1. Tool validation

In order to explore the factorial structure of the DBQ, principal component analysis with orthogonal Varimax rotation was carried out on all 41 items in the scale. The scree plot indicated that the data best fit a six-factor solution, which accounted for 39.94% of the total variance. Six axes with eigenvalues >1 were identified. A cut-off point of 0.39 was used for item loading values. Items with loading values >0.39 on two factorial axes or more were excluded. All the results are presented in Table 2.

The first axis, "inattention errors", explained 13.69% of the variance. It was defined by 7 items: 5 related to inattention errors and 2 to inexperience errors. Items loading on this axis all had in common the unintentional character of the slightly dangerous behaviors that appeared to be due to a lack of attention by the individual (item 24 – "You misread the signs and you get lost"). Behaviors loading on the first axis measured lapses, according to the classification of aberrant behaviors by Reason et al. (1990), or inattention errors, according to the classification by Aberg and Rimmö (1998).

The second axis, "ordinary violations" explained 8.33% of the variance and was determined by 6 items: 4 items related to ordinary violations, one item related to aggressive violations and one item related to dangerous errors. Items loading on this axis were characterized by the deliberate transgression of traffic regulations, but without any aggressive purpose (item 37 – "You ignore the speed limit on the motorway") (Table 3).

The third axis, "positive behaviors", explained 6.34% of the variance, with 9 items corresponding to positive behaviors. All items loading on this axis involved pro-social behaviors intended to facilitate interactions with other users, whether drivers (item 39 – "You do everything you can not to become an obstacle for other drivers") or pedestrians (item 11 – "You avoid splashing pedestrians or other users when you come upon a puddle").

The fourth axis, "aggressive violations", was determined by 3 items of aggressive behaviors aimed at other drivers loading negatively on the factor. These items were characterized by the deliberate transgression of generally accepted driving standards (item 12 – "You get angry with another driver and follow him to let him know what you think of him"). An item related to positive behaviors (item 29) with positive loading value >0.39 both on this axis and on the third axis was excluded. It explained 4.47% of the variance.

The fifth axis, "dangerous errors", explained 3.86% of the variance, with 6 dangerous error items. These items all had in common the unintentional character of the dangerous behavior (item

Table 2
Means and standard deviations for the 41 new DBQ items and the six-factor solution (Varimax rotation).

Items (number)	Mean (SD)	1	2	3	4	5	6
Missing an exit on the motorway and taking a long detour (30)*	2.11 (1.06)	0.70					
Misreading signs and getting lost (24)*	2.46 (1.20)	0.67					
Forgetting to release the handbrake before pulling out (5)*	1.86 (1.16)	0.46					
Wanting to back up and your car moves forward because you are in the wrong gear (27)*	1.70 (1.01)	0.43					
Taking the wrong road and taking a more familiar road out of habit (38)	2.30 (1.31)	0.42	0.35				
Not noticing the light has turned green (2)	1.87 (0.80)	0.40				0.36	
Not noticing the green arrow at a stoplight (18)	2.11 (1.12)	0.39				0.35	
Driving after drinking (16)*	1.77 (1.15)		0.66				
Ignoring the speed limit on the motorway (37)*	2.30 (1.48)		0.62				
Ignoring the speed limit in a residential area (33)*	2.52 (1.36)		0.57				
Staying in a lane until the last minute and forcing into the other lane (19)*	2.07 (1.22)		0.44				
Driving too close to the car ahead of you (32)	2.06 (1.13)		0.43				
Cutting bends too tightly and ending up in the left-hand lane (26)	1.99 (1.21)		0.42			0.36	
Crossing an intersection knowing that the light has already turned red (9)[a]	1.52 (0.86)		0.45			0.42	
Ignoring a new sign because you hadn't noticed it before (10)[a]	2.28 (1.14)		0.35				
Making sure not to become an obstacle for other drivers (39)*	4.51 (1.31)			0.72			
Adjusting speed to help a driver who is overtaking (3)*	3.86 (1.57)			0.59			
Pulling to the side so as not to block cars coming up behind you (23)*	3.91 (1.56)			0.59			
Taking other road users into account when parking so as not hinder their free movement (31)*	4.79 (1.23)			0.55			
Avoiding splashing other users (11)	4.42 (1.61)			0.49			
Avoiding using the left-hand lane to facilitate traffic flow (34)	3.75 (1.64)			0.48			
Making little use of the high beams to avoid glare (17)	3.71 (1.79)			0.48			
Letting pedestrians cross, even if you have the right-of-way (41)	3.81 (1.41)			0.44			0.33
Not following the car ahead too closely so as not to disturb it (4)	4.27 (1.49)			0.43			0.30
Getting angry with a certain type of driver and following him (35)*	2.41 (1.42)				−0.83		
Honking the horn to show annoyance with another driver (36)*	2.51 (1.46)				−0.82		
Getting angry with another driver and following him (12)*	1.62 (1.09)				−0.61		
Not honking your horn so as not to make noise (29)[a]	4.05 (1.19)			0.41	0.51		
Misjudging the distance when overtaking and pulling in quickly in front of the vehicle (15)*	1.60 (0.78)					0.71	
Making a left-hand turn in front of an undetected vehicle or one whose speed is underestimated (21)*	1.70 (0.76)					0.64	
Underestimating the speed of an oncoming vehicle when overtaking (13)*	1.98 (1.21)					0.61	
Making a left-hand turn and misjudging the approach speed (8)*	1.44 (0.64)					0.56	
Misjudging your speed coming off a main road and braking suddenly (20)	2.15 (0.94)					0.50	
Deliberately turning in front of a vehicle with no other vehicle behind it (28)	1.45 (0.78)		0.31			0.44	
Refusing to yield the right-of-way at an intersection, requiring the priority driver to stop and let you through (25)[a]	1.79 (0.88)	0.31				0.39	
Forgetting what gear you are in and checking (40)*	3.13 (1.51)	0.35					0.62
Trying to shift into the next gear when you are already in that gear (22)*	2.53 (1.37)						0.53
Making a mistake when changing gears (7)*	2.10 (1.02)	0.30					0.52
Driving in 4th while going fast enough to be in 5th (1)*	2.54 (1.28)						0.44
Overtaking a slower driver on the right (14)[a]	1.81 (1.19)						−0.44
% of Variance explained		13.69	8.33	6.34	4.47	3.86	3.24

Note: Factor loadings below 0.30 were omitted for the sake of clarity. Items of the 23 item-version are indicated by asterisks.
[a] A cut-off point of 0.39 was used for item loading values and items with loading values >0.39 on two factorial axes or more were excluded. Item 6, with loading values <0.39 on all the axes was excluded from the scale and is not included in the table. Item 14, with negative loading value >0.39 on the sixth axes was excluded.

8 – "While making a left-hand turn, you misjudge the distance between you and the oncoming vehicle, requiring the other vehicle to hit the brakes").

The sixth and last axis, "inexperience errors", included 4 inexperience error items and explained 3.24% of the variance. These items were characterized by the unintentional character of the slightly dangerous behavior that appeared to be caused by the individual's lack of driving experience (item 1 – "You realize you are driving in 4th although you are going fast enough to be in 5th").

After eliminating the 6 problematic items, the 35 items on the driver behavior scale could be distributed, after another PCA with Varimax rotation, into 6 axes explaining 42.83% of the variance. Cronbach's alphas have been calculated for each scale and ranged from questionable, for "ordinary violations" ($\alpha = 0.64$), "inattention errors" ($\alpha = 0.67$), "inexperience errors" ($\alpha = 0.65$) and "dangerous errors" ($\alpha = 0.69$), to acceptable for "positive behaviors" ($\alpha = 0.70$) and "aggressive violations" ($\alpha = 0.72$).

Table 3
Correlations among DBQ scales of the 23-item version.

		1	2	3	4	5	6
1	Dangerous errors	–					
2	Inattention errors	0.271***	–				
3	Inexperience errors	0.245**	0.462***	–			
4	Ordinary violations	0.154**	0.093*	0.012	–		
5	Aggressive violations	0.102*	0.044	−0.002	0.244**	–	
6	Positive behaviors	−0.075	−0.089*	−0.124*	−0.105*	−0.142**	–

* $p < 0.05$.
** $p < 0.01$.
*** $p < 0.001$.

3.2. Refining the scale

The main objective of the study was to develop a reliable self-reporting instrument for measuring drivers' risky behaviors leading to accidents. The 35-item version may not be practical for use in future self-reporting studies because, when used with other self-reporting measures, it can lead to questionnaires that are too long in terms of completion time. A shorter version that is capable of reliably measuring the factor structure reported above would be more practical to use. For this, the 4 items in each of the 6 dimensions involved (dangerous errors, inattention errors, inexperience errors, ordinary violations, aggressive violations and positive behaviors) with the highest loading on each of the 6 factors were selected, except for the aggressive violations dimension, which only had three items in the 35-item version. These 23 items then underwent another PCA with Varimax rotation. The items only loaded on one axis (i.e., loading <40 on the other axes) and all the items have the strongest loading on the expected axis. After rotation, the six factors explained 52.5% of the variance.

The version used for the rest of the analysis was the short version of the driver behavior questionnaire, comprising 23 items. The total scores for dangerous errors, inattention errors, inexperience errors, aggressive violations, ordinary violations and positive behaviors were calculated and used as composite scales in the following analyses.

3.3. Multiple correlation coefficients

Pearson's *r* Correlations between the 6 new scores of the short French version of the DBQ were calculated to examine the relationships between the types of behaviors differentiated by the DBQ. (Table 3) Positive behaviors were negatively correlated with inattention and inexperience errors, ordinary and aggressive violations. The 3 scales of errors were positively inter-correlated so as the 2 scales of violations. The ordinary and aggressive violations were positively correlated with dangerous errors and ordinary violations were positively correlated with inattention errors. Nevertheless, correlation coefficients are weak. Thus, scales are linked but provide different information and can been considered as distinct scales.

3.4. Variables associated with DBQ factor scores

In order to compare the new French version of DBQ with previous studies (Parker et al., 1995a; Reason et al., 1990), scores on each of the six new DBQ factors were regressed on demographic variables, namely age (in years), gender (1 = male, 2 = female) and weekly mileage. Standardized regression coefficients and significance levels are shown in Table 4.

Multiple regression model was not significant for dangerous errors. Inattention error score was associated with gender and weekly mileage. Both variables accounted for 6.2% of the variance in the inattention error score. The reported inattention errors were associated with femaleness and lower weekly mileage. Inexperience error score was significantly predicted by respondent's age, gender and weekly mileage. Together, these three variables accounted for 7.3% of the total variance in the inexperience error score. The reported inexperience errors were associated with femaleness, youth and lower weekly mileage. Ordinary violations were significantly predicted by gender, age and weekly mileage. The three variables explained 9.2% of the total variance in the ordinary violation score. The reported commission of ordinary violations was associated with maleness, youth and a higher weekly mileage. Aggressive violations were only significantly predicted by higher weekly mileage, this variable accounting for 4.9% of the total variance in aggressive violation score. Lastly, positive behaviors were only significantly predicted by age, with positive behavior score increasing as age increased, this factor accounting for 3.9% of the total variance in the positive behavior score.

3.5. Variables associated with the accident involvement

As crashes generally have a Poisson distribution, the number of crashes has been transformed into a dichotomous variable and a logistic regression analysis was performed with crashes (with 0 = no crash in the previous 5 years and 1 = at least one crash) as the dependent variable and gender, age, weekly mileage and the 6 DBQ scores as predictor variables. A total of 525 cases were analyzed and the full model was significantly reliable (chi-square = 46.79, $df = 9$, $p < 0.0001$, $p = 0.894$ to the Hosmer–Lemeshow test). This model account between 8.5% and 12% of the variance in crashes, with 92.8% of the participants without crash successfully predicted. However, only 16.3% of the predictions for group with at least one crash were accurate. Overall, 68.6% of predictions were accurate. The final model included age (OR = 0.956), weekly mileage (OR = 1.255), score of dangerous errors (OR = 1.09), inattention errors (OR = 1.076) and inexperience errors (OR = 0.931). Having at least a crash in the last 5 years is associated with lower age, lower inexperience error score and higher scores for dangerous errors, inattention errors and higher weekly mileage. Gender and the other DBQ scores were not significant contributors to the final regression model.

4. General discussion

4.1. Validating a questionnaire

The purpose of this study was to validate a new version of the Driver Behavior Questionnaire on a French sample in order to understand more precisely the aberrant driving behaviors by differentiating between different types of driving behaviors. These driving behaviors included violation behaviors (aggressive and ordinary) and errors (dangerous errors and errors with less serious consequences which may be due to inattention or inexperience) among behaviors with an accident risk, and also positive behaviors toward other road users.

This study validates the DBQ scales with a French sample and provides differentiation between different types of driving

Table 4
Standardized β for the multiple linear regressions with each DBQ scores of the 23-item version as dependent variable and gender, age and weekly mileage as predictors.

	Dangerous errors	Inattention errors	Inexperience errors	Ordinary violations	Aggressive violations	Positive behaviors
Gender[a]	0.015	0.109*	0.145***	−0.233***	−0.009	−0.047
Age	0.032	−0.025	−0.126**	−0.095*	−0.057	0.201***
Weekly mileage	−0.047	−0.2***	−0.156***	0.165***	0.228***	−0.037
R^2	0.003	0.019	0.078	0.097	0.054	0.044
Adjusted R^2	−0.002	0.062*	0.073***	0.092***	0.049***	0.039***

* $p < 0.05$.
** $p < 0.01$.
*** $p < 0.001$.
[a] 1 = male, 2 = female.

behaviors. A reliable scale of self-reported behaviors providing a useful classification of driving behavior was developed based on different existing versions of DBQ. From the original 41 items, an instrument with 35 items and a short version with 23 items were produced. Both revealed a 6-factor structure that is easy to interpret (ordinary violations, aggressive violations, dangerous errors, errors inattention, inexperience errors and positive behaviors), with internal reliabilities ranging from questionable to acceptable.

The results thus appear to confirm the aberrant behavior classification produced by Reason et al. (1990) for driver behaviors and showed a distinction between transgressions and errors, as demonstrated by Reason et al. (1990) and observed in most studies (Aberg and Rimmö, 1998; Blockey and Hartley, 1995; Lajunen et al., 2004; Parker et al., 2000, 1995a, 1995b; Xie and Parker, 2002), notably for a French sample of elderly people (Gabaude et al., 2010; Obriot-Claudel and Gabaude, 2004). Violations (ordinary and aggressive) are distinguished from other types of behavior with accident risks, i.e., errors (dangerous, inattention and inexperience). These two types of behavior are distinguished by their intentionality. Violations ("transgressions" for Reason et al., 1990), that is deliberate transgressions of social codes or rules, refer to intentional behaviors with a motivational component. On the other hand, errors, which correspond to a failure of planned actions to achieve their goal, refer to unintentional difference between the action and the socially constructed behaviors.

Based on the work by Lawton et al. (1997b), two types of violation are differentiated in the present study. In keeping with what is observed with the English, Finnish and Dutch samples (Lajunen et al., 2004; Lawton et al., 1997a; Özkan et al., 2006), the structure obtained in this French sample, with an average age being 30 years of age, shows two violation axes: ordinary violations and aggressive violations, which replicate those obtained by Lawton et al. (1997a) on a relatively young sample (17–40 years of age). However, on a wider sample in terms of age, Lawton et al. (1997b) found that, next to the aggressive violation axis, the ordinary violation behaviors were distributed into two axes: "fast driving" and "maintaining progress" behaviors. This second distinction is not found in the present study. Collecting data on a larger and older French sample would thus be interesting in order to verify whether ordinary violations are differentiated in terms of their relation to speed and maintaining progress on older drivers.

The present study also aims to differentiate between different types of errors. The three axes obtained confirm those found by Aberg and Rimmö (1998): dangerous errors, inattention errors and inexperience errors. They group together items corresponding both to errors and to lapses according to the classification made by Reason et al. (1990). Certain items in the errors group however load onto two or three error axes at the same time, which shows that the distinction between the three types of errors is not always obvious and these three axes group together items that all referred to the same general category of errors (Reason et al., 1990). Distinguishing between the different kinds of errors is of interest in that it provides a more detailed understanding of individuals' behaviors. Thus, for example, depending on their age or gender, individuals may have behaviors related to different types of errors.

Lastly, different items load on the positive behaviors axis, related to pro-social behaviors designed to facilitate interactions with other users, whether drivers or pedestrians. As road behaviors are not limited to the aberrant behaviors measured by the DBQ, these behaviors have to be taken into account (Özkan and Lajunen, 2005a). This study thus validates the positive behavior questionnaire proposed by Özkan and Lajunen (2005a) on a French sample.

4.2. Relationships between demographic and mobility variables, DBQ scores and crashes

The results shows that femaleness is associated with inattention and inexperience errors, which is in line with the results of many studies that have shown a greater propensity among women to declare more lapses (Özkan and Lajunen, 2006; Parker et al., 1995a; Reason et al., 1990) and inexperience errors (Aberg and Rimmö, 1998). The greater propensity among men to commit dangerous errors found by Aberg and Rimmö (1998) is not found in the present study, however. The studies nonetheless show rather contradictory results in terms of the link between gender and error behaviors (Blockey and Hartley, 1995; Özkan and Lajunen, 2005b, 2006; Parker et al., 1995a; Reason et al., 1990). The results also show that male drivers declare more ordinary violations. This result is in keeping with the results found in the literature showing a greater propensity among men to declare more road transgressions than women, at all ages (Aberg and Rimmö, 1998; Blockey and Hartley, 1995; Harré et al., 1996; Obriot-Claudel and Gabaude, 2004; Özkan and Lajunen, 2005b, 2006; Parker et al., 1995a; Simon and Corbett, 1996; de Winter and Dodou, 2010). More precisely, the results of the present study shows gender differences in ordinary violations, but not in aggressive violations, which were found in others studies (Lawton et al., 1997b; Özkan and Lajunen, 2006). This shows the importance of making a distinction between these two types of violations.

In keeping with the literature, results concerning age show that younger drivers commit more violations (Aberg and Rimmö, 1998; Blockey and Hartley, 1995; Obriot-Claudel and Gabaude, 2004; Özkan and Lajunen, 2005a; Özkan et al., 2006; Parker et al., 2000, 1995a; Rimmö and Hakamies-Blomqvist, 2002; de Winter and Dodou, 2010) and more precisely, declare more ordinary violations than older individuals (Özkan et al., 2006). The results also show that the number of inexperience errors drops with age: as younger drivers had less driving experience, they are more likely to commit inexperience errors than more experienced drivers (de Winter and Dodou, 2010). Aberg and Rimmö (1998), however, did not find this association between age and inexperience errors, which could be explained by the difference in the learning driving conditions between France and Sweden. Lastly, in keeping with the results from Özkan and Lajunen (2005a), the results show that age is positively connected to positive behaviors,

which can be explained by the focusing of young drivers' attention to the traffic situation because of their driving inexperience.

In keeping with previous studies (Aberg and Rimmö, 1998; Blockey and Hartley, 1995; Gabaude et al., 2010; Özkan and Lajunen, 2005a; Parker et al., 1995a), the results show a link between heavy driving activity, lower scores for inattention and inexperience errors and higher scores for ordinary and aggressive violations. These relationships may be explained by the greater driving experience benefiting drivers who drive over greater distances. Thus, the longer the distances, the more one acquires a certain degree of experience that reduces the risk of committing inattention and inexperience errors but increase the likelihood of violating traffic regulations (ordinary violations) or social rules (aggressive violations).

The results show that having at least one crash in the last 5 years is associated with lower age, higher weekly mileage, lower inexperience error score and higher scores for dangerous errors and inattention errors. The link between higher driving activity, lower inexperience error scores and involvement in at least one accident can be explained by exposure, as the results also show the link between higher weekly mileage and lower inexperience error scores. The connection between errors and past accidents has been observed in a meta-analysis by de Winter and Dodou (2010) and the results obtained on the relation between inattention errors and crashes are in line with previous studies (Parker et al., 2000; Roca et al., 2013). These results must be treated with caution however, as the DBQ scores explain only a very small portion (between 8.5% and 12%) of the variance of crashes. Nevertheless, as the main goal of the study was to better understand the variables that explain driving behaviors, these results are nonetheless quite interesting and may provide a better understanding of individual differences in the risk of road accident in France even if the effects of other variables need to be explored.

5. Limitations of the study

While this study provided a French enriched version of the DBQ, there are some limitations that may moderate the generalizability of the findings and that have to be taken into account in planning future research. First, we recruited a large and diverse sample in terms of age and geographical location through a web-based survey. Nevertheless, the sample is mostly from middle and upper socioprofessional categories, with over 60% of students, employees of managerial-level, or senior intellectual workers, which is not representative of French population (INSEE, 2011). Hence, the results may not be applied to drivers issued from socioprofessional categories more disadvantaged. Besides, the results may not be applied to all the older drivers since the data collection through internet may have led to recruit older adults who are not representative of the population. So, there could be a differential effect in the recruitment of older vs. younger drivers.

Second, as in the DBQ by Reason et al. (1990), the behavior classification provided by this questionnaire was based on declared behaviors and not on observed behaviors, which may have limits, notably concerning the negative impact of social desirability. Nonetheless, Lajunen and Summala (2003) have shown that the bias caused by social desirability was minimal in the answers on the DBQ. Moreover, there is a strong link between the driver behaviors declared, measured with the DBQ, and actual driver behaviors on the road (Rolls et al., 1991). Behaviors as measured by this new version of the DBQ can thus provide a good approach to risk behaviors measured more objectively.

6. Conclusion

The results of this study corresponded to the classification by Reason et al. (1990), with the distinction between errors and transgressions being obvious. Furthermore, taking into account the studies that differentiate several types of violations and errors and positive behaviors, this validation study led to a six-factor structure that enabled to differentiate between dangerous errors, inattention errors, inexperience errors, ordinary violations, aggressive violations and, lastly, positive behaviors that are rarely measured in driver behavior studies.

This new version of the DBQ provided a more completed categorization of aberrant driving behaviors and of positive driving behaviors. This tool may be useful for all researchers which want to investigate the behaviors of French drivers, whatever their age and their level of driving experience. It will be possible to gain a more detailed understanding of driver behaviors and of the related psychological and mobility factors. Validated on a wide French sample, this tool may prove to be useful in measuring and analyzing differences in the frequency of these behaviors, notably as a function of gender and age, thus making it possible to implement prevention campaigns adapted to the intended audience.

Acknowledgement

We would like thank the participants for their participation and the reviewers for their very constructive comments.

References

Aberg, L., Rimmö, P.-A., 1998. Dimensions of aberrant driver behaviour. Ergonomics 41, 39–56.
Armoogum, J., Hubert, J.-P., Roux, S., Jeannic, T.L., 2010. Plus de voyages, plus de kilomètres quotidiens: une tendance à l'homogénéisation des comportements de mobilité des Français, sauf entre ville et campagne. "La Revue du CGDD, numéro spécial La Mobilité des Français, panorama issu de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements 2008"., pp. 5–24.
Blockey, P.N., Hartley, L.R., 1995. Aberrant driving behaviour: errors and violations. Ergonomics 38 (9), 1759–1771.
de Winter, J.C.F., Dodou, D., 2010. The Driver Behavior Questionnaire as a predictor of accidents: a meta-analysis. Journal of Safety Research 41, 463–470.
Deroin, V., 2010. Diffusion et utilisation des TIC en France et en Europe en 2009. DEPS – Culture Chiffres 2 (2), 1–12.
Gabaude, C., Marquié, J.-C., Obriot-Claudel, F., 2010. Self-regulatory driving behaviour in the elderly: relationships with aberrant driving behaviours and perceived abilities. Le Travail Humain 73 (1), 31–52.
Harré, N., Field, J., Kirkwood, B., 1996. Gender differences and areas of common concern in the driving behaviors and attitudes of adolescents. Journal of Safety Research 27 (3), 163–173.
INSEE, 2011. France, portrait social – édition 2011. Fiches – Travail, emploi. INSEE Références, Paris.
Lajunen, T., Parker, D., Summala, H., 2004. The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: a cross-cultural study. Accident Analysis & Prevention 36 (2), 231–238.
Lajunen, T.J., Summala, H., 2003. Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses. Transportation Research. Part F: Traffic Psychology and Behaviour 6, 97–107.
Lawton, R., Parker, D., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G., 1997a. The role of affect in predicting social behaviours: the case of road traffic violations. Journal of Applied Social Psychology 27, 1258–1276.
Lawton, R., Parker, D., Stradling, S.G., Manstead, A.S.R., 1997b. Predicting road traffic accidents: the role of social deviance and violations. British Journal of Psychology 88 (2), 249–262.
Obriot-Claudel, F., Gabaude, C., 2004. The Driver Behaviour Questionnaire: a French study applied to elderly drivers. In: Proceedings of the ICTTP' 2004, Nottigham, UK.
Özkan, T., Lajunen, T., 2005a. A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviours Scale. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 8 (4–5), 355–368.
Özkan, T., Lajunen, T., 2005b. Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young turkish drivers. Aggresive Behavior 31 (6), 547–558.
Özkan, T., Lajunen, T., 2006. 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 9, 269–277.

Özkan, T., Lajunen, T., Summala, H., 2006. Driver Behaviour Questionnaire: a follow-up study. Accident Analysis & Prevention 38 (2), 386–395.
Parker, D., Lajunen, T., Stradling, S., 1998. Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violations on the road. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 1 (1), 11–24.
Parker, D., McDonald, L., Rabbitt, P., Sutcliffe, P., 2000. Elderly drivers and their accidents: the Aging Driver Questionnaire. Accident Analysis & Prevention 32 (6), 751–759.
Parker, D., Reason, J.T., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G., 1995a. Driving errors, driving violations and accident involvement. Ergonomics 38 (5), 1036–1048.
Parker, D., West, R., Stradling, S., Manstead, A.S.R., 1995b. Behavioural characteristics and involvement in different types of traffic accident. Accident Analysis & Prevention 27 (4), 571–581.
Reason, J.T., Manstead, A.S.R., Stradling, S., Baxter, J.S., Campbell, K., 1990. Errors and violations on the roads: a real distinction? Ergonomics 33 (10/11), 1315–1332.
Rimmö, P.A., Hakamies-Blomqvist, L., 2002. Older drivers' aberrant driving behaviour, impaired activity, and health as reasons for self-imposed driving limitations. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 5 (1), 47–62.
Roca, J., Lupiáñez, J., López-Ramón, M.-F., Castro, C., 2013. Are drivers' attentional lapses associated with the functioning of the neurocognitive attentional networks and with cognitive failure in everyday life? Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 17, 98–113.
Rolls, G., Hall, R.D., Ingham, R., McDonald, M., 1991. Accident risk and behavioural patterns of younger drivers. AA Foundation for Road Safety Research, Southampton.
Rumar, K., 1985. The role of perceptual and cognitive filters in observed behaviour. In: Evans, L., Schwing, R.C. (Eds.), Human Behaviour and Traffic Safety. Plenum Press, New York, pp. 151–170.
Simon, F., Corbett, C., 1996. Road traffic offending, stress, age, and accident history among male and female drivers. Ergonomics 39, 757–780.
Sullman, M.J.M., Meadows, M., Pajo, K., 2004. Errors, lapses and violations in the drivers of heavy vehicles. In: Traffic and transport psychology: theory and application: proceedings of the ICTTP 2000, p. 147-.
Xie, C.-Q., Parker, D., 2002. A social psychological approach to driving violations in two Chinese cities. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 5 (4), 293–308.

Annexe 8. Étude 6.

Annexe 8.1. Questionnaire en ligne.

N.B. L'ordre des trois échelles du DOSPERT était contrebalancé. Au total, 6 versions du questionnaire ont été administrées.

Enquête sur les comportements à risque

Bonjour,

Doctorante en psychologie, je mène actuellement une étude afin d'avoir une idée plus précise des comportements à risque des individus.

Pour mener à bien cette étude, il vous est demandé de répondre, individuellement, à toutes les questions suivantes, sachant qu'il n'existe ni bonne, ni mauvaise réponse.

Seules vos réponses sincères nous intéressent. Soyez aussi honnête que possible. Ce questionnaire est entièrement anonyme.

Nous vous demandons de répondre à chaque question aussi rapidement que possible, en cochant un chiffre pour chaque question.
ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

Il n'y a pas de limite de temps.

Je vous remercie de votre participation !

Pour des informations complémentaires : ludivine.gueho@ifsttar.fr

Continuer »

Fourni par Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.
Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Enquête sur les comportements à risque

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

(partie 1/5) Pour chacune des phrases suivantes, veuillez indiquer la probabilité que vous preniez part à l'activité spécifiée ou que vous adoptiez le comportement spécifié si vous vous retrouviez dans la situation décrite.

Veuillez, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en ne cochant qu'un seul chiffre :

* Cochez le 1 si vous pensez qu'il est extrêmement peu probable que vous adoptiez ce comportement
* Cochez le 7 si vous pensez qu'il est extrêmement probable que vous adoptiez ce comportement
* Les chiffres intermédiaires vous permettent de nuancer votre réponse.

Si, après avoir répondu, vous changez d'avis, il suffit de cocher un autre chiffre.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

Manger régulièrement des aliments gras et sucrés *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Avouer que vos goûts sont différents de ceux d'un ami *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Partir en camping sans savoir où planter sa tente *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Parier une journée de salaire aux courses de chevaux *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Prêter un mois de salaire ou une somme d'argent équivalente à un ami *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Boire beaucoup d'alcool lors d'une activité sociale *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Tricher dans votre déclaration d'impôt *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Être en désaccord avec une figure d'autorité (supérieur, policier, parent, etc.) sur une question importante *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Jouer une journée de salaire aux machines à sous au casino *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Avoir une aventure avec un homme ou une femme marié(e) *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Présenter le travail de quelqu'un d'autre comme étant le vôtre *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Descendre une piste de ski exigeant une habileté plus grande que la vôtre ou faire du hors piste *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Investir 5% de vos revenus annuels en bourse *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

S'engager régulièrement dans des sports dangereux (escalade, rafting, etc.) *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Parier une journée de salaire sur le résultat d'un événement sportif ou au loto *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Avoir des relations sexuelles sans protection *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Révéler le secret d'un ami à quelqu'un *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Conduire une voiture sans porter de ceinture de sécurité *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Investir 10% de vos revenus annuels dans une nouvelle entreprise *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Prendre un cours de parachutisme *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Conduire un deux roues motorisé sans casque protecteur *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Choisir une carrière qui vous plaît vraiment plutôt qu'une carrière plus sure *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Dire votre opinion sur une question controversée lors d'une discussion *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Vous faire bronzer sans écran solaire *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Effectuer un saut à l'élastique *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Partir faire un safari en Afrique *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Rentrer chez vous à pied le soir, seul(e) dans un quartier peu sûr *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Déménager dans une ville éloignée de votre famille *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Entreprendre une nouvelle carrière au cours de la trentaine *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Faire une copie illégale d'un logiciel *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Garder un portefeuille trouvé contenant 200€ *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Fumer un paquet de cigarettes par jour *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Placer 5% de vos revenus annuels dans une société d'investissement du type SICAV *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

Consommer une substance psychoactive illicite *

1 2 3 4 5 6 7

extrêmement peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement probable

« Retour | Continuer »

Enquête sur les comportements à risque

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

(partie 2/5) Chacun perçoit le risque d'une situation de façon personnelle et instinctive. Nous sommes intéressés par votre évaluation intuitive du niveau de risque que vous pourriez rencontrer dans chacune des situations et des comportements suivants.

Pour chacune des phrases suivantes, veuillez indiquer le niveau de risque que vous percevez dans la situation décrite.

Veuillez, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en ne cochant qu'un seul chiffre :

* Cochez le 1 si percevez cette situation comme pas du tout risquée
* Cochez le 7 si vous percevez cette situation comme extrêmement risquée
* Les chiffres intermédiaires vous permettent de nuancer votre réponse.

Si, après avoir répondu, vous changez d'avis, il suffit de cocher un autre chiffre.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

Manger régulièrement des aliments gras et sucrés *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Avouer que vos goûts sont différents de ceux d'un ami *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Partir en camping sans savoir où planter sa tente *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Parier une journée de salaire aux courses de chevaux *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Prêter un mois de salaire ou une somme d'argent équivalente à un ami *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Boire beaucoup d'alcool lors d'une activité sociale *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Tricher dans votre déclaration d'impôt *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Être en désaccord avec une figure d'autorité (supérieur, policier, parent, etc.) sur une question importante *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Jouer une journée de salaire aux machines à sous au casino *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Avoir une aventure avec un homme ou une femme marié(e) *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Présenter le travail de quelqu'un d'autre comme étant le vôtre *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Descendre une piste de ski exigeant une habileté plus grande que la vôtre ou faire du hors piste *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Investir 5% de vos revenus annuels en bourse *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

S'engager régulièrement dans des sports dangereux (escalade, rafting, etc.) *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Parier une journée de salaire sur le résultat d'un événement sportif ou au loto *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Avoir des relations sexuelles sans protection *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Révéler le secret d'un ami à quelqu'un *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Conduire une voiture sans porter de ceinture de sécurité *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Investir 10% de vos revenus annuels dans une nouvelle entreprise *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Prendre un cours de parachutisme *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Conduire un deux roues motorisé sans casque protecteur *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Choisir une carrière qui vous plaît vraiment plutôt qu'une carrière plus sure *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Dire votre opinion sur une question controversée lors d'une discussion *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Vous faire bronzer sans écran solaire *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Effectuer un saut à l'élastique *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Partir faire un safari en Afrique *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Rentrer chez vous à pied le soir, seul(e) dans un quartier peu sûr *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Déménager dans une ville éloignée de votre famille *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Entreprendre une nouvelle carrière au cours de la trentaine *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Faire une copie illégale d'un logiciel *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Garder un portefeuille trouvé contenant 200€ *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Fumer un paquet de cigarettes par jour *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Placer 5% de vos revenus annuels dans une société d'investissement du type SICAV *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Consommer une substance psychoactive illicite *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

Enquête sur les comportements à risque

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

(partie 3/5) Chacun perçoit les bénéfices apportés par une situation de façon personnelle et instinctive. Nous sommes intéressés par votre évaluation intuitive du niveau de bénéfices que vous pourriez obtenir dans chacune des situations et des comportements suivants.

Pour chacune des phrases suivantes, veuillez indiquer le niveau de bénéfices que vous pensez pouvoir tirer de la situation décrite.

Veuillez, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en ne cochant qu'un seul chiffre :

* Cochez le 1 si vous pensez que vous ne pourriez tirer aucun bénéfice de la situation
* Cochez le 7 si vous pensez que vous pourriez tirer d'importants bénéfices de la situation
* Les chiffres intermédiaires vous permettent de nuancer votre réponse.

Si, après avoir répondu, vous changez d'avis, il suffit de cocher un autre chiffre.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

Manger régulièrement des aliments gras et sucrés *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Avouer que vos goûts sont différents de ceux d'un ami *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Partir en camping sans savoir où planter sa tente *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Parier une journée de salaire aux courses de chevaux *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Prêter un mois de salaire ou une somme d'argent équivalente à un ami *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Boire beaucoup d'alcool lors d'une activité sociale *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Tricher dans votre déclaration d'impôt *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Être en désaccord avec une figure d'autorité (supérieur, policier, parent, etc.) sur une question importante *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Jouer une journée de salaire aux machines à sous au casino *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Avoir une aventure avec un homme ou une femme marié(e) *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Présenter le travail de quelqu'un d'autre comme étant le vôtre *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Descendre une piste de ski exigeant une habileté plus grande que la vôtre ou faire du hors piste *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Investir 5% de vos revenus annuels en bourse *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

S'engager régulièrement dans des sports dangereux (escalade, rafting, etc.) *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Parier une journée de salaire sur le résultat d'un événement sportif ou au loto *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Avoir des relations sexuelles sans protection *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Révéler le secret d'un ami à quelqu'un *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Conduire une voiture sans porter de ceinture de sécurité *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ d'importants bénéfices

Investir 10% de vos revenus annuels dans une nouvelle entreprise *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Prendre un cours de parachutisme *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Conduire un deux roues motorisé sans casque protecteur *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Choisir une carrière qui vous plaît vraiment plutôt qu'une carrière plus sure *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Dire votre opinion sur une question controversée lors d'une discussion *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Vous faire bronzer sans écran solaire *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Effectuer un saut à l'élastique *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Partir faire un safari en Afrique *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Rentrer chez vous à pied le soir, seul(e) dans un quartier peu sûr *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Déménager dans une ville éloignée de votre famille *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Entreprendre une nouvelle carrière au cours de la trentaine *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Faire une copie illégale d'un logiciel *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Garder un portefeuille trouvé contenant 200€ *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Fumer un paquet de cigarettes par jour *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Placer 5% de vos revenus annuels dans une société d'investissement du type SICAV *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Consommer une substance psychoactive illicite *

1 2 3 4 5 6 7

aucun bénéfice ○○○○○○○ d'importants bénéfices

Enquête sur les comportements à risque

*Obligatoire

(partie 4/5) A présent, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, pour vous, est le plus marquant dans votre caractère.

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 en n'entourant qu'un seul chiffre :

* Cochez le 1 si vous pensez que cette proposition n'est jamais vraie pour vous
* Cochez le 7 si vous pensez que cette proposition est toujours vraie pour vous
* Les chiffres intermédiaires vous permettent de nuancer votre réponse.

Par exemple, si vous cochez le chiffre 7, cela revient à dire que vous pensez que cette affirmation reflète parfaitement votre caractère.

Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses. Ce questionnaire est entièrement anonyme.

Autoritaire *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○○○○○○○ toujours vrai

Affectueux(se) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○○○○○○○ toujours vrai

Lunatique *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○○○○○○○ toujours vrai

Forte personnalité *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○○○○○○○ toujours vrai

Va vers les autres *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○○○○○○○ toujours vrai

Consciencieux(se) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○○○○○○○ toujours vrai

Energique *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○○○○○○○ toujours vrai

Sensible aux besoins des autres *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○○○○○○○ toujours vrai

Franc(he) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○○○○○○○ toujours vrai

Aptitude au commandement *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○○○○○○○ toujours vrai

Compréhensif(ve) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○○○○○○○ toujours vrai

Imprévisible *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○○○○○○○ toujours vrai

Dominateur(trice) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Empressé(e) à alléger les peines d'autrui *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Digne de confiance *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Résolu(e) dans ses prises de position *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Compatissant(e) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Vaniteux(se) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Agit en chef *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Chaleureux(se) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Sérieux(se) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

A l'esprit de compétition *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Tendre *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Réservé(e) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Prêt(e) à prendre des risques *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Doux(ce) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

Fantaisiste *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai

« Retour | Continuer »

Enquête sur les comportements à risque

*Obligatoire

(partie 5/5) Informations générales

Vous êtes *
cochez la case adéquate

- ☐ Un homme
- ☐ Une femme

Votre âge *

Votre pays de résidence *

Situation professionnelle *
cochez la case adéquate

- ☐ Agriculteur(trice), exploitant(e) agricole
- ☐ Artisan
- ☐ Commerçant(e)
- ☐ Chef d'entreprise, Directeur de Société
- ☐ Cadre du secteur privé
- ☐ Cadre de la fonction publique
- ☐ Profession libérale
- ☐ Profession Intellectuelle Supérieure
- ☐ Profession intermédiaire (Infirmière, Contremaître…)
- ☐ Employé(e)
- ☐ Ouvrier(e)
- ☐ Sans profession
- ☐ Chômeur(se) ->Dans ce cas, indiquez également quelle était votre dernière profession dans les cases ci-dessus
- ☐ Retraité(e) -> Dans ce cas, indiquez également quelle était votre dernière profession dans les cases ci-dessus
- ☐ Etudiant(e)

Si vous êtes étudiant(e), veuillez préciser la filière

Si vous êtes étudiant(e), veuillez préciser le niveau d'étude

Merci pour votre participation!!

« Retour | Envoyer

N'envoyez jamais de mots de passe via Google Forms.

Fourni par Google. Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.
Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Annexe 8.2. Résultats statistiques complémentaires.

Tableau 12

Moyennes (et écart-types) pour chacun des items aux échelles de prise de risque, de perception du risque et de perception des bénéfices du DOSPERT (N = 879)

Échelle de prise de risque			Échelle de perception du risque		Échelle de perception des bénéfices	
N° item	Items	Moyenne	N° item	Moyenne	N° item	Moyenne
1	Manger régulièrement des aliments gras et sucrés (s)	4.22	1	4.74	1	2.50
2	Avouer que vos goûts sont différents de ceux d'un ami (s)	5.67	2	2.02	2	4.14
3	Partir en camping sans savoir où planter sa tente (r)	3.70	3	3.00	3	3.95
4	Parier une journée de salaire aux courses de chevaux (fp)	1.29	4	5.64	4	1.31
5	Prêter un mois de salaire ou une somme d'argent équivalente à un ami (fi)	3.06	5	4.56	5	5.80
6	Boire beaucoup d'alcool lors d'une activité sociale (h)	3.32	6	5.09	6	4.88
7	Tricher dans votre déclaration d'impôt (e)	1.75	7	5.77	7	2.09
8	Être en désaccord avec une figure d'autorité (supérieur, policier, parent, etc.) sur une	4.65	8	3.98	8	3.31
9	Jouer une journée de salaire aux machines à sous au casino (fp)	1.50	9	5.69	9	4.59
10	Avoir une aventure avec un homme ou une femme marié(e) (e)	2.63	10	4.84	10	2.28
11	Présenter le travail de quelqu'un d'autre comme étant le vôtre (e)	1.46	11	5.53	11	4.01
12	Descendre une piste de ski exigeant une habileté plus grande que la vôtre ou faire du	2.85	12	5.59	12	5.08
13	Investir 5% de vos revenus annuels en bourse (fi)	2.09	13	5.05	13	4.01
14	S'engager régulièrement dans des sports dangereux (escalade, rafting, etc.) (r)	3.14	14	4.69	14	4.14
15	Parier une journée de salaire au loto ou sur le résultat d'un événement sportif (fp)	1.47	15	5.52	15	1.39
16	Avoir des relations sexuelles sans protection (hs)	2.43	16	6.09	16	3.00
17	Révéler le secret d'un ami à quelqu'un (e)	2.26	17	5.06	17	3.56
18	Conduire une voiture sans porter de ceinture de sécurité (hs)	1.70	18	6.04	18	2.21

19	Investir 10% de vos revenus annuels dans une nouvelle entreprise (fi)	2.32	19	5.02	19	3.10
20	Suivre un cours de parachutisme (r)	3.46	20	3.29	20	2.23
21	Conduire une motocyclette sans casque protecteur (hs)	1.56	21	6.29	21	2.62
22	Choisir une carrière qui vous plaît vraiment plutôt qu'une carrière sécuritaire (s)	5.21	22	3.60	22	3.51
23	Dire votre opinion sur une question controversée lors d'une discussion (s)	5.45	23	2.80	23	2.15
24	Vous faire bronzer sans écran solaire (hs)	3.62	24	4.85	24	2.65
25	Effectuer un saut à l'élastique (r)	2.99	25	4.10	25	2.14
26	Partir faire un safari en Afrique (r)	3.96	26	3.04	26	2.77
27	Rentrer chez vous à pied le soir, seul(e) dans un quartier peu sûr (s)	3.95	27	4.66	27	3.08
28	Déménager dans une ville éloignée de votre famille (s)	4.99	28	2.23	28	3.45
29	Entreprendre une nouvelle carrière au cours de la trentaine (s)	4.48	29	3.27	29	2.20
30	Faire une copie illégale d'un logiciel (s)	4.41	30	3.36	30	1.95
31	Garder un portefeuille trouvé contenant 200€ (e)	3.56	31	2.50	31	1.74
32	Fumer un paquet de cigarettes par jour (h)	2.09	32	6.08	32	1.29
33	Placer 5% de vos revenus annuels dans une société d'investissement du type SICAV (fi)	2.12	33	4.42	33	3.57
34	Consommer une substance psychoactive illicite (he)	2.52	34	5.33	34	2.24

Note. (s) = domaine social; (r) = domaine des loisir; (e) = domaine éthique; (h) = domaine de la santé/ sécurité; (hs) = domaine santé/ social; (fp) = domaine financier (paris); (fi) = domaine financier (investissements), selon la classification de Weber et al. (2002) et Blais & Weber (2006).

Tableau 13

Moyennes et écart-types selon le sexe et la classe d'âge pour l'échelle de prise de risque

Classes d'âge	sexe	PDR total	Transgression	Loisirs	Financier	Social	*N*
< 20	homme	3.48 (.58)	3.12 (.87)	4.34 (1.63)	1.80 (.76)	5.70 (.82)	23
	femme	3.22 (.59)	2.95 (.86)	3.87 (1.60)	1.71 (.78)	5.14 (.87)	115
	Total	3.26 (.60)	2.98 (.86)	3.95 (1.61)	1.73 (.77)	5.23 (.89)	138
21-29	homme	3.43 (.67)	3.29 (.89)	4.04 (1.68)	1.81 (.75)	5.23 (.91)	106
	femme	3.26 (.66)	3.10 (.93)	3.64 (1.61)	1.72 (.88)	5.16 (.94)	214
	Total	3.32 (.67)	3.17 (.92)	3.77 (1.64)	1.75 (.84)	5.18 (.93)	320
30-39	homme	3.38 (.83)	3.08 (1.04)	3.80 (1.75)	2.23 (1.14)	5.14 (1.12)	69
	femme	3.01 (.69)	2.68 (.95)	3.18 (1.56)	1.79 (.87)	5.12 (1.00)	95
	Total	3.16 (.77)	2.85 (1.01)	3.44 (1.67)	1.98 (1.02)	5.12 (1.05)	164
40-49	homme	2.98 (.69)	2.81 (.97)	2.91 (1.27)	1.84 (.84)	4.79 (1.12)	45
	femme	2.92 (.64)	2.57 (.84)	2.82 (1.51)	1.85 (.96)	5.12 (1.17)	51
	Total	2.95 (.66)	2.68 (.91)	2.86 (1.40)	1.85 (.90)	4.96 (1.16)	96
50-59	homme	2.78 (.74)	2.35 (.91)	2.84 (1.68)	1.79 (.96)	4.94 (1.32)	42
	femme	2.60 (.55)	2.21 (.76)	2.23 (1.35)	1.68 (.56)	4.93 (1.10)	64
	Total	2.67 (.64)	2.26 (.82)	2.47 (1.51)	1.72 (.74)	4.93 (1.18)	106
>=60	homme	2.45 (.73)	2.05 (.82)	2.35 (1.35)	1.74 (.69)	4.35 (1.14)	30
	femme	2.73 (.59)	2.36 (.85)	2.18 (1.09)	1.88 (.68)	5.05 (1.22)	24
	Total	2.57 (.68)	2.19 (.84)	2.27 (1.23)	1.81 (.68)	4.66 (1.22)	54
Total	homme	3.18 (.79)	2.92 (1.01)	3.52 (1.72)	1.90 (.90)	5.06 (1.10)	315
	femme	3.08 (.67)	2.82 (.94)	3.31 (1.64)	1.75 (.83)	5.11 (.99)	563
	Total	3.11 (.72)	2.86 (.97)	3.39 (1.67)	1.80 (.86)	5.09 (1.03)	878

Tableau 14

Moyennes et écart-types selon le sexe et la classe d'âge pour l'échelle de risque perçu

Classes d'âge	sexe	RP total	Transgression	Loisirs	Financier	Social	*N*
< 20	homme	4.45 (.82)	4.88 (1.08)	3.39 (1.41)	5.36 (.75)	3.20 (1.16)	23
	femme	4.54 (.57)	5.07 (.71)	3.51 (1.05)	5.32 (.99)	3.18 (.86)	115
	Total	4.53 (.62)	5.03 (.78)	3.49 (1.12)	5.32 (.95)	3.18 (.92)	138
21-29	homme	4.18 (.81)	4.50 (.89)	3.25 (1.26)	5.07 (1.30)	3.10 (1.00)	106
	femme	4.47 (.57)	4.80 (.71)	3.72 (1.16)	5.29 (1.07)	3.27 (.91)	214
	Total	4.37 (.67)	4.70 (.78)	3.57 (1.21)	5.22 (1.16)	3.21 (.94)	320
30-39	homme	4.19 (.76)	4.66 (.85)	3.26 (1.39)	4.85 (1.22)	3.00 (1.15)	69
	femme	4.58 (.71)	5.05 (.88)	4.00 (1.35)	5.32 (1.13)	3.04 (.98)	95
	Total	4.42 (.76)	4.89 (.89)	3.69 (1.41)	5.12 (1.19)	3.02 (1.05)	164
40-49	homme	4.40 (.76)	4.75 (.92)	3.84 (1.09)	5.02 (1.43)	3.24 (1.06)	45
	femme	4.54 (.76)	5.11 (.86)	4.11 (1.36)	5.16 (1.29)	2.76 (.95)	51
	Total	4.47 (.76)	4.94 (.90)	3.98 (1.24)	5.10 (1.35)	2.98 (1.03)	96
50-59	homme	4.63 (.73)	5.13 (.88)	3.92 (1.39)	5.45 (1.16)	3.00 (1.00)	42
	femme	4.88 (.68)	5.46 (.82)	4.62 (1.25)	5.31 (1.26)	3.18 (1.05)	64
	Total	4.78 (.71)	5.33 (.85)	4.34 (1.35)	5.37 (1.22)	3.11 (1.03)	106
>=60	homme	4.83 (1.00)	5.34 (1.11)	4.58 (1.37)	5.19 (1.50)	3.38 (1.39)	30
	femme	4.89 (.82)	5.55 (.95)	4.72 (1.22)	5.29 (1.20)	2.94 (.88)	24
	Total	4.86 (.92)	5.44 (1.03)	4.64 (1.29)	5.23 (1.36)	3.19 (1.20)	54
Total	homme	4.35 (.83)	4.76 (.95)	3.56 (1.37)	5.10 (1.28)	3.12 (1.09)	315
	femme	4.57 (.65)	5.03 (.81)	3.90 (1.25)	5.29 (1.11)	3.14 (.94)	563
	Total	4.49 (.73)	4.94 (.87)	3.78 (1.31)	5.22 (1.18)	3.13 (1.00)	878

Tableau 15

Moyennes et écart-types selon le sexe et la classe d'âge pour l'échelle de bénéfices perçus

Classes d'âge	sexe	BP total	Transgression	Loisirs	Financier	Social	*N*
< 20	homme	3.11 (.67)	2.87 (.81)	3.46 (1.22)	3.18 (.73)	3.36 (1.10)	23
	femme	2.92 (.56)	2.73 (.66)	2.93 (1.04)	3.01 (.67)	3.27 (.88)	115
	Total	2.95 (.58)	2.75 (.69)	3.02 (1.08)	3.04 (.68)	3.29 (.92)	138
21-29	homme	3.17 (.62)	2.96 (.68)	3.46 (1.03)	3.25 (.74)	3.36 (.91)	106
	femme	3.01 (.64)	2.76 (.69)	3.08 (1.10)	3.19 (.74)	3.34 (.92)	214
	Total	3.07 (.63)	2.83 (.69)	3.20 (1.09)	3.21 (.74)	3.35 (.91)	320
30-39	homme	2.99 (.70)	2.84 (.77)	3.09 (1.26)	3.14 (.78)	3.08 (.92)	69
	femme	2.75 (.76)	2.57 (.82)	2.64 (1.08)	3.02 (.83)	2.96 (1.10)	95
	Total	2.85 (.74)	2.68 (.81)	2.83 (1.17)	3.07 (.81)	3.01 (1.03)	164
40-49	homme	2.75 (.67)	2.71 (.80)	2.47 (.99)	2.82 (.80)	2.98 (.94)	45
	femme	2.65 (.63)	2.52 (.75)	2.50 (.96)	2.92 (.81)	2.73 (.94)	51
	Total	2.69 (.65)	2.61 (.78)	2.49 (.97)	2.87 (.80)	2.85 (.94)	96
50-59	homme	2.53 (.65)	2.5 (.68)	2.33 (1.0)	2.71 (.79)	2.54 (.85)	42
	femme	2.30 (.47)	2.23 (.51)	1.96 (.74)	2.47 (.71)	2.52 (.86)	64
	Total	2.39 (.55)	2.34 (.60)	2.11 (.89)	2.56 (.75)	2.53 (.85)	106
>=60	homme	2.39 (.69)	2.5 (.84)	2.03 (.89)	2.4 (.91)	2.38 (.77)	30
	femme	2.34 (.59)	2.36 (.66)	1.95 (1.14)	2.51 (.72)	2.41 (.84)	24
	Total	2.37 (.64)	2.44 (.76)	2.00 (1.00)	2.45 (.82)	2.39 (.79)	54
Total	homme	2.91 (.71)	2.79 (.76)	2.95 (1.20)	3.01 (.82)	3.04 (.97)	315
	femme	2.81 (.67)	2.63 (.71)	2.75 (1.10)	2.99 (.78)	3.07 (.99)	563
	Total	2.84 (.69)	2.68 (.73)	2.82 (1.14)	2.99 (.80)	3.06 (.98)	878

Tableau 16

ACP de l'échelle de risque perçu du DOSPERT avec la structure en 6 facteurs

N° item	Intitulé item	Items	1	2	3	4	5	6
18	PR HS 2	Conduire une voiture sans porter de ceinture de sécurité (hs)	.71					
21	PR HS 3	Conduire une motocyclette sans casque protecteur (hs)	.70					
32	PR H 3	Fumer un paquet de cigarettes par jour (h)	.64					
16	PR HS 1	Avoir des relations sexuelles sans protection (hs)	.60					
24	PR HS 4	Vous faire bronzer sans écran solaire (hs)	.57					
6	PR H 2	Boire beaucoup d'alcool lors d'une activité sociale (h)	.47		.34			
1	PR H 1	Manger régulièrement des aliments gras et sucrés (s)	.45					
34	P HS 6	Consommer une substance psychoactive illicite (he)	.43				.39	
27	PR HS 5	Rentrer chez vous à pied le soir, seul(e) dans un quartier peu sûr (s)	.41					
23	PR S 4	Dire votre opinion sur une question controversée lors d'une discussion (s)		.70				
2	PR S 1	Avouer que vos goûts sont différents de ceux d'un ami (s)		.64				
29	PR S 6	Entreprendre une nouvelle carrière au cours de la trentaine (s)		.62				
22	PR S 3	Choisir une carrière qui vous plaît vraiment plutôt qu'une carrière sécuritaire (s)		.62				
8	PR S 2	Être en désaccord avec une figure d'autorité (supérieur, policier, parent, etc.) sur une question importante (s)		.55				
3	PR R 1	Partir en camping sans savoir où planter sa tente (r)		.50				
28	PR S 5	Déménager dans une ville éloignée de votre famille (s)		.46				
5	*PR FI 1*	*Prêter un mois de salaire ou une somme d'argent équivalente à un ami (fi)*		*.39*	*.31*			
9	PR FP 2	Jouer une journée de salaire aux machines à sous au casino (fp)			.84			
4	PR FP 1	Parier une journée de salaire aux courses de chevaux (fp)			.82			
15	PR FP 3	Parier une journée de salaire au loto ou sur le résultat d'un événement sportif (fp)			.81			
20	PR R 4	Suivre un cours de parachutisme (r)				.78		
25	PR R 5	Effectuer un saut à l'élastique (r)				.77		
14	PR R 3	S'engager régulièrement dans des sports dangereux (escalade, rafting, etc.) (r)				.72		
26	PR R 6	Partir faire un safari en Afrique (r)				.55		
12	PR R 2	Descendre une piste de ski exigeant une habileté plus grande que la vôtre ou faire du hors-piste (r)				.38		
31	PR E 6	Garder un portefeuille trouvé contenant 200€ (e)					.67	
11	PR E 3	Présenter le travail de quelqu'un d'autre comme étant le vôtre (e)					.64	
17	PR E 4	Révéler le secret d'un ami à quelqu'un (e)					.59	
30	PR E 5	Faire une copie illégale d'un logiciel (s)					.52	

7	PR E 1	Tricher dans votre déclaration d'impôt (e)					.49	
10	PR E 2	Avoir une aventure avec un homme ou une femme marié(e) (e)					.46	
33	PR FI 4	Placer 5% de vos revenus annuels dans une société d'investissement du type SICAV (fi)						.66
19	PR FI 3	Investir 10% de vos revenus annuels dans une nouvelle entreprise (fi)						.62
13	PR FI 2	Investir 5% de vos revenus annuels en bourse (fi)						.60
		% de variance expliquée	21.38	8.27	6.81	4.72	4.38	3.73

Note. (s) = domaine social; (r) = domaine des loisir; (e) = domaine éthique; (h) = domaine de la santé/ sécurité; (hs) = domaine santé/ social; (fp) = domaine financier (paris); (fi) = domaine financier (investissements), selon la classification de *Weber et al.* (2002) et Blais et Weber (2006).

Tableau 17

ACP de l'échelle de bénéfices perçus du DOSPERT

N° item		Items	1	2	3	4
29	B S 6	Entreprendre une nouvelle carrière au cours de la trentaine (s)	.82			
18	B HS 2	Conduire une voiture sans porter de ceinture de sécurité (hs)	.78			
23	B S 4	Dire votre opinion sur une question controversée lors d'une discussion (s)	.78			
27	B HS 5	Rentrer chez vous à pied le soir, seul(e) dans un quartier peu sûr (s)	.76			
16	B HS 1	Avoir des relations sexuelles sans protection (hs)	.74			
33	B FI 4	Placer 5% de vos revenus annuels dans une société d'investissement du type SICAV (fi)	.69			
21	B HS 3	Conduire une motocyclette sans casque protecteur (hs)	.53			
25	B R 5	Effectuer un saut à l'élastique (r)	.52			
14	B R 3	S'engager régulièrement dans des sports dangereux (escalade, rafting, etc.) (r)	.35	.34		
8	B S 2	Être en désaccord avec une figure d'autorité (supérieur, policier, parent, etc.) sur une question importante (s)		.76		
3	B R 1	Partir en camping sans savoir où planter sa tente (r)		.75		
28	B S 5	Déménager dans une ville éloignée de votre famille (s)		.74		
26	B R 6	Partir faire un safari en Afrique (r)		.58		
9	B FP 2	Jouer une journée de salaire aux machines à sous au casino (fp)		.48		
13	B FI 2	Investir 5% de vos revenus annuels en bourse (fi)		.45		
4	B FP 1	Parier une journée de salaire aux courses de chevaux (fp)			.68	
32	B H 3	Fumer un paquet de cigarettes par jour (h)			.64	
15	B FP 3	Parier une journée de salaire au loto ou sur le résultat d'un événement sportif (fp)			.55	
20	B R 4	Suivre un cours de parachutisme (r)			.54	
34	B HS 6	Consommer une substance psychoactive illicite (he)			.51	

7	B E 1	Tricher dans votre déclaration d'impôt (e)			.50	
30	B E 5	Faire une copie illégale d'un logiciel (s)			.48	
10	B E 2	Avoir une aventure avec un homme ou une femme marié(e) (e)			.47	
31	B E 6	Garder un portefeuille trouvé contenant 200€ (e)			.47	
24	B HS 4	Vous faire bronzer sans écran solaire (hs)			.39	
1	B H 1	Manger régulièrement des aliments gras et sucrés (s)			.36	
6	B H 2	Boire beaucoup d'alcool lors d'une activité sociale (h)				.73
22	B S 3	Choisir une carrière qui vous plaît vraiment plutôt qu'une carrière sécuritaire (s)				.62
12	B R 2	Descendre une piste de ski exigeant une habileté plus grande que la vôtre ou faire du hors piste (r)				.59
5	B FI 1	Prêter un mois de salaire ou une somme d'argent équivalente à un ami (fi)				.59
2	B S 1	Avouer que vos goûts sont différents de ceux d'un ami (s)				.57
11	B E 3	Présenter le travail de quelqu'un d'autre comme étant le vôtre (e)				.44
17	B E 4	Révéler le secret d'un ami à quelqu'un (e)				.39
19	B FI 3	Investir 10% de vos revenus annuels dans une nouvelle entreprise (fi)				.37
		% de variance expliquée	18.38	10.85	7.06	5.17

Note. (s) = domaine social; (r) = domaine des loisir; (e) = domaine éthique; (h) = domaine de la santé/ sécurité; (hs) = domaine santé/ social; (fp) = domaine financier (paris); (fi) = domaine financier (investissements), selon la classification de Weber *et al.* (2002) et Blais et Weber (2006).

Annexe 9. Étude 7.

Annexe 9.1. Questionnaire en ligne

N. B. 1 Le contenu des questionnaires des deux conditions (contrôle et « identité sexuée ») est identique. Seuls la consigne et l'ordre des parties changent. N'est donc présenté que l'intégralité du questionnaire de la condition contrôle et la consigne du questionnaire de la condition « activation de l'identité sexuée ». L'ordre des parties du questionnaire en fonction de la condition est indiqué dans le Tableau X.

N. B. 2 Il existe une version hommes et une version femmes de chaque questionnaire. N'est présenté ici que la version hommes. De plus, l'ordre des questionnaires était contrebalancé. Pour la moitié des participants de chaque condition, les échelles de risque perçu (du DBQ et du DOSPERT) étaient présentées avant les échelles de prise de risque tandis que pour l'autre moitié, l'ordre était inversé. De plus, pour la moitié des participants, les échelles de conformité (et d'adhésion) aux stéréotypes de sexe en termes de traits étaient présentées avant les échelles de conformité (et d'adhésion) aux stéréotypes de sexe en termes d'activités, tandis que pour l'autre moitié, l'ordre était inversé. Enfin, pour la moitié des participants, les échelles d'adhésion aux stéréotypes de sexe relatives à l'exogroupe étaient présentées avant les échelles d'adhésion aux stéréotypes de sexe relatives à l'endogroupe, tandis que pour l'autre moitié, l'ordre était inversé. Au total, 32 versions du questionnaires ont été administrées (2 conditions X 2 sexes X 8 versions).

Tableau 18

Résumé de la structure du questionnaire par condition

	Questionnaire « contrôle »	**Questionnaire « activation identité sexuée »**
Partie 1	Consigne DBQ (comportements à risque) DOSPERT (prise de risque)	Consigne Activation de l'identité sociale de sexe « vous êtes une femme/ un homme » Conformité aux stéréotypes de sexe (traits) Conformité aux stéréotypes de sexe (activités) Identité sexuée (pression, typicalité, satisfaction, centralité *et évaluation publique* [a])
Partie 2	DBQ (perception du risque) DOSPERT (perception du risque)	Adhésion aux stéréotypes de sexe (hommes) Adhésion aux stéréotypes de sexe (femmes)
Partie 3	Conformité aux stéréotypes de sexe (traits) Conformité aux stéréotypes de sexe (activités) Identité sexuée (pression, typicalité, satisfaction, centralité *et évaluation publique* [a]) *Dominance sociale* [a]	DBQ (comportements à risque) DOSPERT (prise de risque)
Partie 4	Adhésion aux stéréotypes de sexe (hommes) Adhésion aux stéréotypes de sexe (femmes) Variables de mobilité Informations générales Identification (code)	DBQ (perception du risque) DOSPERT (perception du risque) *Dominance sociale* [a] Variables de mobilité Informations générales Identification (code)

[a] Une version française de l'échelle d'Orientation à la Dominance Sociale (Duarte, Dambrun, & Guimond, 2004) était également incluse ainsi que 4 items mesurant l'évaluation publique de son groupe de sexe (Luthanen & Crocker, 1992). Ces deux questionnaires n'ont pas été utilisés dans les analyses de l'étude 7.

Annexe 9.2. Questionnaire en ligne – Condition contrôle (version homme)

- **Consigne :**

Etude sur le comportement des étudiants - partie 1/4

La présente étude s'intéresse aux comportements quotidiens et aux attitudes des étudiants.

Nous vous demandons de répondre le plus sincèrement possible aux questions qui vont suivre, sachant qu'il n'existe ni bonnes, ni mauvaises réponses.

Ce questionnaire comporte 4 parties. Il est entièrement anonyme. Nous vous demanderons simplement de vous identifier à l'aide d'un code, à la fin de chacune des 4 parties.

A la fin de chacune des parties, cliquez sur « envoyer » pour que vos réponses soient prises en compte et suivez le lien indiqué pour passer à la partie suivante. Veillez donc à ne pas fermer trop vite la page.

Il n'y a pas de limite de temps. La durée du questionnaire est estimée à 25/30 minutes.

Nous vous demandons de répondre de manière individuelle, le plus spontanément possible et SANS INTERRUPTION.

Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Etude sur le comportement des étudiants - partie 1/4

ATTENTION

Vous allez être confronté(e) à des questionnaires de différentes tailles, mesurant différentes dimensions, aussi, ne soyez pas surpris par l'hétérogénéité des questions.

Chaque page correspond à un questionnaire et chaque questionnaire possède une consigne bien particulière. Veuillez donc lire attentivement la consigne indiquée en haut de chaque page.

Il est important que vous répondiez à ce questionnaire en une fois et SANS INTERRUPTION entre et à l'intérieur des 4 parties.

Pour que les résultats de l'étude soient exploitables, il faut impérativement que la personne qui répond à ce questionnaire soit la même que celle qui participera à la phase 2 de l'étude.

« Retour Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

- **DBQ (comportements à risque au volant) :**

Etude sur le comportement des étudiants - partie 1/4

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

Voici une liste de comportements que vous avez pu avoir pendant votre conduite. Pour chaque comportement, nous vous demandons d'indiquer à quelle fréquence cela vous est arrivé – si cela vous est déjà arrivé – dans les 12 derniers mois.

Pour répondre, veuillez vous situer sur l'échelle de 1 (jamais) à 7 (très souvent).

1- Pour vous garer, vous prenez en compte les autres utilisateurs de la route afin de ne pas gêner leur libre circulation *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

2- Vous lisez mal les panneaux de signalisation et vous vous perdez *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

3- Vous oubliez en quel rapport de vitesse vous roulez et vous devez vérifier avec votre main *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

4- Vous tournez à gauche sur une route principale devant un véhicule qui arrive et que vous n'avez pas vu ou dont vous avez mal estimé la vitesse *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

5- Vous évitez d'éclabousser les piétons ou les autres usagers quand vous rencontrez une flaque d'eau *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

6- Vous restez dans une voie que vous savez fermée plus loin et vous attendez la dernière minute avant de forcer le passage pour rejoindre l'autre voie *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

7- Vous vous trompez en changeant de vitesse sur la route *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

8- Vous évaluez mal votre vitesse à la sortie d'une route principale et vous êtes obligé de freiner brusquement *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

9- Lorsque vous doublez, vous sous-estimez la vitesse du véhicule arrivant en face *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

10- Vous ratez votre sortie sur l'autoroute, vous obligeant à faire un long détour *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

11- Vous klaxonnez pour montrer votre agacement à un autre conducteur *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

12- Vous ne remarquez pas que le feu de signalisation est passé au vert *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

13- Vous ne tenez pas compte de la limitation de vitesse sur autoroute *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

14- Vous ajustez votre vitesse pour faciliter la tâche du conducteur qui vous double *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

15- Vous vous dirigez vers la destination A, et vous vous `réveillez' sur le chemin de la destination B, peut-être parce que vous êtes plus habitué à vous y rendre *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

16- En tournant à gauche, vous évaluez mal la distance entre vous et le véhicule arrivant en face, obligeant l'autre véhicule à freiner brusquement *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

17- Vous cherchez à passer à la vitesse supérieure quand vous y êtes déjà *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

18- Vous oubliez de desserrer le frein à main avant de démarrer *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

19- Vous prenez le volant même si vous pensez avoir dépassé le taux limite d'alcoolémie *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

20- Vous conduisez tellement près de la voiture devant vous que vous auriez du mal à vous arrêter en cas d'urgence *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

21- Vous vous mettez en colère contre un certain type de conducteur et vous lui montrez votre hostilité par tous les moyens disponibles *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

22- Vous ne remarquez pas la flèche orange clignotante vous autorisant à tourner à un feu *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

23- Vous évaluez mal la distance entre vous et le véhicule arrivant en face et vous êtes obligé de vous rabattre très vite devant le véhicule que vous êtes en train de doubler *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

24- Vous ne tenez pas compte de la limitation de vitesse sur une zone d'habitation *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

25- Vous utilisez peu les pleins phares afin de ne pas gêner les conducteurs arrivant en face *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

26- Vous coupez trop les virages et, dans les zones rurales, vous vous retrouvez parfois à conduire dans la voie de gauche bien que votre distance de visibilité soit réduite *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

27- Vous évitez l'utilisation de la voie de gauche afin de faciliter la circulation *

1 2 3 4 5 6 7

- DOSPERT (prise de risque) :

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

28- Vous faites tout pour ne pas devenir un obstacle pour les autres conducteurs *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

29- Vous tournez délibérément pour prendre une route principale juste devant un véhicule qui arrive alors qu'il n'y a aucun véhicule après lui *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

30- Vous vous rendez compte que vous roulez en 4ème alors que vous roulez à une allure suffisante pour être en 5ème *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

31- Vous vous mettez en colère contre un autre conducteur et vous le poursuivez pour lui faire savoir ce que vous pensez de lui *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

32- Vous laissez les piétons traverser, même si vous avez la priorité *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

33- Vous téléphonez (sans le kit main libre) ou envoyez des sms en conduisant *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

« Retour | Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Etude sur le comportement des étudiants - partie 1/4

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

Pour chacune des phrases suivantes, veuillez indiquer la probabilité que vous preniez part à l'activité spécifiée ou que vous adoptiez le comportement spécifié si vous vous retrouviez dans la situation décrite.

Pour répondre, veuillez, vous situer sur l'échelle de 1 (peu probable) à 7 (très probable).

1- Entreprendre une nouvelle carrière au cours de la trentaine. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

2- Investir 5% de vos revenus annuels en bourse. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

3- Suivre un cours de parachutisme. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

4- Avoir des relations sexuelles sans protection avec quelqu'un qu'on vient de rencontrer *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

5- Parier une journée de salaire aux courses de chevaux. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

6- Boire beaucoup d'alcool lors d'une activité sociale. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

7- Partir faire un safari en Afrique *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

8- Avouer que vos goûts sont différents de ceux d'un ami. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

9- Rentrer chez vous à pied le soir, seul(e) dans un quartier peu sûr. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

10- Jouer une journée de salaire aux machines à sous au casino *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

11- Déménager dans une ville éloignée de votre famille. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

12- Partir en camping sans savoir où planter sa tente. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

13- Choisir une carrière qui vous plaît vraiment plutôt qu'une carrière sécuritaire. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

14- Révéler le secret d'un ami à quelqu'un. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

15- Dire votre opinion sur une question controversée lors d'une discussion. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

16- Prêter un mois de salaire ou une somme d'argent équivalente à un ami. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

17- Placer 5% de vos revenus annuels dans une société d'investissement. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

18- Effectuer un saut à l'élastique *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

19- Avoir une aventure avec un homme ou une femme marié(e). *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

20- S'engager régulièrement dans des sports dangereux (escalade, rafting, etc.) *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

21- Consommer une substance psychoactive illicite *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

22- Fumer un paquet de cigarettes par jour. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

23- Conduire une voiture sans porter de ceinture de sécurité. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

24- Tricher dans votre déclaration d'impôt. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

25- Faire une copie illégale d'un logiciel. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

26- Garder un portefeuille trouvé contenant 200€. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

27- Investir 10% de vos revenus annuels dans une nouvelle entreprise. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

28- Être en désaccord avec une figure d'autorité (supérieur, policier, parent, etc.) sur une question importante. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

29- Manger régulièrement des aliments gras et sucrés. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

30- Descendre une piste de ski exigeant une habileté plus grande que la vôtre ou faire du hors-piste. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

31- Présenter le travail de quelqu'un d'autre comme étant le vôtre. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

32- Conduire un deux-roues sans casque protecteur. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

33- Parier une journée de salaire au loto ou sur le résultat d'un événement sportif. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

34- Vous faire bronzer sans écran solaire. *

1 2 3 4 5 6 7

peu probable ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très probable

« Retour Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

- DBQ (Perception du risque dans les comportements à risque au volant) :

Etude sur le comportement des étudiants - partie 1/4

*Obligatoire

Code d'identification :

Merci d'indiquer votre code d'identification, suivant les instructions, afin que ces données puissent être mises en relation avec les autres parties du questionnaire et la phase 2.

Code d'identification : *
Le code correspond aux 2 premières lettres du prénom, aux 2 premières lettres du nom et à l'année de naissance. Exemple : Jean-Claude Dusse (né en 1950) = JEDU1950

Fin de la partie 1/4.
Merci de cliquer sur "envoyer" et de suivre le lien qui vous est donné à la page suivante pour passer à la partie 2.

« Retour | Envoyer

N'envoyez jamais de mots de passe via Google Forms.

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Etude sur le comportement des étudiants - partie 2/4

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

Les gens perçoivent souvent des risques dans les situations qui comportent de l'incertitude quant à leur conclusion et pour lesquelles il existe une possibilité de conséquences négatives. Cependant, le degré de risque est un concept très personnel et intuitif, et nous sommes intéressés par votre évaluation intuitive du niveau de risque de chacune des situations et chacun des comportements suivants.

Pour chacune des phrases suivantes, veuillez indiquer le niveau de risque que vous percevez dans la situation décrite en vous situant sur l'échelle de 1 (pas du tout risqué) à 7 (extrêmement risqué).

1- Vous téléphonez (sans le kit main libre) ou envoyez des sms en conduisant *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

2- Vous vous rendez compte que vous roulez en 4ème alors que vous roulez à une allure suffisante pour être en 5ème *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

3- Vous ne remarquez pas que le feu de signalisation est passé au vert *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

4- Vous oubliez de desserrer le frein à main avant de démarrer *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

5- Vous vous trompez en changeant de vitesse sur la route *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

6- En tournant à gauche, vous évaluez mal la distance entre vous et le véhicule arrivant en face, obligeant l'autre véhicule à freiner brusquement *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

7- Vous vous mettez en colère contre un autre conducteur et vous le poursuivez pour lui faire savoir ce que vous pensez de lui *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

8- Lorsque vous doublez, vous sous-estimez la vitesse du véhicule arrivant en face *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

9- Vous évaluez mal la distance entre vous et le véhicule arrivant en face et vous êtes obligé de vous rabattre très vite devant le véhicule que vous êtes en train de doubler *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

10- Vous prenez le volant même si vous pensez avoir dépassé le taux limite d'alcoolémie *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

11- Vous ne remarquez pas la flèche orange clignotante vous autorisant à tourner à un feu *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

12- Vous restez dans une voie que vous savez fermée plus loin et vous attendez la dernière minute avant de forcer le passage pour rejoindre l'autre voie *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

13- Vous évaluez mal votre vitesse à la sortie d'une route principale et vous êtes obligé de freiner brusquement *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

14- Vous tournez à gauche sur une route principale devant un véhicule qui arrive et que vous n'avez pas vu ou dont vous avez mal estimé la vitesse *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

15- Vous cherchez à passer à la vitesse supérieure quand vous y êtes déjà *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

16- Vous lisez mal les panneaux de signalisation et vous vous perdez *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

17- Vous coupez trop les virages et, dans les zones rurales, vous vous retrouvez parfois à conduire dans la voie de gauche bien que votre distance de visibilité soit réduite *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

18- Vous tournez délibérément pour prendre une route principale juste devant un véhicule qui arrive alors qu'il n'y a aucun véhicule après lui *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

19- Vous ratez votre sortie sur l'autoroute, vous obligeant à faire un long détour *

1 2 3 4 5 6 7

- DOSPERT (perception du risque) :

Etude sur le comportement des étudiants - partie 2/4

*Obligatoire

... suite du questionnaire précédent

Pour chacune des phrases suivantes, veuillez indiquer le niveau de risque que vous percevez dans la situation décrite en vous situant sur l'échelle de 1 (pas du tout risqué) à 7 (extrêmement risqué).

1- Manger régulièrement des aliments gras et sucrés. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

2- Avouer que vos goûts sont différents de ceux d'un ami. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

3- Partir en camping sans savoir où planter sa tente. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

4- Parier une journée de salaire aux courses de chevaux. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

5- Prêter un mois de salaire ou une somme d'argent équivalente à un ami. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

6- Boire beaucoup d'alcool lors d'une activité sociale. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

7- Tricher dans votre déclaration d'impôt. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

8- Être en désaccord avec une figure d'autorité (supérieur, policier, parent, etc.) sur une question importante. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

9- Jouer une journée de salaire aux machines à sous au casino *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

10- Avoir une aventure avec un homme ou une femme marié(e). *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

11- Présenter le travail de quelqu'un d'autre comme étant le vôtre. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

12- Descendre une piste de ski exigeant une habileté plus grande que la vôtre ou faire du hors piste. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

13- Investir 5% de vos revenus annuels en bourse. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

14- S'engager régulièrement dans des sports dangereux (escalade, rafting, etc.) *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

15- Parier une journée de salaire au loto ou sur le résultat d'un événement sportif. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

16- Avoir des relations sexuelles sans protection avec quelqu'un qu'on vient de rencontrer. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

17- Révéler le secret d'un ami à quelqu'un. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

18- Conduire une voiture sans porter de ceinture de sécurité. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

19- Investir 10% de vos revenus annuels dans une nouvelle entreprise. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

20- Suivre un cours de parachutisme. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

21- Conduire un deux-roues sans casque protecteur. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

22- Choisir une carrière qui vous plaît vraiment plutôt qu'une carrière sécuritaire. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

20- Vous conduisez tellement près de la voiture devant vous que vous auriez du mal à vous arrêter en cas d'urgence *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

21- Vous ne tenez pas compte de la limitation de vitesse sur une zone d'habitation *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

22- Vous vous mettez en colère contre un certain type de conducteur et vous lui montrez votre hostilité par tous les moyens disponibles *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

23- Vous klaxonnez pour montrer votre agacement à un autre conducteur *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

24- Vous ne tenez pas compte de la limitation de vitesse sur autoroute *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

25- Vous vous dirigez vers la destination A, et vous vous `réveillez' sur le chemin de la destination B, peut-être parce que vous êtes plus habitué à vous y rendre *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

26- Vous oubliez en quel rapport de vitesse vous roulez et vous devez vérifier avec votre main *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

23- Dire votre opinion sur une question controversée lors d'une discussion *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

24- Vous faire bronzer sans écran solaire *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

25- Effectuer un saut à l'élastique *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

26- Partir faire un safari en Afrique *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

27- Rentrer chez vous à pied le soir, seul(e) dans un quartier peu sûr. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

28- Déménager dans une ville éloignée de votre famille. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

29- Entreprendre une nouvelle carrière au cours de la trentaine. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

30- Faire une copie illégale d'un logiciel. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

31- Garder un portefeuille trouvé contenant 200€. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

32- Fumer un paquet de cigarettes par jour. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

33- Placer 5% de vos revenus annuels dans une société d'investissement. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

34- Consommer une substance psychoactive illicite *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout risqué ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ extrêmement risqué

« Retour | Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

- Conformité aux stéréotypes de sexe (traits) :

Etude sur le comportement des étudiants - partie 2/4

*Obligatoire

Code d'identification :

Code d'identification *

Le code correspond aux 2 premières lettres du prénom, aux 2 premières lettres du nom et à l'année de naissance. Exemple : Jean-Claude Dusse (né en 1950) = JEDU1950

Fin de la partie 2/4.
Merci de cliquer sur "envoyer" et de suivre le lien qui vous est donné à la page suivante pour passer à la partie 3.

« Retour | Envoyer

N'envoyez jamais de mots de passe via Google Forms.

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Etude sur le comportement des étudiants - partie 3/4

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

A présent, avec les propositions qui suivent, nous essayons de savoir ce qui, pour vous, est le plus marquant dans votre caractère.

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7 :

1 = vous pensez que cette proposition n'est jamais vraie pour vous
7 = vous pensez que cette proposition est toujours vraie pour vous

1- Autoritaire *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

2- Affectueux (se) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

3- Lunatique *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

4- Forte personnalité *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

5- Va vers les autres *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

6- Consciencieux (se) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

7- Energique *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

8- Sensible aux besoins des autres *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

9- Franc (che) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

10- Aptitude au commandement *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

11- Compréhensif (ve) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

12- Imprévisible *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

13- Dominateur (trice) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

14- Empressé (e) à alléger les peines d'autrui *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

15- Digne de confiance *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

16- Résolu (e) dans ses prises de position *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

17- Compatissant (e) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

18- Vaniteux (se) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

19- Agit en chef *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

20- Chaleureux (se) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

21- Sérieux (se) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

22- A l'esprit de compétition *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

23- Tendre *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

24- Réservé (e) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

25- Prend facilement des décisions *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

26- Doux (ce) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

27- Fantaisiste *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour moi ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour moi

« Retour Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

- Conformité aux stéréotypes de sexe (activités) :

Etude sur le comportement des étudiants - partie 3/4

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

A présent, voici une liste d'activités. Veuillez indiquer la fréquence à laquelle vous pratiquez chacune d'elles.

Pour répondre, veuillez vous situer sur l'échelle de 1 (jamais) à 7 (très souvent)

1- Lire des romans d'amour *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

2- Faire du repassage *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

3- Aller au bowling *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

4- Passer l'aspirateur *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

5- Réparer une voiture ou une moto *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

6- Aller à la plage *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

7- Faire la lessive *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

8- Faire du bricolage *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

9- Jouer aux cartes *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

10- Regarder le sport à la télévision *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

11- Laver sa voiture *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

12- Conduire une moto *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

13- Regarder des feuilletons à la télévision *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

14- Aller au cinéma *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

15- Jouer au football *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

16- Regarder des jeux télévisés *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

17- Garder des enfants *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

18- Jouer à des jeux vidéo *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

19- Utiliser une carte routière *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

20- Jouer à des jeux de stratégie (échecs, risk, etc.) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

21- Faire de la pâtisserie *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

22- Faire les magasins *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

« Retour Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

- Identité sexuée (pression, typicalité, satisfaction) :

Etude sur le comportement des étudiants - partie 3/4

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

A présent, voici une série d'affirmations. Veuillez indiquer votre degré d'accord avec chacune d'elles.

Pour répondre, veuillez-vous situer sur l'échelle de 1 (pas du tout d'accord) à 7 (tout à fait d'accord).

1- Je pense que cela dérangerait les autres hommes si je voulais m'inscrire dans un club de danse classique ou de natation synchronisée. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

2- Je pense que cela dérangerait ma famille si je voulais exercer un métier que seules les femmes exercent d'habitude. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

3- Je ne pense pas que cela soit normal que certaines choses soient seulement pour les femmes *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

4- Je pense que cela dérangerait les gens si je voulais apprendre à faire quelque chose que seules les femmes font d'habitude. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

5- Je pense que cela dérangerait les femmes que je connais si je voulais apprendre à faire quelque chose que seules les femmes font d'habitude. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

6- Je pense que je suis comme tous les autres hommes de mon âge *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

7- Je pense que ça ne serait pas normal si je me préparais à exercer ou si j'exerçais un métier que seules les femmes exercent d'habitude. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

8- Je pense que je suis un bon modèle de ce qu'est un homme *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

9. Je trouve agaçant que je ne sois pas supposé faire certaines choses seulement parce que je suis un homme. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

10- Je serais contrarié si quelqu'un disait que j'agis comme une femme. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

11- Je pense que cela dérangerait les autres hommes si je voulais apprendre à faire quelque chose que seules les femmes font d'habitude. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

12- Je pense que cela dérangerait les hommes que je connais si je voulais exercer un métier que seules les femmes exercent d'habitude. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

13- Je trouve injuste que je ne puisse pas faire certaines activités seulement parce que je suis un homme *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

14- Je pense que ce serait normal si je voulais faire des choses que seules les femmes font d'habitude. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

15- Je pense que ce que j'aime faire de mon temps libre ressemble à ce que les autres hommes aiment faire de leur temps libre *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

16- Je souhaite qu'il soit admis que je fasse certaines choses que seules les femmes font d'habitude *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

17- Je ne serais pas content de moi si j'agissais comme une femme. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

18- J'aime être un homme *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

19- Je pense que cela dérangerait les autres femmes si je voulais exercer un métier que seules les femmes exercent d'habitude. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

20- Je pense que le genre de choses dans lesquelles je suis compétent ressemble aux choses dans lesquelles les autres hommes sont compétents. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

21- Je pense que cela dérangerait ma famille si je voulais apprendre à coudre ou à tricoter. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

22- Je ne pense pas que ma personnalité ressemble à la personnalité des autres hommes *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

23- Je pense que cela dérangerait les autres femmes si je voulais apprendre à coudre ou à tricoter. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

« Retour Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

- Identité sexuée (centralité, évaluation publique de son groupe de sexe) :

Etude sur le comportement des étudiants - partie 3/4

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

Nous aimerions à présent que vous considériez votre appartenance à votre groupe de sexe (les hommes). Avec les propositions suivantes, nous aimerions savoir ce que vous ressentez par rapport à votre groupe de sexe et à votre appartenance à ce groupe.

Pour répondre, veuillez indiquer votre degré d'accord avec chaque proposition en vous situant sur l'échelle de 1 (pas du tout d'accord) à 7 (tout à fait d'accord).

1- Mon groupe de sexe représente une part importante de ce que je suis *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

2- En général, les autres pensent que mon groupe de sexe n'est pas digne de considération *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

3- Mon groupe de sexe importe peu dans ma définition de moi-même *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

4- Beaucoup de gens considèrent mon groupe de sexe, en moyenne, plus inefficace comparé à l'autre groupe de sexe *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

5- En général, appartenir à mon groupe de sexe est une part importante de l'image que j'ai de moi *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

6- Dans l'ensemble, mon groupe de sexe est bien considéré par les autres *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

7- En général, les autres respectent mon groupe de sexe *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

8- Dans l'ensemble, mon appartenance à mon groupe de sexe n'influence pas ce que je pense de moi *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

« Retour Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.
Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

- Dominance sociale :

Etude sur le comportement des étudiants - partie 3/4

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

A présent, voici une série d'affirmations. Veuillez indiquer votre degré d'accord avec chacune d'elles.

Pour répondre, veuillez-vous situer sur l'échelle de 1 (pas du tout d'accord) à 7 (tout à fait d'accord).

1- Certains groupes de personnes sont tout simplement inférieurs aux autres groupes *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

2- L'égalité des groupes devrait être notre idéal *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

3- Il est normal que certains groupes de personnes aient plus de chances dans la vie que d'autres. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

4- Dans la mesure du possible, nous devons agir pour que les conditions des différents groupes soient égales. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

5- Pour aller de l'avant dans la vie, il est parfois nécessaire d'écraser d'autres groupes *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

6- Améliorons l'égalité sociale. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

7- C'est probablement une bonne chose qu'il y ait certains groupes au sommet et d'autres groupes au plus bas niveau. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

8- Il y aurait moins de problème si on traitait les gens de façon plus égalitaire. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

9- Les groupes inférieurs devraient rester à leur place. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

10- Aucun groupe ne devrait dominer dans la société. *

1 2 3 4 5 6 7

pas du tout d'accord ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ tout à fait d'accord

« Retour Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.
Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

- Adhésion aux stéréotypes de sexe (les hommes) :

Etude sur le comportement des étudiants - partie 3/4

*Obligatoire

Code d'identification :

Code d'identification *

Le code correspond aux 2 premières lettres du prénom, aux 2 premières lettres du nom et à l'année de naissance. Exemple : Jean-Claude Dusse (né en 1950) = JEDU1950

Fin de la partie 3/4.
Merci de cliquer sur "envoyer" et de suivre le lien qui vous est donné à la page suivante pour passer à la dernière partie.

« Retour Envoyer

N'envoyez jamais de mots de passe via Google Forms.

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Etude sur le comportement des étudiants - partie 4/4

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

A présent, avec les propositions qui suivent, nous nous intéressons à la manière dont vous pensez que la plupart des hommes (individus de sexe masculin) se décriraient personnellement.

Nous vous demandons de répondre comme le feraient la plupart des hommes s'ils devaient indiquer ce qui est le plus marquant dans leur caractère.

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7:

1 = vous pensez que la plupart des hommes répondraient que, personnellement, ce n'est jamais vrai pour eux
7 = vous pensez que la plupart des hommes répondraient que, personnellement, c'est toujours vrai pour eux.

1- Sensible aux besoins des autres *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour eux ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujous vrai pour eux

2- Compatissant *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour eux ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujous vrai pour eux

3- Consciencieux *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour eux ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujous vrai pour eux

4- A l'esprit de compétition *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour eux ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujous vrai pour eux

5- Tendre *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour eux ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujous vrai pour eux

6- Agit en chef *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour eux ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujous vrai pour eux

7- Energique *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour eux ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujous vrai pour eux

8- Franc *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour eux ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujous vrai pour eux

9- Dominateur *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour eux ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujous vrai pour eux

10- Doux *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour eux ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujous vrai pour eux

11- Résolu dans ses prises de position *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour eux ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujous vrai pour eux

12- Affectueux *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour eux ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujous vrai pour eux

13 - Imprévisible *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour eux ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujous vrai pour eux

14- Empressé à alléger les peines d'autrui *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour eux ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujous vrai pour eux

15- Autoritaire *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour eux ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujous vrai pour eux

A présent, nous nous intéressons à ce que vous pensez que la plupart des hommes (individus de sexe masculin) répondraient s'ils devaient indiquer la fréquence à laquelle ils pratiquent, personnellement, chacune des activités suivantes.

Nous vous demandons donc de répondre comme le feraient la plupart des hommes.

1 = vous pensez que la plupart des hommes répondraient que, personnellement, ils ne pratiquent jamais cette activité
7 = vous pensez que la plupart des hommes répondraient que, personnellement, ils pratiquent souvent à très souvent cette activité

1- Garder des enfants *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

2- Jouer au football *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

3- Aller au cinéma *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

4- Lire des romans d'amour *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

5- Faire de la pâtisserie *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

6- Regarder le sport à la télévision *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

7- Réparer une voiture ou une moto *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

8- Aller à la plage *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

9- Faire les magasins *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

10- Utiliser une carte routière *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

11- Jouer à des jeux de stratégie (échecs, risk, etc.) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

12- Passer l'aspirateur *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

13- Jouer aux cartes *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

14- Faire la lessive *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

15- Faire du bricolage *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

« Retour | Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

- Adhésion aux stéréotypes de sexe (les femmes) :

Etude sur le comportement des étudiants - partie 4/4

*Obligatoire

ATTENTION: Lisez attentivement la consigne présentée en début de chaque page, celle-ci étant différente d'une page à l'autre.

A présent, avec les propositions qui suivent, nous nous intéressons à la manière dont vous pensez que la plupart des femmes (individus de sexe féminin) se décriraient personnellement.

Nous vous demandons donc de répondre comme le feraient la plupart des femmes si elles devaient indiquer ce qui est le plus marquant dans leur caractère.

Pour répondre, veuillez, pour chaque affirmation, vous situer sur l'échelle de 1 à 7:

1 = vous pensez que la plupart des femmes répondraient que, personnellement, ce n'est jamais vrai pour elles
7 = vous pensez que la plupart des femmes répondraient que, personnellement, c'est toujours vrai pour elles.

1- Sensible aux besoins des autres *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour elles ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour elles

2- Compatissante *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour elles ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour elles

3- Consciencieuse *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour elles ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour elles

4- A l'esprit de compétition *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour elles ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour elles

5- Tendre *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour elles ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour elles

6- Agit en chef *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour elles ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour elles

7- Energique *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour elles ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour elles

8- Franche *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour elles ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour elles

9- Dominatrice *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour elles ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour elles

10- Douce *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour elles ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour elles

11- Résolue dans ses prises de position *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour elles ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour elles

12- Affectueuse *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour elles ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour elles

13- Imprévisible *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour elles ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour elles

14- Empressée à alléger les peines d'autrui *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour elles ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour elles

15- Autoritaire *

1 2 3 4 5 6 7

jamais vrai pour elles ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ toujours vrai pour elles

A présent, nous nous intéressons à ce que vous pensez que la plupart des femmes (individus de sexe féminin) répondraient si elles devaient indiquer la fréquence à laquelle elles pratiquent, personnellement, chacune des activités suivantes.

Nous vous demandons donc de répondre comme le feraient la plupart des femmes.

1 = vous pensez que la plupart des femmes répondraient que, personnellement, elles ne pratiquent jamais cette activité
7 = vous pensez que la plupart des femmes répondraient que, personnellement, elles pratiquent souvent à très souvent cette activité

1- Garder des enfants *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

2- Jouer au football *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

3- Aller au cinéma *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

4- Lire des romans d'amour *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

5- Faire de la pâtisserie *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

6- Regarder le sport à la télévision *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

7- Réparer une voiture ou une moto *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

8- Aller à la plage *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

9- Faire les magasins *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

10- Utiliser une carte routière *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

11- Jouer à des jeux de stratégie (échecs, risk, etc.) *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

12- Passer l'aspirateur *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

13- Jouer aux cartes *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

14- Faire la lessive *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

15- Faire du bricolage *

1 2 3 4 5 6 7

jamais ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ très souvent

« Retour | Continuer »

Fourni par

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

- Variables de mobilité :

Etude sur le comportement des étudiants - partie 4/4

*Obligatoire

Pour finir, nous aimerions en connaitre un peu plus sur vos habitudes de conduite et votre mobilité.

Merci de répondre aux questions suivantes.

1- Quel(s) type(s) de permis possédez-vous ? *
cocher la (ou les) case(s) adéquates

- ☐ Permis A (moto)
- ☐ Permis B (voiture)
- ☐ Autre : _____

2- Année d'obtention du permis B ? *

_____

3- Avez-vous suivi une formation AAC (apprentissage anticipé de la conduite), dite conduite accompagnée, pour votre permis B? *

- ○ oui
- ○ non

4- A quelle fréquence, en moyenne, conduisez-vous un véhicule motorisé, par semaine (week-end compris) ? *

- ○ jamais
- ○ 1 à 2 fois par semaine
- ○ 3 fois par semaine
- ○ 4 fois par semaine
- ○ 5 fois par semaine
- ○ tous les jours

5- Combien de kilomètres effectuez-vous, en moyenne, par semaine (week-end compris) en tant que conducteur d'un véhicule motorisé ? *

- ○ 0 km
- ○ moins de 50 km
- ○ 50 à 150 km
- ○ 150 à 250 km
- ○ 250 à 350 km
- ○ plus de 350 km

6- Depuis l'obtention de votre permis, avez-vous perdu des points sur votre permis B ? *

- ☐ oui

☐ non

7- Combien avez-vous de points sur votre permis B, à l'heure actuelle (sachant que le maximum est de 12 points et de 6 points pour les jeunes conducteurs) ? *

8- Depuis l'obtention de votre permis B, combien de fois avez-vous été sanctionné(e) par les forces de l'ordre pour une ou plusieurs infractions au code de la route ? *
Attention, on ne parle pas ici des infractions liées au stationnement.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ fois

9- Si vous avez été sanctionné(e), pour quelle(s) infraction(s) était-ce ?
cochez la (ou les) case(s) correspondante(s) pour les 5 dernières infractions

	Excès de vitesse < à 20 Km/h (avec limitation supérieure à 50 km/h)	Excès de vitesse < à 20 Km/h (avec limitation inférieure ou égale à 50km/h	Excès de vitesse de 20 à 30 Km/h	Excès de vitesse de 30 à 40 Km/h	Excès de vitesse de 40 à 50 Km/h	Excès de vitesse > à 50 Km/h	Non-port de la ceinture	Non-respect des règles de priorité	A
infraction n°1	○	○	○	○	○	○	○	○	
infraction n°2	○	○	○	○	○	○	○	○	
infraction n°3	○	○	○	○	○	○	○	○	
infraction n°4	○	○	○	○	○	○	○	○	
infraction n°5	○	○	○	○	○	○	○	○	

10- Depuis l'obtention de votre permis B, dans combien d'accidents de la route avez-vous été impliqué(e), qu'un constat ait été rédigé ou non ? *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ accidents

Si vous n'avez eu aucun accident, passez directement à la page suivante.

11- Parmi ces accidents, dans combien d'entre eux, avez-vous été reconnu(e), ou estimez-vous que vous étiez, responsable?

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ accidents

12- Parmi ces accidents, dans combien d'entre eux, avez-vous été reconnu(e) comme, ou estimez-vous que vous étiez, victime?

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ accidents

13- Parmi ces accidents, pour combien d'entre eux avez-vous été blessé(e) ?

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ accidents

14- Parmi ces accidents, pour combien d'entre eux avez-vous été hospitalisé(e) ?

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ accidents

15- Si vous avez été hospitalisé(e), combien de temps (pour les 3 derniers accidents) ?
accident 1

○ moins de 24 heures
○ plus de 24 heures

accident 2

○ moinsde 24 heures
○ plus de 24 heures

accident 3

○ moins de 24 heures
○ plus de 24 heures

« Retour Continuer »

Fourni par
Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.
Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

- Informations générales :

Etude sur le comportement des étudiants - partie 4/4

*Obligatoire

Informations générales

Le questionnaire est maintenant presque terminé.

Merci d'indiquer quelques informations vous concernant.
Ce questionnaire est bien entendu totalement anonyme.

Vous êtes *

○ un homme
○ une femme

Votre âge *

Situation professionnelle *

☐ Agriculteur(trice), exploitant(e) agricole
☐ Artisan
☐ Commerçant(e)
☐ Chef d'entreprise, Directeur de Société
☐ Cadre du secteur privé
☐ Cadre de la fonction publique
☐ Profession libérale
☐ Profession Intellectuelle Supérieure
☐ Profession intermédiaire (Infirmière, Contremaître…)
☐ Employé(e)
☐ Ouvrier(e)
☐ Sans profession
☐ Chômeur(se) -> Dans ce cas, indiquez également quelle était votre dernière profession dans les cases ci-dessus
☐ Retraité(e) -> Dans ce cas, indiquez également quelle était votre dernière profession dans les cases ci-dessus
☐ Etudiant(e)

Si vous êtes étudiant(e), veuillez préciser la filière

Si vous êtes étudiant(e), veuillez préciser le niveau d'étude

Code d'identification : *
Le code correspond aux 2 premières lettres du prénom, aux 2 premières lettres du nom et à l'année de naissance. Exemple : Jean-Claude Dusse (né en 1950) = JEDU1950

« Retour Envoyer
N'envoyez jamais de mots de passe via Google Forms.

Fourni par
Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.
Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Annexe 9.3. Questionnaire en ligne – condition « activation de l'identité sexuée » (version homme).

- Consigne :

Etude sur le comportement des étudiants - partie 1/4

La présente étude s'intéresse aux comportements quotidiens et aux attitudes des étudiants.

Nous vous demandons de répondre le plus sincèrement possible aux questions qui vont suivre, sachant qu'il n'existe ni bonnes, ni mauvaises réponses.

Ce questionnaire comporte 4 parties. Il est entièrement anonyme. Nous vous demanderons simplement de vous identifier à l'aide d'un code, à la fin de chacune des 4 parties.

A la fin de chacune des parties, cliquez sur « envoyer » pour que vos réponses soient prises en compte et suivez le lien indiqué pour passer à la partie suivante. Veillez donc à ne pas fermer trop vite la page.

Il n'y a pas de limite de temps. La durée du questionnaire est estimée à 25/30 minutes.

Nous vous demandons de répondre de manière individuelle, le plus spontanément possible et SANS INTERRUPTION.

Continuer »

Fourni par Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.
Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Etude sur le comportement des étudiants - partie 1/4

ATTENTION

Vous allez être confronté(e) à des questionnaires de différentes tailles, mesurant différentes dimensions, aussi, ne soyez pas surpris par l'hétérogénéité des questions.

Chaque page correspond à un questionnaire et chaque questionnaire possède une consigne bien particulière. Veuillez donc lire attentivement la consigne indiquée en haut de chaque page.

Il est important que vous répondiez à ce questionnaire en une fois et SANS INTERRUPTION entre et à l'intérieur des 4 parties.

Pour que les résultats de l'étude soient exploitables, il faut impérativement que la personne qui répond à ce questionnaire soit la même que celle qui participera à la phase 2 de l'étude.

« Retour Continuer »

Fourni par Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.
Signaler un cas d'utilisation abusive · Conditions d'utilisation · Clauses additionnelles

Etude sur le comportement des étudiants - partie 1/4

Vous êtes un homme : ce questionnaire vous est destiné.

A l'issue de cette étude, les réponses des hommes seront comparées à celles des femmes.

« Retour Continuer »

Fourni par Google Forms Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.
Signaler un cas d'utilisation abusive - Conditions d'utilisation - Clauses additionnelles

N. B. Comme indiqué plus haut, le contenu de la suite du questionnaire de la condition « Identité sexuée » est identique au contenu du questionnaire de la condition contrôle. Seul l'ordre des parties change. L'ordre des parties du questionnaire en condition « identité sexuée » est indiqué dans le Tableau 18.

Annexe 9.4. Résultats statistiques complémentaires.

Tableau 19

ACP pour l'échelle de risque perçu du DBQ (25 items) (N = 144)

N° items	Items	F1	F2
9	Vous évaluez mal la distance entre vous et le véhicule arrivant en face et vous êtes obligé de vous rabattre très vite devant le véhicule que vous êtes en train de doubler (ed)	.76	
6	En tournant à gauche, vous évaluez mal la distance entre vous et le véhicule arrivant en face, obligeant l'autre véhicule à freiner brusquement (ed)	.76	
14	Vous tournez à gauche sur une route principale devant un véhicule qui arrive et que vous n'avez pas vu ou dont vous avez mal estimé la vitesse (ed)	.74	
8	Lorsque vous doublez, vous sous-estimez la vitesse du véhicule arrivant en face (ed)	.74	
20	Vous conduisez tellement près de la voiture devant vous que vous auriez du mal à vous arrêter en cas d'urgence (vo)	.73	
13	Vous évaluez mal votre vitesse à la sortie d'une route principale et vous êtes obligé de freiner brusquement (ed)	.71	
17	Vous coupez trop les virages et, dans les zones rurales, vous vous retrouvez parfois à conduire dans la voie de gauche bien que votre distance de visibilité soit réduite (vo)	.60	
10	Vous prenez le volant même si vous pensez avoir dépassé le taux limite d'alcoolémie (vo)	.59	
21	Vous ne tenez pas compte de la limitation de vitesse sur une zone d'habitation (vo)	.54	
18	Vous tournez délibérément pour prendre une route principale juste devant un véhicule qui arrive alors qu'il n'y a aucun véhicule après lui (ed)	.51	
5	Vous vous trompez en changeant de vitesse sur la route (ine)	.48	
7	Vous vous mettez en colère contre un autre conducteur et vous le poursuivez pour lui faire savoir ce que vous pensez de lui (va)	.46	
24	*Vous ne tenez pas compte de la limitation de vitesse sur autoroute (vo)* [a]	*.40*	*.39*
26	Vous oubliez en quel rapport de vitesse vous roulez et vous devez vérifier avec votre main (ine)		.67
15	Vous cherchez à passer à la vitesse supérieure quand vous y êtes déjà (ine)		.65
16	Vous lisez mal les panneaux de signalisation et vous vous perdez (ina)		.65
2	Vous vous rendez compte que vous roulez en 4ème alors que vous roulez à une allure suffisante pour être en		.62

	5ème (ine)		
23	Vous klaxonnez pour montrer votre agacement à un autre conducteur (va)		.61
11	Vous ne remarquez pas la 'flèche verte' vous autorisant à tourner à un feu (ina)		.59
19	Vous ratez votre sortie sur l'autoroute, vous obligeant à faire un long détour (ina)		.58
3	Vous ne remarquez pas que le feu de signalisation est passé au vert (ina)		.53
22	Vous vous mettez en colère contre un certain type de conducteur et vous lui montrez votre hostilité par tous les moyens disponibles (va)		.50
25	Vous vous dirigez vers la destination A, et vous vous `réveillez' sur le chemin de la destination B, peut-être parce que vous êtes plus habitué à vous y rendre (ina)		.48
12	*Vous restez dans une voie que vous savez fermée plus loin et vous attendez la dernière minute avant de forcer le passage pour rejoindre l'autre voie [a] (vo)*	*.39*	*.47*
4	Vous oubliez de desserrer le frein à main avant de démarrer (ina)		.47
	% de variance expliquée	28.27	12.48

Note. Les poids factoriels <.3 n sont pas présents dans l'analyses dans un souci de clarté.

[a] Un seuil de 0.4 a été utilisé pour la valeur du poids factoriel des items et les items ayant un poids factoriel >0.39 sur au moins deux facteurs ont été exclus et sont indiqués en italique. C'est le cas des items 12 et 24.

Tableau 20

Moyennes (et écart-types) des scores aux mesures de l'identité sexuée par sexe et par condition

Condition	Sexe	Masc total	Fem total	Masc traits	Fem traits	Masc act	Fem act	Typicalité	Satisfaction	Pression	Pression interne	Pression externe	Centralité	Identification	*N*
Condition IS	Femme	3.04 (.68)	4.63 (.66)	3.89 (1.19)	5.19 (.77)	2.19 (.56)	4.01 (.81)	4.76 (.96)	2.31 (1.23)	2.6 (.87)	2.88 (1.1)	2.48 (1.1)	4.39 (1.4)	3.72 (.88)	43
	Homme	3.64 (.85)	3.68 (.69)	4.38 (1.13)	4.83 (1.04)	2.9 (.87)	2.38 (.73)	4.24 (1.15)	3.45 (1.41)	3.54 (.95)	3.85 (1.25)	3.4 (.97)	4.25 (1)	3.98 (.88)	25
	Total	3.26 (.79)	4.28 (.81)	4.07 (1.18)	5.06 (.89)	2.45 (.76)	3.41 (1.11)	4.57 (1.06)	2.73 (1.4)	2.95 (1)	3.24 (1.24)	2.82 (1.14)	4.34 (1.27)	3.81 (.88)	68
Condition contrôle	Femme	3.03 (.63)	4.83 (.79)	3.94 (.82)	5.33 (.86)	2.11 (.72)	4.26 (1.02)	4.51 (1.02)	2.49 (1.22)	2.59 (.89)	2.76 (1.17)	2.52 (1.04)	4.56 (1.29)	3.68 (.77)	47
	Homme	3.49 (.75)	4.17 (.64)	4.01 (.92)	5.14 (.99)	2.98 (.95)	3.08 (.73)	4.42 (.84)	3.53 (1.51)	3.02 (1.18)	3.21 (1.37)	2.93 (1.28)	3.98 (1.03)	3.86 (.85)	28
	Total	3.2 (.71)	4.58 (.8)	3.97 (.85)	5.26 (.91)	2.43 (.91)	3.82 (1.08)	4.48 (.95)	2.88 (1.42)	2.75 (1.02)	2.92 (1.26)	2.68 (1.15)	4.34 (1.22)	3.75 (.8)	75
Total	Femme	3.03 (.65)	4.73 (.73)	3.92 (1.01)	5.26 (.81)	2.15 (.64)	4.14 (.93)	4.63 (.99)	2.41 (1.22)	2.6 (.87)	2.81 (1.13)	2.5 (1.06)	4.48 (1.34)	3.7 (.82)	90
	Homme	3.56 (.79)	3.94 (.7)	4.18 (1.03)	4.99 (1.01)	2.94 (.91)	2.75 (.8)	4.34 (1)	3.49 (1.45)	3.26 (1.1)	3.51 (1.34)	3.15 (1.16)	4.11 (1.01)	3.91 (.86)	53
	Total	3.23 (.75)	4.44 (.82)	4.01 (1.02)	5.16 (.9)	2.44 (.84)	3.62 (1.11)	4.52 (1)	2.81 (1.41)	2.84 (1.01)	3.07 (1.25)	2.74 (1.14)	4.34 (1.24)	3.78 (.84)	143

Tableau 21

Moyennes (et écart-types) des scores aux échelles de comportements de conduite du DBQ et au score global de comportement à risque au volant (CRV) et les scores aux différentes dimensions de l'échelle de prise de risque du DOSPERT et le score global de prise de risque dans divers domaines (PDRDD) et enfin, le score de comportement à risque global (PDRG)

Condition	Sexe	PDRG	CRV	PDRDD	INE	INA	ED	Violations	VO	VA	CP	Transgressions	Loisirs	Financiers	Social	N
Condition IS	Femme	2.85	2.19	3.21	3.1	2.72	2.07	2.27	2.36	2.09	4.98	3.02	3.75	1.74	5.02	43
		(.46)	(.62)	(.51)	(1.31)	(.82)	(.64)	(.77)	(.95)	(1.03)	(.79)	(.74)	(1.45)	(.8)	(.87)	
	Homme	2.94	2.41	3.24	2.52	2.31	2.08	2.62	2.65	2.56	5.13	3.17	3.54	1.54	5.2	26
		(.71)	(.9)	(.76)	(1.26)	(.86)	(.88)	(1.18)	(1.29)	(1.22)	(.88)	(1.09)	(1.7)	(.65)	(1.07)	
	Total	2.88	2.27	3.22	2.88	2.57	2.07	2.41	2.47	2.27	5.04	3.08	3.67	1.66	5.07	69
		(.56)	(.74)	(.61)	(1.31)	(.85)	(.73)	(.95)	(1.09)	(1.12)	(.82)	(.88)	(1.54)	(.75)	(.94)	
Condition contrôle	Femme	2.76	2.06	3.15	2.96	2.59	2.02	2.09	2.19	1.89	5.05	2.85	3.62	1.76	5.19	47
		(.53)	(.61)	(.62)	(1.03)	(1.04)	(.63)	(.8)	(.92)	(.85)	(.82)	(.8)	(1.4)	(.84)	(.72)	
	Homme	2.94	2.1	3.4	2.38	2.18	1.85	2.27	2.5	1.81	5.37	3.32	3.9	1.64	5.34	28
		(.54)	(.49)	(.68)	(.9)	(.64)	(.5)	(.73)	(.94)	(.69)	(.68)	(.92)	(1.67)	(.66)	(.77)	
	Total	2.83	2.08	3.25	2.74	2.44	1.96	2.16	2.31	1.86	5.17	3.02	3.73	1.71	5.24	75
		(.54)	(.57)	(.65)	(1.02)	(.93)	(.59)	(.77)	(.93)	(.79)	(.78)	(.87)	(1.5)	(.78)	(.74)	
Total	Femme	2.8	2.12	3.18	3.03	2.66	2.04	2.18	2.27	1.99	5.01	2.93	3.68	1.75	5.11	90
		(.49)	(.61)	(.57)	(1.17)	(.94)	(.63)	(.78)	(.93)	(.94)	(.8)	(.77)	(1.42)	(.82)	(.79)	
	Homme	2.94	2.25	3.33	2.44	2.24	1.96	2.44	2.57	2.17	5.25	3.25	3.73	1.6	5.27	54
		(.62)	(.73)	(.72)	(1.08)	(.75)	(.71)	(.98)	(1.11)	(1.04)	(.78)	(1)	(1.68)	(.65)	(.92)	
	Total	2.86	2.17	3.24	2.81	2.5	2.01	2.28	2.39	2.06	5.1	3.05	3.7	1.69	5.17	144
		(.55)	(.66)	(.63)	(1.17)	(.89)	(.66)	(.87)	(1.01)	(.98)	(.8)	(.88)	(1.51)	(.76)	(.84)	

Tableau 22

Moyennes (et écart-types) des scores aux échelles de risque perçu du DBQ et au score global de risque perçu au volant (RPV) et les scores aux différentes dimensions de l'échelle de perception du risque du DOSPERT et le score global de risque perçu dans divers domaines (RPDD) et enfin, le score de risque perç global (RRG)

Condition	Sexe	RPG	RPV	RPDD	RP risque immédiat	RP Risque différé	RP INE	RP INA	RP ED	RP violations	RP VO	*RP VA*	RP Transgressions	RP Loisirs	RP Financiers	RP Social	*N*
Condition IS	Femme	4.72	5.5	4.28	5.75	2.68	2.82	2.48	6.05	5.13	5.61	4.16	4.81	3.47	4.90	2.91	43
		(.57)	(.65)	(.63)	(.57)	(.84)	(.98)	(.85)	(.57)	(.83)	(.88)	(1.18)	(.73)	(1.1)	(1.22)	(.89)	
	Homme	4.78	5.41	4.43	5.69	2.67	2.79	2.48	5.9	5.09	5.48	4.31	4.79	3.23	5.46	3.29	26
		(.82)	(1.05)	(.82)	(1.13)	(1)	(1)	(1.01)	(1.18)	(1.08)	(1.12)	(1.42)	(.91)	(1.01)	(1.28)	(1.21)	
	Total	4.74	5.46	4.34	5.73	2.67	2.81	2.48	5.99	5.11	5.56	4.21	4.8	3.38	5.11	3.06	69
		(.67)	(.82)	(.71)	(.82)	(.9)	(.98)	(.91)	(.84)	(.92)	(.97)	(1.27)	(.79)	(1.06)	(1.26)	(1.03)	
Condition contrôle	Femme	4.95	5.7	4.54	5.93	2.86	2.99	2.62	6.16	5.4	5.82	4.55	5.09	3.7	5.22	3.07	47
		(.57)	(.64)	(.66)	(.61)	(.79)	(.93)	(.85)	(.63)	(.74)	(.66)	(1.22)	(.62)	(1.19)	(1.13)	(1.03)	
	Homme	4.67	5.45	4.23	5.72	2.64	2.68	2.49	5.95	5.11	5.52	4.3	4.63	3.29	4.91	3.22	28
		(.51)	(.6)	(.59)	(.63)	(.76)	(.9)	(.78)	(.77)	(.65)	(.66)	(1.1)	(.7)	(1.25)	(1.15)	(1.04)	
	Total	4.85	5.6	4.43	5.85	2.78	2.88	2.57	6.08	5.29	5.71	4.46	4.92	3.55	5.1	3.13	75
		(.56)	(.63)	(.65)	(.62)	(.78)	(.92)	(.82)	(.69)	(.72)	(.67)	(1.18)	(.68)	(1.22)	(1.14)	(1.03)	
Total	Femme	4.84	5.6	4.42	5.84	2.77	2.91	2.55	6.11	5.27	5.72	4.36	4.96	3.59	5.07	3	90
		(.58)	(.65)	(.65)	(.6)	(.82)	(.95)	(.85)	(.6)	(.79)	(.78)	(1.21)	(.68)	(1.15)	(1.18)	(.97)	
	Homme	4.72	5.43	4.33	5.71	2.65	2.73	2.49	5.93	5.1	5.5	4.3	4.71	3.26	5.18	3.26	54
		(.67)	(.84)	(.71)	(.9)	(.88)	(.94)	(.89)	(.98)	(.87)	(.9)	(1.25)	(.8)	(1.13)	(1.23)	(1.11)	
	Total	4.8	5.54	4.38	5.79	2.72	2.84	2.53	6.04	5.2	5.64	4.34	4.86	3.47	5.11	3.09	144
		(.61)	(.73)	(.67)	(.72)	(.84)	(.95)	(.86)	(.77)	(.82)	(.83)	(1.22)	(.73)	(1.15)	(1.2)	(1.03)	

Tableau 23

Moyennes (et écart-types) des scores aux mesures des stéréotypes de sexe des hommes et des femmes

Condition	Sexe	Masc H total	Fem H total	Masc H traits	Fem H traits	Masc H act	Fem H act	Masc F total	Fem F total	Masc F traits	Fem F traits	Masc F act	Fem F act	*N*
Condition IS	Femme	5.07	3.26	5.04	4.12	5.11	2.54	3.25	5.53	4.16	5.62	2.49	5.46	43
		(.61)	(.63)	(.87)	(.61)	(.83)	(.88)	(.53)	(.67)	(.66)	(.77)	(.8)	(.81)	
	Homme	5.3	2.69	5.65	3.52	4.95	2	2.97	5.47	3.74	5.66	2.33	5.31	26
		(.79)	(.6)	(.75)	(.91)	(1.09)	(.59)	(.63)	(.74)	(.8)	(.73)	(.73)	(1.05)	
	Total	5.16	3.05	5.27	3.9	5.05	2.34	3.14	5.51	4	5.63	2.43	5.4	69
		(.69)	(.68)	(.87)	(.79)	(.93)	(.82)	(.58)	(.69)	(.74)	(.75)	(.77)	(.9)	
Condition contrôle	Femme	5.44	3.31	5.51	4.03	5.36	2.7	3.19	5.67	4.15	5.69	2.4	5.66	47
		(.75)	(.62)	(.75)	(.74)	(.87)	(.81)	(.66)	(.69)	(.99)	(.74)	(.84)	(.86)	
	Homme	5.05	3.36	5.03	4.03	5.06	2.8	3.26	5.24	4.05	5.54	2.6	4.99	28
		(.63)	(.85)	(.84)	(.97)	(.77)	(1.06)	(.63)	(.63)	(.89)	(.83)	(.87)	(.83)	
	Total	5.29	3.32	5.33	4.03	5.25	2.74	3.22	5.51	4.11	5.64	2.47	5.41	75
		(.73)	(.7)	(.81)	(.82)	(.84)	(.9)	(.65)	(.69)	(.95)	(.77)	(.85)	(.91)	
Total	Femme	5.26	3.28	5.27	4.08	5.24	2.62	3.22	5.61	4.15	5.66	2.44	5.56	90
		(.71)	(.62)	(.84)	(.68)	(.86)	(.84)	(.6)	(.68)	(.85)	(.75)	(.82)	(.84)	
	Homme	5.17	3.04	5.33	3.79	5.01	2.41	3.12	5.35	3.9	5.6	2.47	5.15	54
		(.72)	(.8)	(.85)	(.97)	(.93)	(.94)	(.64)	(.69)	(.86)	(.78)	(.81)	(.95)	
	Total	5.23	3.19	5.3	3.97	5.15	2.55	3.18	5.51	4.06	5.64	2.45	5.41	144
		(.71)	(.7)	(.84)	(.81)	(.89)	(.88)	(.62)	(.69)	(.86)	(.76)	(.81)	(.9)	

Tableau 24

Moyennes (et écart-types) des scores aux échelles de prise de risque et de risque perçu selon la condition, le sexe et le niveau de masculinité

Condition	Sexe	Niveau de Masculinité	PDRG	CRV	PDRDD	RPG	RPV	RPDD	*N*
IS	Femme	Fort	2.82 (.52)	2.22 (.68)	3.15 (.57)	4.64 (.54)	5.38 (.58)	4.23 (.63)	25
		Faible	2.89 (.37)	2.14 (.55)	3.30 (.42)	4.82 (.61)	5.65 (.73)	4.36 (.64)	18
		Total	2.85 (.46)	2.19 (.62)	3.21 (.51)	4.72 (.57)	5.50 (.65)	4.28 (.63)	43
	Homme	Fort	2.67 (.72)	2.30 (.82)	2.88 (.75)	4.64 (.97)	5.10 (1.49)	4.38 (.79)	9
		Faible	3.12 (.69)	2.53 (.94)	3.44 (.74)	4.89 (.76)	5.59 (.75)	4.50 (.87)	16
		Total	2.96 (.72)	2.45 (.89)	3.24 (.78)	4.80 (.83)	5.41 (1.07)	4.46 (.83)	25
	Total	Fort	2.78 (.57)	2.24 (.70)	3.08 (.63)	4.64 (.66)	5.31 (.89)	4.27 (.67)	34
		Faible	2.99 (.55)	2.33 (.77)	3.36 (.59	4.85 (.67)	5.62 (.73)	4.42 (.75)	34
		Total	2.89 (.57)	2.28 (.74)	3.22 (.62)	4.75 (.67)	5.47 (.82)	4.35 (.71)	68
Contrôle	Femme	Fort	2.70 (.58)	1.98 (.62)	3.11 (.69)	4.89 (.68)	5.64 (.76)	4.47 (.75)	27
		Faible	2.84 (.44)	2.18 (.58)	3.21 (.52)	5.05 (.37)	5.79 (.42)	4.64 (.51)	20
		Total	2.76 (.53)	2.06 (.61)	3.15 (.62)	4.95 (.57)	5.70 (.64)	4.54 (.66)	47
	Homme	Fort	2.87 (.65)	2.08 (.53)	3.30 (.76)	4.59 (.56)	5.39 (.82)	4.15 (.70)	9
		Faible	2.97 (.50)	2.11 (.49)	3.45 (.66)	4.70 (.50)	5.48 (.50)	4.27 (.55)	19
		Total	2.94 (.54)	2.10 (.49)	3.40 (.68)	4.67 (.51)	5.45 (.60)	4.23 (.59)	28
	Total	Fort	2.74 (.60)	2.00 (.60)	3.16 (.70)	4.81 (.66)	5.57 (.77)	4.39 (.74)	36
		Faible	2.91 (.47)	2.15 (.53)	3.33 (.60)	4.88 (.46)	5.64 (.48)	4.46 (.56)	39
		Total	2.83 (.54)	2.08 (.57)	3.25 (.65)	4.85 (.56)	5.61 (.63)	4.43 (.65)	75
Total	Femme	Fort	2.76 (.55)	2.09 (.66)	3.13 (.63)	4.77 (.62)	5.52 (.69)	4.35 (.70)	52
		Faible	2.86 (.41)	2.16 (.56)	3.25 (.47)	4.94 (.50)	5.72 (.58)	4.50 (.58)	38
		Total	2.80 (.49)	2.12 (.61)	3.18 (.57)	4.84 (.58)	5.60 (.65)	4.42 (.65)	90
	Homme	Fort	2.77 (.67)	2.19 (.68)	3.09 (.77)	4.61 (.77)	5.24 (1.17)	4.27 (.73)	18
		Faible	3.04 (.59)	2.30 (.75)	3.45 (.69)	4.79 (.63)	5.53 (.62)	4.38 (.71)	35
		Total	2.95 (.63)	2.26 (.72)	3.33 (.73)	4.73 (.68)	5.43 (.85)	4.34 (.72)	53
	Total	Fort	2.76 (.58)	2.12 (.66)	3.12 (.66)	4.73 .66)	5.45 (.84)	4.33 (.70)	70
		Faible	2.95 (.51)	2.23 (.66)	3.35 (.59)	4.87 (.57)	5.63 (.60)	4.44 (.65)	73
		Total	2.86 (.55)	2.18 (.66)	3.24 (.63)	4.80 (.62)	5.54 (.73)	4.39 (.68)	143

Tableau 25

Moyennes (et écart-types) des scores aux échelles de prise de risque et de risque perçu selon la condition, le sexe et le niveau d'identification.

Condition	Sexe	Niveau d'identification	PDRG	CRV	PDRDD	RPG	RPV	RPDD	*N*
IS	Femme	Fort	2.90 (.42)	2.21 (.63)	3.28 (.45)	4.84 (.59)	5.58 (.75)	4.44 (.62)	21
		Faible	2.80 (.50)	2.17 (.62)	3.15 (.57)	4.59 (.53)	5.42 (.56)	4.13 (.61)	22
		Total	2.85 (.46)	2.19 (.62)	3.21 (.51)	4.72 (.57)	5.50 (.65)	4.28 (.63)	43
	Homme	Fort	2.95 (1.02)	2.65 (1.18)	3.11 (.98)	4.92 (.78)	5.33 (.86)	4.69 (.78)	9
		Faible	2.96 (.53)	2.33 (.70)	3.31 (.67)	4.73 (.87)	5.46 (1.20)	4.33 (.85)	16
		Total	2.96 (.72)	2.45 (.89)	3.24 (.78)	4.80 (.83)	5.41 (1.07)	4.46 (.83)	25
	Total	Fort	2.91 (.64)	2.34 (.84)	3.23 (.64)	4.87 (.64)	5.50 (.78)	4.51 (.67)	30
		Faible	2.87 (.51)	2.24 (.65)	3.22 (.61)	4.65 (.69)	5.44 (.87)	4.22 (.72)	38
		Total	2.89 (.57)	2.28 (.74)	3.22 (.62)	4.75 (.67)	5.47 (.82)	4.35 (.71)	68
Contrôle	Femme	Fort	2.77 (.60)	2.04 (.59)	3.18 (.74)	4.95 (.58)	5.82 (.62)	4.47 (.62)	26
		Faible	2.75 (.43)	2.10 (.64)	3.12 (.45)	4.96 (.57)	5.56 (.65)	4.63 (.71)	21
		Total	2.76 (.53)	2.06 (.61)	3.15 (.62)	4.95 (.57)	5.70 (.64)	4.54 (.66)	47
	Homme	Fort	2.80 (.57)	1.84 (.44)	3.34 (.69)	4.80 (.46)	5.70 (.58)	4.30 (.59)	11
		Faible	3.03 (.53)	2.27 (.46)	3.45 (.70)	4.58 (.53)	5.29 (.58)	4.19 (.61)	17
		Total	2.94 (.54)	2.10 (.49)	3.40 (.68)	4.67 (.51)	5.45 (.60)	4.23 (.59)	28
	Total	Fort	2.78 (.58)	1.98 (.55)	3.23 (.72)	4.91 (.54)	5.78 (.61)	4.42 (.61)	37
		Faible	2.88 (.49)	2.18 (.57)	3.27 (.59)	4.79 (.58)	5.44 (.62)	4.43 (.69)	38
		Total	2.83 (.54)	2.08 (.57)	3.25 (.65)	4.85 (.56)	5.61 (.63)	4.43 (.65)	75
Total	Femme	Fort	2.83 (.53)	2.11 (.61)	3.22 (.62)	4.90 (.58)	5.71 (.68)	4.46 (.61)	47
		Faible	2.78 (.46)	2.13 (.62)	3.14 (.51)	4.77 (.57)	5.49 (.60)	4.38 (.70)	43
		Total	2.80 (.49)	2.12 (.61)	3.18 (.57)	4.84 (.58)	5.60 (.65)	4.42 (.65)	90
	Homme	Fort	2.87 (.78)	2.20 (.93)	3.24 (.81)	4.85 (.61)	5.53 (.72)	4.48 (.69)	20
		Faible	2.99 (.52)	2.30 (.58)	3.38 (.68)	4.65 (.71)	5.37 (.92)	4.25 (.73)	33
		Total	2.95 (.63)	2.26 (.72)	3.33 (.73)	4.73 (.68)	5.43 (.85)	4.34 (.72)	53
	Total	Fort	2.84 (.61)	2.14 (.71)	3.23 (.68)	4.89 (.58)	5.66 (.70)	4.46 (.63)	67
		Faible	2.87 (.50)	2.21 (.61)	3.24 (.60)	4.72 (.64)	5.44 (.75)	4.32 (.71)	76
		Total	2.86 (.55)	2.18 (.66)	3.24 (.63)	4.80 (.62)	5.54 (.73)	4.39 (.68)	143

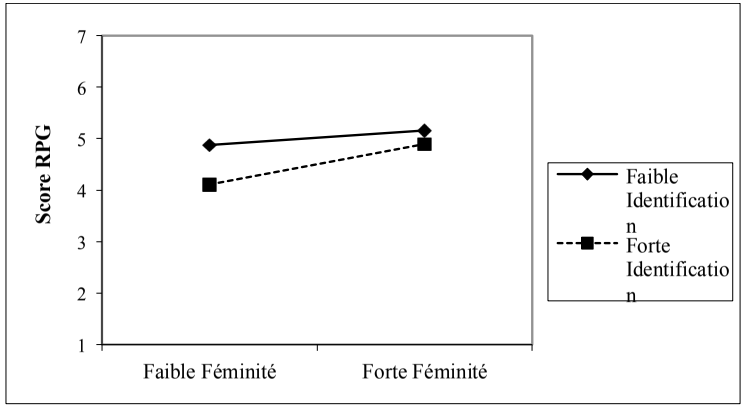


Figure 1. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction fem*Id sur le score de RPG pour les femmes de la condition IS (*N*=43).

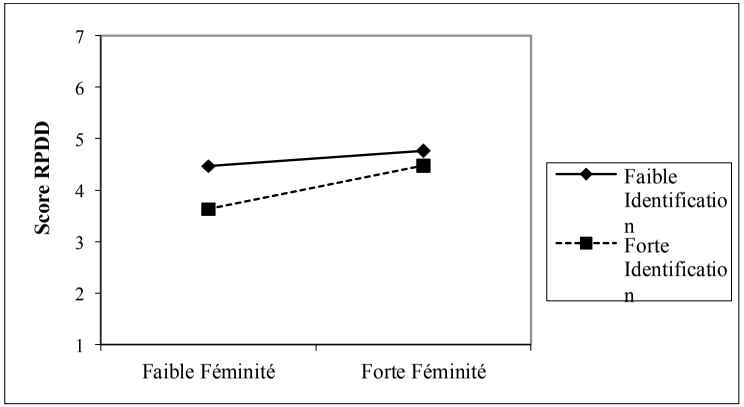


Figure 2. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction fem*Id sur le score de RPDD pour les femmes de la condition IS (*N*=43).

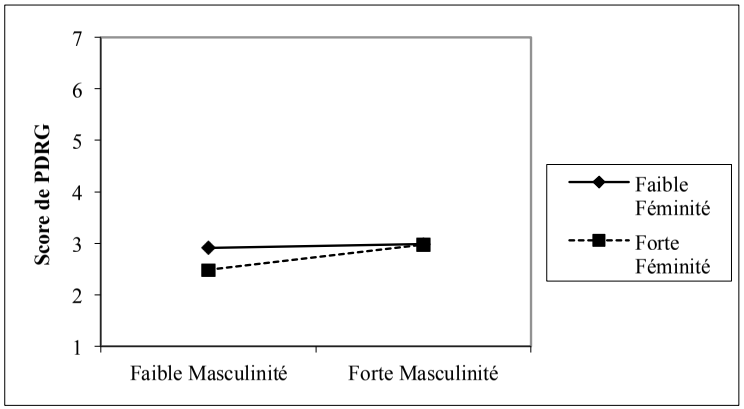


Figure 3. Représentation graphique de l'effet prédictif de la variable d'interaction masc*fem sur le score PDRG pour la condition contrôle (*N*=75).

Tableau 26

Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques avec le score de PDR en VD et les variables démographiques, la masculinité et le score de risque perçu en variables prédictives pour la condition contrôle (N=75) et la condition « identité sexuée » (N=68)

		Conditions contrôle			**Condition IS**		
		PDRG	CRV	PDRDD	PDRG	CRV	PDRDD
1.	Sexe [a]	-0.16	-0.02	-0.19	-0.11	-0.19	-0.04
	Age	0.02	0.05	0.00	-0.07	-0.05	-0.07
	Km hebdo	-	0.04	-	-	-0.04	-
	R^2 ajusté	-.001	-.037	.008	-.017	-.013	-.026
	□ R^2	.026	.005	.035	.013	.033	.004
2.	Sexe [a]	-0.09	-0.01	-0.10	-0.05	-0.17	0.03
	Age	0.00	0.05	-0.02	-0.1	-0.06	-0.09
	Km hebdo	-	0.03	-	-	-0.05	-
	Masculinité	.235 (p=.06)	0.01	.292*	.188	0.09	.216
	R^2 ajusté	.036	-.052	.073*	-.002	-.022	-.001
	□ R^2	.049 (p=.06)	.00	.076*	.03	.006	.04
3.	Sexe [a]	0.00	0.09	-0.03	-0.06	-0.14	-0.01
	Age	-0.02	0.04	-0.04	-0.13	-0.08	-0.13
	Km hebdo	-	0.02	-	-	-0.05	-
	Masculinité	.236*	0.07	.272*	.27*	0.14	.304*
	Score de RP	-.349**	-.433***	-.344**	-.383**	-.272*	-.467***
	R^2 ajusté	.143**	.124*	.178***	.131*	.038	.204***
	□ R^2	.114**	.178***	.111**	.14**	.071*	.208***

Note : * p < .05 ; ** p< .01 ; *** p < .001 ; [a] 1 = homme, 2 = femme.

Tableau 27

Coefficients standardisés pour les analyses de régressions hiérarchiques avec le score de PDR en VD et les variables démographiques, la féminité et le score de risque perçu en variables prédictives pour la condition contrôle (N=75) et la condition IS (N=68).

		Condition contrôle			**Condition Identité sexuée**		
		PDRG	CRV	PDRDD	PDRG	CRV	PDRDD
1.	Sexe [a]	-0.16	-0.02	-0.19	-0.11	-0.19	-.039
	Age	0.02	0.05	0.00	-0.07	-0.05	-0.07
	Km hebdo	-	0.04	-	-	-0.04	-
	R^2 ajusté	-.001	-.037	.008	-.02	-.013	-.026
	□ R^2	.026	.005	.035	.013	.033	.004
2.	Sexe [a]	-0.09	0.05	-0.13	-0.08	-0.17	-0.01
	Age	0.00	0.03	-0.01	-0.07	-0.05	-0.07
	Km hebdo	-	0.05	-	-	-0.04	-
	Féminité	-.172	-0.16	-.147	-.058	-0.05	-.05
	R^2 ajusté	.01	-.03	.013	-.031	-.027	-.041
	□ R^2	.024	.02	.018	.002	.001	.002
3.	Sexe [a]	-0.05	0.08	-0.10	-0.16	-0.17	-0.15
	Age	-0.01	0.04	-0.03	-0.09	-0.06	-0.09
	Km hebdo	-	0.04	-	-	-0.03	-
	Féminité	-0.06	-0.05	-0.04	0.03	-0.01	0.08
	Score de RP	-.33**	-.415***	-.347**	-.34**	-.249*	-.435***
	R^2 ajusté	.094*	.122*	.11*	.069 (p=.08)	.022	.128*
	□ R^2	.092**	.156***	.105**	.109**	.061*	.174***

Note : * p < .05 ; ** p< .01 ; *** p < .001 ; [a] 1 = homme, 2 = femme.

1. Effet du niveau de masculinité et d'identification selon le sexe et la condition sur les scores de risque perçu

1.1. Effet du niveau de masculinité selon le sexe et la condition

Sur le score de RPG dans l'échantillon global, en ce qui concerne l'effet du sexe, de la condition, du niveau de masculinité et les effets d'interaction entre ces variables (sexe* condition, sexe*niveau de masculinité, condition* niveau de masculinité, sexe*condition*niveau de masculinité), aucun effet de la condition ($F(1,142) < 1$, ns), du sexe ($F(1,142) = 1.69$, ns) et du niveau de masculinité ($F(1,142) = 2.45$, ns) ne s'observe. De même, aucun effet d'interaction de la condition et du sexe ($F(1,142) = 2.56$; ns), de la condition et du niveau de masculinité ($F(1,142) <1$, ns), du sexe et du niveau de masculinité ($F(1,142) < 1$, ns) et de la condition, du sexe et du niveau de masculinité ($F(1,142) < 1$, ns) n'apparaît.

En ce qui concerne le score de RPDD, pour l'échantillon global, aucun effet de la condition ($F(1,142) < 1$, ns), du sexe ($F(1,142) < 1$, ns) ou du niveau de masculinité ($F(1,142) = 1.19$, ns) ne s'observe. De même, aucun effet d'interaction de la condition et du niveau de masculinité ($F(1,142) <1$, ns), du sexe et du niveau de masculinité ($F(1,142) < 1$, ns) et de la condition, du sexe et du niveau de masculinité ($F(1,142) <1$, ns) ne s'observe. Seul apparaît un effet d'interaction de la condition et du sexe ($F(1,142) = 4.07$, $p < .05$) (cf. chapitre 9, point 4.2).

En ce qui concerne le score de RPV, pour l'échantillon global, aucun effet de la condition ($F(1,142) < 1$, ns) ne s'observe. En revanche on observe un effet tendanciel du sexe ($F(1,142) = 2.92$, $p=.09$) (cf. chapitre 9, point 4.2) et du niveau de masculinité ($F(1,142) = 3.57$, $p = .06$), les individus fortement masculins ayant tendance à percevoir davantage de risque dans les comportements à risque au volant que les individus faiblement masculins (cf. Tableau 24). En revanche, aucun effet d'interaction de la condition et du sexe ($F(1,142) < 1$, ns), de la condition et du niveau de masculinité ($F(1,142) < 1$, ns), du sexe et du niveau de masculinité ($F(1,142) < 1$, ns) et de la condition, du sexe et du niveau de masculinité ($F(1,142) < 1$, ns) ne s'observe pour l'échantillon global.

Les ANOVA's effectuées pour les deux conditions de manière indépendante, dans lesquelles était testé l'effet du sexe, du niveau de masculinité et l'interaction des deux variables sur les scores de risque perçu montrent que pour le score de RPG, aucun effet du niveau de masculinité ($F(1,74) <1$, ns) ou d'interaction du sexe et du niveau de masculinité ($F(1,74) <1$, ns) ne s'observe pour les individus de la **condition contrôle**. Seul s'observe un effet du sexe ($F(1,74) = 5.43$, $p < .05$, N2P) (cf. chapitre 9, point 4.2). Pour les individus de la condition « identité sexuée », aucun effet du sexe ($F(67) <1$, ns) du niveau de masculinité ($F(1,67) = 1.44$, ns) et d'interaction du sexe et du niveau de masculinité ($F(1,67) = 1.70$, ns) ne s'observe.

En ce qui concerne le score de RPDD, pour les sujets de la **condition contrôle**, aucun effet du sexe ($F(1,74) <1$, ns) ou d'interaction du sexe et du niveau de masculinité ($F(1,74) <1$, ns) ne s'observe. En revanche, un effet du niveau de masculinité apparaît ($F(1,74) = 4.63$, $p < .05$), les individus fortement masculins montrant un score plus important que les individus faiblement masculins (cf. Tableau 24). Pour les individus de la condition « identité sexuée », aucun effet du sexe ($F(67) <1$, ns), du niveau de masculinité ($F(1,67) < 1$, ns) et d'interaction du sexe et du niveau de masculinité ($F(1,67) < 1$, ns) ne s'observe.

Enfin, en ce qui concerne le score de RPV, pour les sujets de la **condition contrôle**, aucun effet du niveau de masculinité ($F(1,74) < 1$, ns) ou d'interaction du sexe et du niveau de masculinité ($F(1,74) < 1$, ns) ne s'observe. En revanche, on note un effet tendanciel du sexe ($F(1,74)=3.15$, $p <$

.08), les femmes ayant tendance à percevoir davantage de risque dans les comportements à risque au volant que les hommes (cf. Tableau 24). Pour les sujets de la condition « identité **sexuée »,** aucun effet du sexe ($F(1,67) < 1$, ns) ou d'interaction du sexe et du niveau de masculinité ($F(1,67) < 1$, ns) ne s'observe. En revanche, on note un effet tendanciel du niveau de masculinité ($F(1,67) = 3.10$, $p < .08$), les individus fortement masculins ayant tendance à percevoir davantage de risque que les individus faiblement masculins (cf. Tableau 24).

1.2. Effet du niveau d'identification selon le sexe et la condition

En ce qui concerne l'effet de la variable sex-Id et l'effet d'interaction entre la variable sex-Id et la condition sur le score de RPG dans l'échantillon global, aucun effet de la condition ($F(3,142) < 1$, ns), de la variable sex-Id ($F(3,142) = 1.10$, ns) et aucun effet d'interaction sex-Id*condition ($F(3,142) = 1.34$, ns) ne s'observe.

De même, en ce qui concerne le score de risque perçu dans différents domaines pour l'échantillon global, aucun effet de la condition ($F(3,142) < 1$, ns) et de la variable sex-Id ($F(3,142) < 1$, ns). En revanche, un effet d'interaction sex-Id*condition tendanciel apparaît ($F(3,142) = 2.49$, $p = .06$, N2P). La comparaison des moyennes (LSD de Fisher) indique que les femmes fortement identifiées de la condition contrôle (cf. Tableau 25) tendent à montrer un score de RPDD plus important que les hommes fortement identifiés de la condition contrôle (cf. Tableau 25) (LSD de Fisher : $p < .05$) et que les femmes fortement identifiées de la condition « identité sexuée » (LSD de Fisher : $p < .02$). Les femmes fortement identifiées de la condition « identité sexuée » tendent également à montrer un score plus important que les hommes faiblement identifiés de la condition identité sexuée (cf. Tableau 25) (LSD de Fisher : $p<.04$).

En ce qui concerne le score de RPV pour l'échantillon global, aucun effet de la condition ($F(3,142) =1.28$, ns), de la variable sex-Id ($F(3,142) =1.26$, ns) et aucun effet d'interaction de la condition et de la variable sex-Id ($F(3,142) < 1$, ns) ne s'observe.

Les ANOVA's effectuées pour les deux conditions de manière indépendantes dans lesquelles était testé l'effet de la variable sex-Id sur les scores de risque perçu montrent que pour le score RPG, aucun effet n'apparaît que ce soit pour la condition contrôle ($F(3,71) = 1.98$, ns), ou pour la condition « identité sexuée » ($F(3,64) < 1$, ns). De la même façon, pour le score de RPRDD, aucun effet n'apparaît pour la condition contrôle ($F(3,71) = 1.69$, ns) et pour la condition « identité sexuée » ($F(3,64) = 1.5$, ns). Enfin, pour le score de RPV, si aucun effet n'apparaît pour la condition « identité sexuée » ($F(3,64) < 1$, ns), en revanche, un effet tendanciel apparaît pour la condition contrôle ($F(3,71) = 2.70$, $p = .05$). Le test post hoc de comparaison de moyennes (LSD de Fisher) indique que dans cette condition, les femmes faiblement identifiées à leur groupe perçoivent plus de risque au volant que les hommes fortement identifiés à leur groupe ($p < .05$) (cf. Tableau 25).