

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

Désirabilité et normes sociales dans les comportements automobilistes impliquant une vitesse excessive : une étude quasi-expérimentale des différences entre hommes et femmes.

Auteur(s) :

Florent VARET, Doctorant, IFSTTAR, TS2, LMA, F-13300 Salon de Provence
Aix Marseille Univ, LPS, F-13100 Aix en Provence, France, florent.varet@ifsttar.fr

Achot KHALAFIAN, Ingénieur d'études, Univ Lyon, IFSTTAR, TS2, LESCOT, F-69675,
achot.khalafian@ifsttar.fr

Marie-Axelle GRANIÉ, Directrice de Recherche, Univ Lyon, IFSTTAR, TS2, LESCOT, F-69675, marie-axelle.granie@ifsttar.fr

Thémis APOSTOLIDIS, Professeur des Universités, Aix Marseille Univ, LPS, F-13100 Aix en Provence, France, themistoklis.apostolidis@univ-amu.fr

Mots-clés :

Vitesse, normes sociales, différences de genre

Résumé :

Les accidents graves et mortels sur la route sont un problème qui touche plus fréquemment les hommes que les femmes à l'échelle mondiale et en particulier chez les jeunes conducteurs. Plusieurs travaux montrent que, parmi les multiples facteurs impliqués dans la survenue et la gravité des accidents, l'adoption d'une vitesse excessive (infractionniste et/ou inadaptée à la situation), joue un rôle non négligeable. Les hommes ont généralement plus de comportements à risques et commettent plus d'infractions sur la route que les femmes, notamment en matière de vitesse. Parmi les multiples facteurs expliquant ces différences, plusieurs recherches suggèrent que certains comportements à risques et infractions sur la route, en particulier la vitesse excessive, seraient perçus par les conducteurs hommes comme potentiellement valorisants. En effet, les hommes percevraient de tels comportements comme étant des signes de compétence, de masculinité, de prestige social, de domination (Granié, Degraeve & Varet, sous presse). Par conséquent, les comportements routiers impliquant une vitesse excessive, feraient l'objet d'une valorisation sociale et seraient régulés par l'existence de normes sociales favorables, spécifiques au groupe des hommes. Si ce constat découle indirectement de plusieurs études, à notre connaissance aucune n'a encore proposé de le vérifier directement en mobilisant une méthodologie expérimentale propre à l'étude des normes sociales. Déterminer si les comportements impliquant une vitesse excessive sont effectivement normatifs auprès des hommes présente un intérêt dans la mesure où de nombreuses études montrent que la perception des normes sociales est un puissant prédicteur des comportements effectifs mais qu'elle peut être manipulée par différentes méthodes. Nous proposons donc de tester l'aspect normatif de ces comportements chez les conducteurs hommes en mobilisant l'approche sociocognitive des normes (Gilibert & Cambon, 2003).

Méthode et hypothèses

La présente étude s'appuie sur le paradigme de l'auto-présentation, qui permet de tester dans quelle mesure un comportement peut faire l'objet d'une stratégie de présentation valorisante ou dévalorisante de soi. Si un style de conduite automobile impliquant l'adoption fréquente d'une vitesse excessive (que nous désignerons par « style transgressif ») peut être normatif chez les hommes, alors nous devrions observer des variations dans la présentation de ce style de conduite lorsque cette présentation vise explicitement à renvoyer une bonne (*vs.* mauvaise) image de soi envers un groupe d'hommes (*vs.* femmes). Également, nous nous attendons à ce que cette plus grande valorisation (ou moindre dévalorisation) du style transgressif par les hommes soient connue, et donc exprimé, à la fois par des participants hommes et femmes. Plus précisément nous faisons les hypothèses suivantes :

- H1. Plus grande valorisation / moindre dévalorisation du style transgressif parmi les hommes que parmi les femmes :
 - H1a. En condition de présentation positive, les participants hommes se présenteront face au groupe des hommes avec un style de conduite plus transgressif que ne le feront les participantes femmes face au groupe des femmes ;
 - H1b. En condition de présentation négative, les participants hommes se présenteront face au groupe des hommes avec un style de conduite moins transgressif que ne le feront les participantes femmes face au groupe des femmes.

- H2. Connaissance de cette valorisation plus importante du style transgressif chez les hommes, par les hommes et les femmes ; connaissance de cette valorisation moins importante du style transgressif chez les femmes, par les hommes et par les femmes :
 - H2a. En condition de présentation positive, pour les deux groupes de sexe le style transgressif sera plus important face à un homme que face à une femme ;
 - H2b. En condition de présentation négative, pour les deux groupes de sexe le style transgressif sera plus important face à une femme que face à un homme.

Participants

Deux cent quarante-huit participants (120 hommes, 128 femmes ; $M_{\text{âge}}=31.20$, $ET=12.00$) déclarant avoir le permis B (automobile) ont rempli un questionnaire en ligne, diffusé via les réseaux sociaux.

Mesures

Le questionnaire comprenait une échelle de style de conduite transgressif élaborée pour les besoins de l'étude (16 items, 7 points type Likert) sur la base de différents questionnaires préexistants. Les participants devaient remplir ce questionnaire deux fois : une fois de manière à se faire mal voir par les hommes (*vs.* femmes) de leur âge (consigne de présentation négative) et une autre fois de manière à se faire bien voir par les hommes (*vs.* femmes) de leur âge (consigne de présentation positive). La consigne de présentation était opérationnalisée comme variables intra-sujets et l'ordre de passation contrebalancé. Le sexe du groupe cible de la présentation était manipulé comme variable inter-sujets, afin d'éviter toute suspicion sur la manipulation de cette variable et les participants étaient assignés aléatoirement à une des deux conditions. Enfin, les participants devaient indiquer leur sexe, âge, catégorie socio-professionnelle, niveau d'étude ainsi que l'année d'obtention de leur permis B et leur kilométrage hebdomadaire moyen au volant d'une automobile.

Résultats

Un score moyen de profil transgressif a été calculé et montre une bonne consistance interne pour chacune des conditions expérimentales ($\alpha_{\text{négative cible homme}} = .97$, $\alpha_{\text{négative cible femmes}} = .89$,

$\alpha_{positive\ cible\ homme} = .97$, $\alpha_{positive\ cible\ femmes} = .90$). Les variables sociodémographiques se distribuent de manière équivalente sur les différentes conditions inter-sujets. Un modèle '3 consigne de présentation (négative vs. positive)' X '2 groupe cible (endogroupe vs. exogroupe)' X '2 sexe du participant (homme vs. femme)' a été testé en ANOVA mixte ($N=56$ à 64 sujets par cases). L'effet principal de la consigne de présentation est significatif, $F(1,244) = 173.8$, $p < .001$, $\eta^2 = .25$, la condition de présentation négative (vs. positive) étant associée à un style transgressif plus élevé. L'interaction 'consigne de présentation' x 'groupe cible' x 'sexe du participant' est significative, $F(1,244) = 59.0$, $p < .001$, $\eta^2 = .09$. Les comparaisons planifiées permettant de tester H1 et H2 ont été réalisées au moyen de test-t de Student unilatéraux pour échantillons indépendants. En condition positive, les sujets hommes présentent face au groupe des hommes un style transgressif significativement plus élevé que les femmes face au groupe des femmes, $t(126) = 3.12$, $p = .001$, $d = .55$. En condition négative, les sujets hommes présentent face au groupe des hommes un style transgressif significativement plus faible que les femmes face au groupe des femmes, $t(126) = -3.03$, $p = .001$, $d = -.54$. En condition positive les sujets hommes ne présentent pas un style transgressif significativement plus élevé face au groupe des hommes que face au groupe des femmes, $t(118) = .96$, $p = .17$, $d = .18$. Dans la même condition, les sujets femmes présentent un style transgressif significativement plus élevé face au groupe des hommes que face au groupe des femmes, $t(346) = 4.92$, $p < .001$, $d = -1.33$. En condition négative, les sujets hommes présentent un style transgressif significativement plus élevé face au groupe des femmes que face au groupe des hommes, $t(118) = -3.12$, $p = .001$, $d = -.57$. Enfin, dans la même condition les femmes présentent un style transgressif significativement plus élevé face au groupe des femmes que face au groupe des hommes, $t(126) = 7.97$, $p < .001$, $d = 1.41$.

Discussion

Les résultats montrent qu'un style de conduite hautement (vs. faiblement) transgressif est perçu comme dévalorisant socialement. Toutefois, conformément à H1, cette dévalorisation est moins importante au sein du groupe des hommes (vs. femmes), ce qui confirme l'existence de normes masculines plus tolérantes à ce propos. Concernant H2, les résultats suggèrent que les femmes auraient bien connaissance de cette moindre dévalorisation chez les hommes mais que les hommes n'auraient pas une connaissance aussi précise de cette plus grande dévalorisation chez les femmes. Ce résultat peut être interprété au regard des travaux qui montrent que les femmes peuvent avoir de meilleures connaissances des stéréotypes de sexe masculins que les hommes peuvent en avoir des stéréotypes de sexe féminins, étant donné la plus grande valorisation sociale des activités masculines par rapport aux activités féminines (Hurtig & Pichevin, 1986). Pour l'application en sécurité routière, ces résultats invitent à de futures recherches visant, par exemple, à modérer l'effet des normes genrées sur les attitudes et comportements en rapport à la conduite, en agissant sur la catégorisation et l'identification genrées.

Références

- Gilibert, D., & Cambon, L. (2003). Paradigms of the sociocognitive approach. In N. Dubois (Ed.), *A sociocognitive approach to social norms* (pp. 38–69). London: Routledge.
- Granié, M.-A., Degraeve, B., & Varet, F. (sous presse). Les différences de sexe en sécurité routière : accidentalité, comportements à risque, accès au permis de conduire. In L. Carnis, M. L. Galenne, & C. Gabaude (Eds.), *La sécurité routière en France : quand la recherche fait son bilan et traces des perspectives*.
- Hurtig, M.C. & Pichevin, M.F. (1986). *La différence des sexes. Questions de psychologie*. Paris : Éditions Tierce.