

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

Titre :

Pourquoi les femmes réussissent moins bien le permis ? Hypothèses psychosociales et méthodologie d'enquête.

Auteur(s) :

Achot KHALAFIAN, Ingénieur d'Etude, IFSTTAR-TS2-Lescot, achot.khalafian@ifsttar.fr

Marie-Axelle GRANIE, Directrice de Recherche, IFSTTAR-TS2-Lescot, marie-axelle.granie@ifsttar.fr

Cécile COQUELET, Ingénieure de Recherche, IFSTTAR-TS2-LMA, cecile.coquelet@ifsttar.fr

Béatrice DEGRAEVE, Post-doctorante, Univ. Catholique de Lille, beatrice.degraeve@univ-catholille.fr

Catherine GABAUDE, Directrice de Recherche, IFSTTAR-TS2-Lescot, Catherine.gabaude@ifsttar.fr

Cécile MARTHA, Maitresse de Conférences, AMU-ISM, cecile.martha@univ-amu.fr

Christine MORIN-MESSABEL, Professeure, Université Lyon 2 – Greps, christine.morin-messabel@univ-lyon2.fr

Jean-François PEYTAVIN, Ingénieur d'études, IFSTTAR-TS2-LMA, jean-françois.peytavin@ifsttar.fr

Christine POPLIMONT, Professeure, AMU-ADEF, christine.poplimont@univ-amu.fr

Jordan REVOL, Stagiaire, IFSTTAR-TS2-Lescot, jordane.revol@ifsttar.fr

Florent VARET, Doctorant, IFSTTAR-TS2-LMA, AMU-LPS, florent.varet@ifsttar.fr

Mots-clés :

Différences de sexe, stéréotypes de sexe, permis de conduire

Résumé :

2 à 3 pages max., comprenant tableaux, figures et références, le cas échéant

En France, 86% des conducteurs tués dans un accident de la route sont des hommes (ONISR, 2016). Si les analyses des accidents montrent un contraste marqué entre les deux sexes, une récente revue de question met également en évidence des différences de sexe dans la réussite au permis de conduire B (Granié & Varet, 2017). Sous ces 10 points d'écart (64% de taux de réussite chez les hommes à l'épreuve pratique du permis contre 54% chez les femmes) se cachent différentes inégalités : coût de la formation plus élevé pour les femmes et accès à la mobilité et à l'emploi plus difficile (France Stratégie, 2015 ; Jouanno & Hummel, 2016). Ces inégalités sont également observées dans d'autres pays comme notamment le Royaume-Uni, la Finlande ou encore les Pays-Bas, mais dans des proportions variables.

L'objectif de cette communication est d'exposer les questions soulevées par ce phénomène et de les articuler avec la littérature psychosociale afin de formuler des hypothèses explicatives. Ces dernières proposent que l'écart dans le taux de réussite entre les hommes et femmes est lié à des différences de sexe qui se forment durant, mais aussi, avant la phase d'apprentissage de la conduite. Une étude menée à l'IFSTTAR (dans le cadre du projet Permis-HF, financée par le ministère de l'Intérieur français) va permettre de tester ces hypothèses.

Plus précisément, nous proposons de questionner, dans un premier temps, le rôle du contexte d'évaluation. En effet, une étude montrait que des candidats avaient plus de risques d'échouer à l'examen pratique lorsque l'examineur était de sexe opposé (Bjørnskaug, 2003). Dans cette perspective, l'écart de réussite au permis entre les deux sexes en France pourrait être dû à la plus grande représentation des hommes parmi les examinateurs (65%), augmentant la probabilité pour une femme d'être évaluée par un homme (Haudenschild, 2017). Par ailleurs, nous proposons de questionner les rôles de l'anxiété et du stress. En effet, certains auteurs suggèrent que le niveau d'anxiété ou de stress pourrait être à l'origine d'un échec à l'épreuve pratique du permis conduire (Fairclough, Tattersell & Houston, 2006). De plus, la littérature sur la menace du stéréotype (Steele & Aronson, 1995) postule une diminution de la performance – due notamment à une surcharge cognitive (Bedyńska, Krejtz & Sedek, 2018) ou à l'apparition de stress et d'anxiété (Blascovich, Spencer, Quinn, Steele, 2001 ; Bosson, Haymovitz, Pinel, 2004) – chez les membres d'un groupe lorsqu'un stéréotype négatif les concernant est activé. L'étude de Yeung et Von Hippel (2008) montre que l'activation du stéréotype de sexe associé à la conduite diminue les performances des femmes dans une tâche de conduite sur simulateur. Si le contexte d'évaluation est susceptible d'engendrer une baisse de la performance chez les femmes, ce n'est pas le seul moment où des différences entre les deux sexes sont susceptibles d'agir. En effet, les travaux sur la socialisation genrée (Owen Blakemore, Berenbaum & Liben, 2009), montrent que les attentes sociales spécifiques au sexe de l'individu, créent et renforcent très tôt les différences en termes d'attitudes, de croyances ou de comportements. Dans le domaine de la conduite, des études montrent que dès l'adolescence, garçons comme filles pensent que la femme est naturellement incompétente pour la conduite, contrairement à l'homme (Granié & Pappafava, 2011). Ces mêmes attentes sociales peuvent également intervenir lors de la formation, en influençant les attitudes et motivations des apprentis face à l'apprentissage, mais aussi potentiellement les comportements des formateurs. Forsyth (1992) a par exemple montré que les difficultés de réussite des femmes sont essentiellement liées au contenu des apprentissages et à la variabilité des expériences entre les deux sexes.

L'étude actuellement en cours a pour objectif d'examiner ces différents déterminants (i.e., contexte d'évaluation, anxiété, stress, stéréotypes) à différents moments de la formation à la conduite. Ainsi, elle visera à mieux comprendre quels facteurs sont à l'origine de cette différence de sexe à l'examen pratique du permis de conduire et à quel(s) moment(s) ils interviennent pour renforcer ou inhiber ces différences.

Méthode

Protocole

Les données de la littérature montrent que les déterminants potentiels de ces différences de sexe sont susceptibles d'agir avant même le début de la formation, de se renforcer ou au contraire de s'amenuiser pendant la formation à la conduite et d'être rendus saillants par la situation évaluative. Notre projet de recherche propose donc deux enquêtes, l'une longitudinale et l'autre transversale auprès des candidats aux permis A et B.

L'enquête transversale offre la possibilité de déterminer l'origine des différences interindividuelles au-delà des caractéristiques propres des individus. Une analyse multi-niveau permettra de hiérarchiser l'impact d'un certain nombre de variables – comme par exemple le type d'auto-école, la ville d'apprentissage, la perception de relation élève-enseignant etc. – sur la réussite ou l'échec des apprenti.e.s, permettant d'examiner avec plus de précision l'effet des variables psychologiques étudiées sur l'issue de l'examen. L'intérêt de l'enquête longitudinale est de suivre les sujets tout au long de la préparation au permis, et de déterminer si celle-ci a un effet sur les variables psychosociales étudiées et ce, en contrôlant un certain nombre d'éléments comme le sexe du sujet, son âge, type de forfait, etc. De plus, la combinaison de ces deux enquêtes permettra d'explorer les effets potentiels du questionnement de ses propres croyances et attitudes occasionnés par l'enquête longitudinale (effet test-retest), amenant ainsi des pistes de réflexion pour des actions potentielles futures, basées sur les métacognitions et l'auto-évaluation.

Les données seront recueillies auprès des apprenti.e.s conducteur.rice.s quel que soit leur niveau de préparation, depuis l'inscription jusqu'à la sortie de l'auto-école. Pour déterminer l'avancée dans la formation (en début, milieu ou fin de la formation), pour chaque candidat nous collecterons des informations, comme par exemple :

- La présentation ou non aux examens théorique ou pratique ;
- Le nombre d'heures de conduite qu'ils ont choisi ou effectué ;
- Le nombre d'erreurs à l'épreuve théorique.

Mesures

Certaines conditions, nécessaires à l'observation d'une diminution des performances chez les groupes stéréotypés, sont prises en compte et mesurées dans cette recherche :

- La connaissance des stéréotypes associés aux hommes et aux femmes au volant. S'inspirant des travaux antérieurs (Dumesnil, Chateignier, & Chekroun, 2016 ; Pravossoudovitch, 2016 ; Pravossoudovitch, Martha, Cury, & Granié, 2015), les participants sont invités à indiquer, sur des échelles allant de 1 (*pas du tout*) à 7 (*tout à fait*), dans quelle mesure « en général, les gens pensent que les hommes (vs. les femmes) sont ... », à propos de 4 comportements de conduite (compétences, courtoisie, respect des règles et évitement du risque) ;
- La conscience du stigmate. Les individus sont invités à se positionner sur l'échelle « *Stereotype vulnerability scale* » en 4 items (Spencer, 1994 ; voir également Woodcock, Hernandez, Estrada, & Schultz, 2012), que nous avons traduite et adaptée à notre population d'apprenti.e.s conducteur.rice.s.

D'autres variables, potentiellement modératrices de l'effet de menace, sont également prises en compte :

- L'adhésion aux stéréotypes de sexe associés aux hommes et aux femmes au volant est mesurée au travers de 4 items du questionnaire SSAC (Pravossoudovitch, 2016 ; Pravossoudovitch, Martha, Cury, & Granié, 2015) ;

- Le niveau de masculinité et de féminité est mesuré par l'Adhésion aux Stéréotypes de Sexe (Granié, 2008) ;
- L'identification au groupe de sexe est mesurée au travers de diagrammes de Venn représentant différentes distances entre soi et le groupe de sexe en général, ou en tant qu'automobiliste (Guého, 2015) ;
- L'identification au domaine stéréotypé peut renforcer les effets de menace qui, en retour, peuvent entraîner une désidentification au domaine. Elle est mesurée ici par 8 items adaptés d'outils existants (e.g., « Je passerai mon permis de conduire même si je n'en avais pas besoin », Good, Rattan, & Dweck, 2012 ; Woodcock et al, 2012).

La connaissance des stéréotypes de sexe associés à son groupe d'appartenance peut également avoir des effets sur d'autres variables susceptibles d'affecter l'apprentissage :

- Les attentes négatives de performance, susceptibles d'être plus importantes dans le groupe stigmatisé (Rosenthal, Crisp, & Suen, 2007 ; Marx, & Goff, 2005), sont mesurées par sur une échelle allant de 0 à 100%, dans laquelle les individus doivent indiquer leur chance de réussite à l'épreuve théorique et à l'épreuve pratique ;
- L'auto-estimation des performances est mesurée grâce à la grille de compétences normalement utilisée par les évaluateurs lors l'épreuve pratique ;
- Les buts d'apprentissage – éviter l'échec, plutôt que de bien réussir – peuvent varier en fonction des stéréotypes de sexe stigmatisant (Brodish & Devine, 2009 ; Smith, 2004, 2006) et sont également mesurés tout au long de la formation ;
- Le stress et l'anxiété au volant sont souvent identifiés par les apprentis, mais aussi par les enseignants, comme un frein à la réussite de l'épreuve. Ce stress pourrait également être renforcé en situation de menace du stéréotype. Nous avons donc inclus une mesure d'auto-évaluation du niveau de peur ressentie par les apprentis pendant la conduite en nous inspirant de certains travaux et outils existants (« *The Driving Cognitions Questionnaire* », Ehlers et al., 2007).

Résultats

Au mois de février 2019, une grande campagne de recrutement a été lancée conjointement pour les deux types d'enquêtes auprès des apprentis pour trouver des participants correspondant au profil. Les premiers résultats de l'enquête transversale seront exposés lors de la conférence. Ils permettront de présenter l'évolution de ces différents construits psychologiques au cours des différentes phases de la formation.

Références

- Granié, M.-A., & Varet, F. (2017). « Passe ton permis d'abord ! » Pistes explicatives psychosociales aux différences de sexe dans la réussite au permis de conduire en France. *Recherche - Transports - Sécurité*, 33, 1-15.
- Granié, M.-A., et al. (2018). « Différence de sexe dans la réussite au permis de conduire : des paradoxes constatés vers les explications ». Rapport intermédiaire sur convention IFSTTAR-DSR n°220103987. Bron: IFSTTAR-LESCOT-LMA.