

**MINISTERE DES TRANSPORTS,
DE L'EQUIPEMENT, DU TOURISME
ET DE LA MER**

**EXAMEN DU BEPECASER
Session du 15 novembre 2006**

ETUDE D'UN DOSSIER
Coefficient: 1 – Durée : 2 heures

Sujet: « **LE SURRISQUE MASCULIN** »

Faites une synthèse des documents contenus dans le dossier, puis dans une conclusion, exprimez votre opinion personnelle sur la question traitée dans le sujet ou sur un aspect qui vous a particulièrement marqué.

SOMMAIRE

- La question des différences de sexe _____ 4
- La transmission intergénérationnelle du comportement sur la route _____ 6
- Croyances parentales sur le risque et supervision parentale _____ 7
- Différences entre conducteurs et conductrices _____ 8

Extrait d'une conversation entre des internautes et Jean-Pascal ASSAILLY, chercheur à l'institut national de recherches sur les transports et leur sécurité (INRETS)

Pour faire évoluer les mentalités, pensez-vous qu'il serait utile d'abolir on au moins d'atténuer les notions de plaisir de conduire et de voiture-statut social afin de revenir à une approche strictement utilitaire du moyen de transport ?

Oui. Et pour paraphraser Aragon, sur ce point, « *la femme est l'avenir de l'homme* », puisqu'il y a un énorme écart de mortalité routière entre les deux sexes (dans l'enfance et dans la vieillesse six tués sont de sexe masculin, A l'adolescence sept tués le sont, et entre 18 et 40 ans, période « haute » de la conduite automobile, huit tués sur dix sont des hommes, et encore dans les deux femmes tuées faut-il préciser que l'une l'est comme passagère d'un conducteur masculin). Ces différences énormes font de cette variable une variable plus forte que l'âge ou le milieu social ou quoi que ce soit d'autre. Elles ne peuvent être expliquées par une tendance « naturelle » des femmes à ne jamais prendre de risques (nous savons aujourd'hui comment, en matière de tabac, d'alcool, de cannabis, de comportement sexuel non protégé, les jeunes femmes peuvent se mettre presque autant en danger que les jeunes hommes). Cette différence de comportement routier s'explique donc par une réticence des femmes à la mise en danger de soi sur ce terrain. Les conductrices manifestent ce que cinquante ans de campagne médiatique n'arrivent pas à instituer, un rapport plus neutre et plus apaisé à la route. Malgré les modifications profondes de la place de la femme dans la société d'aujourd'hui, la voiture reste pour elle un objet effectivement utilitaire, tel le micro-ondes ou l'aspirateur, qui servira à se déplacer d'un point de départ à un point d'arrivée. L'absence d'investissement « libidinal » ou de puissance sur l'objet automobile est effectivement la condition d'une amélioration de la situation. Il s'agira donc de mieux comprendre le rapport des femmes à la route.

Chats Le Monde.fr -16 décembre 2002

LA QUESTION DES DIFFERENCES DE SEXE

La nature fait bien les choses. Il naît chaque année un peu plus de garçons que de filles (100 contre 95,2). Donc, entre 0 et 18 ans, il y a environ 20 000 garçons de plus par tranche d'âge. La nature vient en quelque sorte compenser l'importante surmortalité masculine relative aux accidents, aux suicides, aux homicides pendant la jeunesse, puis plus tard à certains types de maladies. Donc, les cohortes de garçons sont plus nombreuses mais la différence va se réduire avec l'âge.

En effet, les accidents de la route et de la vie courante (domestiques, sportifs, scolaires) représentent un tiers des décès des enfants entre 1 et 14 ans, ce qui en fait la première cause de mortalité de l'enfant dans les pays développés (Assailly, 2001; UNICEF, 2001). Mais ces accidents ne touchent pas tous les enfants de la même façon. La différence la plus frappante dans les statistiques épidémiologiques est que le taux d'accidents varie en fonction du sexe. Bien que les garçons et les filles font face aux mêmes types d'accidents aux mêmes âges, les garçons ont deux à quatre fois plus de chances d'être accidentés. Si l'on observe les courbes de mortalité par sexe et par âge, on s'aperçoit vite qu'un écart se creuse entre les mortalités féminine et masculine à partir de 14-15 ans, c'est-à-dire au moment de la puberté et de l'adolescence (70 à 80 % d'hommes parmi les tués entre 15 et 59 ans). Cet écart existe bien avant, les comportements à risque étant plus fréquents dès 2 ans chez les garçons que chez les filles. Il s'agit donc d'une différence générale entre les sexes, plutôt que d'une prise de risque plus grande dans la conduite chez les hommes. Ce différentiel émerge dès l'âge de 1 an en France. Entre 1 et 14 ans, l'accident touche 1,5 fois plus les garçons que les filles. L'écart progresse jusqu'à atteindre un maximal de 8 hommes tués pour 2 femmes entre 35 et 39 ans (Assailly, 2001). Précisons que ce surrisque masculin est stable dans le temps : ces pourcentages n'ont pas « bougé » depuis quarante ans alors qu'un grand nombre d'évolutions sociologiques auraient pu les faire bouger. De même, ce différentiel n'est pas propre à la France et se retrouve dans tous les pays.

Les garçons ont des accidents plus fréquents et plus graves que les filles. On explique ces différences entre les deux sexes par deux facteurs : l'exposition au risque et la prise de risque. L'exposition au risque se définit comme la fréquence avec laquelle un individu se retrouve dans une situation pouvant amener à un dommage matériel ou physique. La prise de risque peut être évaluée de façon objective comme « le comportement de l'individu qui, dans une situation déterminée,

s'engage dans une action sans être certain de son issue » (Saad, 1988). Les hommes parcourent plus de kilomètres que les femmes en voiture, les garçons jouent plus fréquemment dans la rue que les filles, les hommes prennent plus de risques dans l'espace routier que les femmes. Les filles sont dès leur plus jeune âge, plus prudentes que les garçons, plus conformes aux règles et aux attentes parentales au plan général et dans la sécurité routière, comme l'on a pu le montrer dans le cadre de l'évaluation des effets d'action éducative en sécurité routière en école maternelle (Granié & Assailly, 2003).

Les observations en situation naturelle ou en laboratoire montrent que les garçons s'engagent dans des comportements plus risqués - c'est-à-dire des comportements qui placent la personne en risque d'accident - que les filles et, lorsqu'ils sont impliqués dans la même activité que les filles, ils le font de façon plus risquée. En fait, ce n'est pas seulement l'approche du danger en elle-même qui différencie les sexes mais la façon dont l'enfant interagit avec le danger une fois qu'il l'a approché.

Cette différence des sexes s'observe dans la prise de risque mais aussi dans l'évaluation du risque chez les enfants, les adolescents et les adultes. Les filles d'âge préscolaire identifient davantage de situations de danger dans la rue que les garçons et cette différence de sexe s'accroît avec l'élévation du niveau d'étude des parents...

Lors de l'évaluation du risque, les filles attribuent plus d'importance que les garçons aux indices signalant le risque d'accident. Dès l'âge de 6 ans, l'enfant a déjà des croyances différenciées sur la vulnérabilité de chaque sexe face à l'accident. Les garçons comme les filles estiment que les garçons ont moins de risque d'accident que les filles même s'ils sont engagés dans la même activité. Les différences de sexe dans les croyances sur la vulnérabilité à l'accident s'étendent à la peur associée à l'accident potentiel.

Posé en ces termes, on en arrive vite à faire appel aux stéréotypes de sexe pour expliquer ces différences, si l'on ne veut pas en rester à une vision biologique ou sociobiologique des différences de sexes. On peut répondre bien évidemment que les stéréotypes de sexe ne sont plus aussi accusés aujourd'hui qu'ils l'étaient il y a encore quelques décennies. Partout les femmes rattrapent les hommes, c'est-à-dire que les stéréotypes ne s'effacent pas, mais que peu à peu les femmes ajoutent à leur panel d'actions et de traits, des traits et des comportements typiquement masculins. Ceci se retrouve dans la prise de risque. En effet, il y a là une sorte de paradoxe féminin. On assiste du côté

des femmes à une évolution de la prise de risque qui consiste en un rattrapage du niveau de risque pris par les hommes dans de nombreux domaines : comportements sexuels, usage de drogues, tabac, métiers et sports à risque, etc. (Assailly, 2001). Mais paradoxalement, ce rattrapage ne touche pas les comportements de mobilité : les femmes commettent moins d'infractions, ont moins d'accidents, sont moins tuées ou blessées que les hommes. De plus, les différences d'usage de la voiture chez les hommes et chez les femmes nous poussent également à nous intéresser de près aux stéréotypes de sexe en tant qu'ils influencent les rôles de sexe, les choix professionnels et le partage des tâches au niveau familial (trajets plus longs et plus ruraux chez les hommes, trajets courts et urbains chez les femmes, en rapport toujours avec le partage sexuel des tâches et des professions: c'est la femme qui va chercher les enfants, fait les courses, etc... l'homme qui conduit sur le trajet des vacances, est VRP, transporteur routier, etc..).

La prise de risques, surtout physiques, et la compétition sont des comportements associés à la masculinité dans la définition stéréotypée des sexes. Cette différence de sexe se remarque déjà dans les comportements de jeu, chez l'enfant et chez l'adulte. Les hommes considèrent le jeu comme une situation de compétition, associé au gain individuel, au désir de vaincre. Les femmes considèrent le jeu comme une interaction interpersonnelle avec la notion de gains équitables. De plus, les stéréotypes de sexe veulent qu'il existe une différenciation marquée des styles de conduite entre hommes et femmes (conduite agressive de l'homme contre crainte dans la circulation chez la femme). Une étude de Smoreda (1991) montre les relations entre l'adhésion aux stéréotypes de sexe et l'attitude à l'égard du risque routier. Le stéréotype masculin a une position centrale dans la représentation de la conduite automobile, il infléchit les représentations de soi dans la situation et les comportements des individus sexuellement typés. La masculinité amène une représentation agressive de la conduite dans laquelle la circulation est vue comme un champ de compétition avec autrui, lui même appréhendé comme une gêne ou un obstacle au libre déplacement. La rigidité de la définition sexuelle de soi est liée à une rigidité des comportements à l'égard de la conduite et du risque. La flexibilité de la définition sexuelle de soi, c'est-à-dire la capacité de faire fi des stéréotypes de sexe dans la façon dont on se définit, amène une flexibilité du comportement de conduite et de l'attitude face au risque, c'est-à-dire à la fois une conduite confiante, mais prudente et respectueuse de l'autre.

Ceci montre à notre avis l'intérêt d'étudier les relations entre l'identité sexuée et les représentations, les attitudes et les comportements liées à la sécurité routière. En effet, si les représentations liées au

risque font partie intégrante des stéréotypes sociaux de sexe, on ne peut pas se contenter d'expliquer les différences d'accidentologie des hommes et des femmes par leur appartenance sexuée. Il faut se donner les moyens de saisir comment se construisent chez l'individu les représentations du risque en fonction du sexe et comment ces connaissances des stéréotypes de sexe chez l'individu orientent les conduites face au risque et à la sécurité routière.

**Jean-Pascal ASSAILLY, chercheur à l'Institut de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)
Revue de questions sur le continuum éducatif — 2005**

LA TRANSMISSION INTERGENERATIONNELLE DU COMPORTEMENT SUR LA ROUTE

Pendant trente ans, la recherche en sécurité routière ne s'est pas posé la question de l'influence des parents. Les parents sont importants. Outre les facteurs génétiques, il existe des facteurs prénatals des seuils d'imprégnation, qui influencent la transmission dopaminergique dans le cerveau du fœtus. Compte également la relation entre la mère et son enfant la première année de vie. Enfin, toute l'évolution de la structure familiale au cours de l'enfance, puis les comportements et les renforcements des styles éducatifs entrent en considération. S'agissant des facteurs de transmission, il existe une très forte corrélation sur les quatre dyades père/fils, mère/fille, père/fille et mère/fils.

Il apparaît que le parent du même sexe aurait plus d'influence sur la transmission de certains traits de personnalité.

Au-delà de ces traits de personnalité hérités, le rôle de l'observation que fait l'enfant du comportement des parents est indéniable.

La distinction entre infractions ordinaires et infractions plus agressives fait, quant à elle, davantage intervenir la question des liens familiaux.

S'agissant des infractions et des accidents, un certain nombre d'études américaines évaluatives de l'éducation routière au collège et à l'université ont été menées depuis trente ans. Elles ont systématiquement conclu que les séances d'éducation routière ne diminuaient pas le nombre d'accidents. Cela ne condamne pas, pour autant, le principe d'éducation ; les actions menées n'étaient peut-être pas suffisamment fondées scientifiquement pour avoir un effet quelconque.

Dès 1970, Carlson montre, pour sa part, qu'il existe une corrélation entre les infractions du père et celles du fils. Le déterminisme de l'infraction semble essentiellement familial. Depuis quelques années, les études sur l'accident sont très claires : les parents qui ont des accidents donnent naissance

à des enfants qui en auront. De la même façon, les parents qui commettent des infractions engendrent des enfants qui en commettront.

Les statistiques du Canada, où toutes les données sur les carrières de conducteurs de toute une famille sont centralisées par les assurances, révèlent notamment que le père commet plus d'infractions que la mère. Il serait souhaitable que nous puissions bénéficier du même type d'informations en France.

Il existe également un effet du type « résilience ». Il vaut mieux avoir un seul mauvais parent que deux.

La dernière étude de Wilson en Colombie-Britannique est intéressante parce qu'elle souligne l'influence de la mère qui était, jusqu'à présent, souvent négligée mais qui aujourd'hui, avec les changements de la société et le divorce notamment, grandit.

Il est évident qu'il est difficile d'influer sur certains acteurs, biologiques par exemple. Pour autant, un dépistage précoce des situations familiales à risque ne serait pas inutile. Il sera par ailleurs possible d'agir sur ce qui est du ressort de l'imitation de comportement, les innovations pédagogiques (la conduite accompagnée, le permis probatoire, l'accès graduel à la conduite) qui redonnent beaucoup d'importance aux parents.

Jean-Pascal ASSAILLY, chercheur à l'Institut de recherche sur les transports et leur sécurité.
Actes du colloque de la Prévention Routière du 3 octobre 2005
« PARENTS, ENSEIGNANTS, MEDIAS ... Quel rôle face à l'hécatombe des jeunes sur la route »

CROYANCES PARENTALES SUR LE RISQUE ET SUPERVISION PARENTALE

Concernant le risque accidentel, un certain nombre de recherches montrent que les mères surveillent davantage et sont plus restrictives avec les filles qu'avec les garçons. Lorsque l'enfant s'engage dans un comportement dangereux, les parents font plus de déclarations d'encouragements à l'égard des garçons et émettent plus d'avertissements, de réprimandes et d'aide physique en direction des filles alors même qu'il n'y a pas d'écart significatif entre les garçons et les filles en termes de capacités physiques ni en termes de demandes d'aide ou de soutien physique lors de l'activité. De plus, les mères utilisent beaucoup plus de redirections physiques que de redirections verbales avec les garçons. Ces comportements différenciés des parents à l'égard des deux sexes prennent leur source dans des croyances relatives au risque des garçons et des filles.

Une majorité de parents s'attend à ce que les garçons s'engagent dans des activités plus risquées que les filles. Le risque masculin est attribué majoritairement à des caractéristiques innées et est soumis à l'influence d'autrui qui encourage cette prise de risque. A l'opposé, la prise de risque des filles est davantage attribuée au manque d'anticipation des risques d'accidents par celles-ci. Ainsi, les parents canadiens interrogés assurent que la prise de risque est plus normative chez les garçons que chez les filles. Ces croyances s'incarnent dans des comportements : ils tolèrent mieux la prise de risque des garçons et appesantissent leur effort éducatif sur l'apprentissage de l'évitement du risque chez la fille. Les mères d'enfants de 5 à 10 ans attribuent les comportements risqués des garçons à des caractéristiques non modifiables et pensent pouvoir influencer le comportement des filles. Les mères plaident pour une prévention active de l'accident chez les filles et ne pensent pas pouvoir faire quoi que ce soit pour prévenir la récurrence de l'accident chez les garçons. Ces croyances différenciées s'accompagnent de comportements différenciés des mères avant et après l'accident. Avant l'accident, les mères expriment de la colère face au mauvais comportement du garçon en se focalisant sur les problèmes de discipline ; les mères expriment de la déception face à la mauvaise conduite de la fille, se centrant sur les problèmes de sécurité. Après l'accident, les mères deviennent inquiètes pour l'enfant mais le degré d'inquiétude est plus important pour la fille que pour le garçon. Le comportement du garçon est vu comme une transgression de la règle, celui de la fille comme une mauvaise prise en compte des risques. L'ensemble de ces résultats va dans le sens de la croyance parentale dans l'évitement « inné » du danger et du risque chez la fille - qu'il s'agit d'approfondir et d'éduquer - et dans l'inéducabilité du garçon pour cause de tendances naturelles inéluctables à la prise de risque.

Marie-Axelle GRANIÉ
Genre, risques, éducation, socialisation (genres)
Rapport INRETS – Mai 2006

DIFFERENCES ENTRE CONDUCTEURS ET CONDUCTRICES

A tout âge de la vie, deux dimensions expliquent la vulnérabilité masculine : l'exposition au risque, la prise de risque.

-l'exposition au risque : on laisse plus souvent les garçons jouer dans la rue que les filles, les conducteurs de cyclo ou de moto sont plus souvent des hommes, les hommes parcourent des kilométrages plus importants ou dans des conditions plus difficiles, etc...

-la prise de risque : lorsque l'on contrôle l'exposition, à kilométrage égal, les femmes ont 2,5 fois moins de points retirés sur leurs permis, sont 6,2 fois moins condamnées pour des délits.

Enfin, dernier exemple, si l'on compare les accidents mortels par perte de contrôle chez les jeunes hommes et chez les jeunes femmes : ceux des premiers se passent la nuit, à un seul véhicule, associés à vitesse et alcoolisation ; ceux des dernières, à deux véhicules impliqués, avec une chaussée glissante.

Les accidents des jeunes femmes ressortent plutôt du registre de l'erreur, de la performance, ceux des jeunes hommes de l'infraction, de la motivation... on pourrait donc se demander si l'éducation routière donnée aux enfants et la formation initiale à la conduite ne devraient pas être différentes selon le sexe.

La seule évolution concerne la présence de l'alcool dans les accidents et les infractions des conductrices : les collègues anglo-saxons font état d'une augmentation de cette présence parmi ces dernières, augmentation que nous n'observons pas dans les pays latins. Sans doute, le statut de la femme et le rapport à l'alcool dans les pays latins « protègent-ils » les femmes latines, jeunes ou plus âgées, par rapport à cette thématique ?

Au-delà des questions d'accidents et d'infractions, la quasi totalité des travaux en sécurité routière depuis 30 ans, quel que soit le pays, pointent les différences en matière d'attitudes, d'opinions, de représentations, de valeurs, de styles de vie et de comportements entre hommes et femmes.

La signification et les objectifs de la conduite diffèrent donc fondamentalement : plaisir pour les hommes, besoin pour les femmes. La sécurité, pour soi et pour autrui, structure plus fortement les psychismes féminins et le sexe est donc, de loin, la variable la plus déterminante sur la route, plus que l'âge ou le milieu social.

Ainsi, les femmes ont en général plus de difficultés à passer leur permis que les hommes, elles ont besoin de plus de leçons, leur taux de réussite en première passation, tant à l'épreuve théorique qu'à l'épreuve pratique, est inférieur à celui des hommes ; donc, nous pouvons décrire par le « paradoxe du permis » le fait que les femmes ont plus de mal à l'obtenir, mais qu'ensuite elles ont beaucoup moins d'accidents que les hommes. Ceci montre une fois de plus que le permis n'est pas un outil préventif et la nécessité du continuum éducatif.

Par ailleurs, ces différences s'observent bien avant l'accès au volant, dès la petite enfance : on peut donc penser que vouloir corriger ou infléchir cela à 18 ans est trop tard ... Qu'en conclure ? Une différence « naturelle » ?... Devant l'importance du surrisque masculin, on a pu être tenté « d'expliquer » la différence en évoquant une tendance de fond, « naturelle », génétique qui serait à l'origine de la prudence des femmes et du danger des hommes : sur la route se refléterait ce que l'on est dans la vie. Les femmes étant celles qui donnent la vie et qui protègent la survie des nouveau-nés seraient « naturellement » enclines au calme et à la non violence. Les hommes étant ceux qui ont de tous temps été responsables de la chasse, de la guerre et de la compétition seraient « naturellement » enclins à exprimer leur violence sur la route.

Toutefois, de De Beauvoir jusqu'à Badinter, l'explication « naturelle » des différences hommes-femmes a récemment été mise à mal. En effet, si l'on considère la deuxième moitié du 20^{ème} siècle, des transformations importantes du statut de la femme se sont opérées dans les pays industrialisés, et ces transformations ont été accompagnées corrélativement d'évolutions dans les expressions comportementales : les femmes adoptent de plus en plus fréquemment des comportements considérés de tous temps comme « masculins » parce que « virils », « dangereux » ou « risqués ».

Par contre, l'évolution symétrique ne se produit pas : les hommes ne deviennent pas plus « féminins » aujourd'hui. Cette dissymétrie est logique puisque ce sont les hommes qui détiennent le pouvoir. D'ailleurs, c'est précisément le lien entre le stéréotype de sexe et les comportements de santé qui renforce la vulnérabilité des hommes : ces derniers adoptent des comportements dangereux (boire beaucoup, conduire vite par ex.) pour affirmer leur masculinité. A l'exception de quelques régimes alimentaires excessifs, l'affirmation de leur féminité ne conduit généralement pas les femmes à se mettre en danger. Il s'opère donc *une construction sociale de la maladie ou de l'accident*.

Donc, de même que l'on voit apparaître les femmes dans les professions jugées « à risque » (policiers, militaires, sportives, etc.), nous assistons depuis 50 ans à un « rattrapage » des filles quant aux comportements dangereux. Quelques exemples du « rattrapage » des filles et des femmes:

- **le tabac**: les consommations de tabac des filles et des femmes dépassent maintenant celles des garçons et des hommes.

- **l'alcool:** si les consommations des filles et des femmes restent encore inférieures à celles des garçons et des hommes, il y a un rattrapage partiel. Par exemple, dans le dernier Baromètre-santé 2000, les adolescentes de 15-19 ans déclaraient avoir bu la veille de l'enquête 2,4 verres en moyenne, soit seulement un verre de moins que leurs collègues masculins.
- **la mobilité automobile:** par rapport à leurs grand-mères qui ne conduisaient pas ou à leurs mères qui apprenaient tardivement, aujourd'hui, la grande majorité des jeunes femmes apprennent à conduire entre 18 et 22 ans et conduisent effectivement. Par conséquent, si les femmes ne se tuent pas sur la route, ce n'est plus parce qu'elles n'y seraient pas...

Pour conclure, dans ce contexte de « rattrapage », le fait que le surrisque des jeunes et des adultes masculins sur la route reste identique depuis quarante ans indique que la résistance des femmes à la prise de risques et aux comportements infractionnistes est très forte et très « inscrite ». La vision féminine de la voiture reste très neutre et la route n'est pas perçue comme un terrain « pertinent » pour prendre des risques. Cette résistance féminine peut se comprendre plus généralement comme une différence dans l'expression de la violence : tournée vers l'extérieur et l'agir chez l'homme en utilisant divers « instruments » (véhicules, armes), tournée vers l'intérieur chez la femme (anorexie, boulimie, dépression, anxiété, tentatives de suicide). Cette expression de la violence est elle aussi sujette aux influences culturelles et aux stéréotypes de sexe : par exemple, l'épidémiologie assimile souvent sexe féminin et fréquence de la dépression à partir des diagnostics ou des questionnaires d'enquête. Le taux de suicide quatre fois supérieur des jeunes hommes indique-t-il réellement une joie de vivre plus forte dans le sexe masculin ? !... On peut penser que le stéréotype exerce une influence ici : il n'est pas « masculin » d'être déprimé ou anxieux, « c'est une maladie de bonne femme », « un homme doit prendre sur soi », etc. Bon nombre d'états dépressifs chez les hommes doivent ainsi être ignorés, tant par le sujet lui-même que par les diagnostics des médecins..

En tout état de cause, la recherche et l'action en sécurité routière devraient se pencher plus sur les conductrices dans l'avenir car elles manifestent « naturellement » ce à quoi trente ans d'efforts des pouvoirs publics n'ont pas atteint : la conduite apaisée...

Jean-Pascal ASSAILLY, chercheur à l'Institut de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)
Revue de questions sur le continuum éducatif - 2005

**MINISTERE DES TRANSPORTS,
DE L'EQUIPEMENT
DU TOURISME ET DE LA MER**

**EXAMEN DU BEPECASER
Session du 15 novembre 2006**

DOSSIER : «LE SURRISQUE MASCULIN »

PROPOSITIONS POUR FACILITER LA CORRECTION DE L'EPREUVE

En vue de faciliter la correction, une liste des idées principales relevées dans le dossier vous est proposée. En aucun cas, il ne s'agit d'un corrigé-type.

Les idées contenues dans le dossier doivent être sélectionnées, présentées de façon globale et reliées solidement les unes aux autres dans une synthèse.

L'ordre de présentation des points abordés et l'ensemble des idées principales relevées dans le corrigé n'ont pas à être systématiquement exigés. Une chronologie différente peut être acceptée, l'exactitude, la cohérence et l'enchaînement des points évoqués devant être vérifiés.

Des devoir courts, mais témoignant d'un véritable effort de synthèse, devront être valorisés par rapport aux devoirs présentant un simple résumé des idées document par document.

En matière de rapport au risque et d'accidentologie, il existe une différence intragroupe systématique, qui traverse tous les âges, toutes les générations, tous les milieux sociaux et tous les pays, celle du sexe. Il devient donc primordial que chercheurs et éducateurs s'interrogent sur cette variable plus forte que tout.

Un constat : les garçons ont deux à quatre fois plus de risques d'être accidentés. Ce différentiel émerge dès l'âge de un an en France et l'écart se creuse à partir de quatorze-quinze ans, au moment de l'adolescence. L'écart est particulièrement flagrant en matière d'accident de la circulation routière entre dix-huit et quarante ans où huit tués sur dix sont des hommes, sur les deux femmes tuées l'une l'étant comme passagère.

Pourquoi les garçons ont-ils des accidents plus fréquents et plus graves ? Pourquoi cette situation reste-t-elle stable, dans le domaine de l'accidentologie routière, malgré les modifications sociologiques importantes enregistrées, notamment la place de la femme dans la société d'aujourd'hui ?

Analyser les différences liées à l'exposition au risque, l'évaluation du risque, la prise de risque, l'acceptation du risque selon le sexe, comprendre ce qui les engendre en amont, appréhender comment le sexe de l'enfant influence les croyances, les attentes comportementales et les pratiques éducatives des parents en matière de prise de risque, s'interroger sur la résistance des femmes à la prise de risque et aux comportements infractionnistes dans le domaine de la circulation routière devrait permettre de trouver les moyens d'actions adaptés pour réduire le surrisque masculin, faciliter le transfert des bonnes pratiques des filles vers les garçons. Plus que jamais, il est possible d'affirmer: « La femme est l'avenir de l'homme.» !

* La forte surmortalité masculine interpelle. *Plusieurs facteurs* sont classiquement avancés pour expliquer ce phénomène:

- *l'exposition au risque*: les garçons jouent plus souvent dans la rue, ils conduisent cyclomoteurs et motos. Les hommes circulent plus et souvent dans des situations plus difficiles. En effet, le partage sexuel des tâches et des professions laisse aux hommes les plus longs trajets et les professions telles que conducteurs routiers, VRP...

- *la prise de risque*: les garçons prennent plus de risques, surtout physiques. Ils adoptent un style de vie plus dangereux (alcool, vitesse, sorties...). Les filles sont plus prudentes, plus conformes aux attentes des parents, plus respectueuses des normes et des autres. Elles commettent moins d'infractions sur la route et ont moins de retraités de points de leur permis de conduire. Si les femmes ont des accidents, ceux-ci sont liés à des erreurs de performance; les accidents des hommes, beaucoup plus graves, sont les conséquences de l'adoption d'un style de vie dangereux.

Garçons et filles ont *des objectifs de conduite différents*: Pour les hommes, la voiture est un objet d'investissement libidinal, un moyen d'affirmation de leur puissance. La conduite est un plaisir. Le jeu est un terrain de compétition où l'enjeu est de vaincre, de gagner. La route est un terrain de compétition où l'autre est le gêneur, l'obstacle à évincer. Pour les femmes, la voiture est un objet utilitaire, elle répond à leur besoin de déplacement. Le jeu n'est pas un lieu de compétition, mais d'interaction où chacun doit pouvoir s'exprimer et trouver sa juste place.

* Mais *des stéréotypes de sexe*, en rapport avec les traits psychologiques influencent également fortement les conduites face au risque et à la sécurité routière : Les hommes sont stéréotypiquement considérés comme agissants, les femmes comme relationnelles, c'est-à-dire concernées par les interactions sociales. Elles identifient, anticipent mieux les dangers. *Le poids des croyances* est déterminant. Ainsi, dès six ans, les filles comme les garçons pensent que ces derniers ont moins d'accidents dans une même situation de risque. Aux hommes la conduite agressive,

aux femmes la conduite peureuse, puisque prudente. Les études mettent clairement en exergue le rôle des croyances et pratiques éducatives parentales différenciées dans la construction des comportements sexués vis-à-vis du risque. Pour les parents, le garçon a naturellement tendance à prendre des risques. C'est inné chez lui. Il n'est donc pas éduicable à l'inverse des filles. Dans un comportement dangereux, les parents ont tendance à encourager le garçon, mais ils répriment la fille ou lui apportent une aide physique (alors même qu'elle n'en a pas besoin) ou lui apprennent à éviter le risque. Les parents étant plus inquiets pour les filles, ils les surveillent davantage et leur laissent moins de liberté. Ils se montrent déçus quand elles n'ont pas su anticiper un risque. *Ces stéréotypes de sexe ont la vie dure*. Ils ne s'effacent pas, même si les filles adoptent de plus en plus des traits de caractère et des comportements typiquement masculins dans de nombreux domaines : métiers et sports à risques, comportements sexuels, tabac et drogues !

* Incontestablement, *les comportements sexués se construisent au sein de la famille, sont transmis par les parents aux enfants qui se les approprient*. Facteurs prénatals, génétiques, liés à la relation à la mère la première année, à l'évolution de la structure familiale, et surtout comportements éducatifs influencent ce clivage sexué. *La part du parent du même sexe est prépondérante*, ce qui signifie que le père exerce une forte pression pour valoriser le rôle masculin du fils et que celui-ci réponde pleinement à ses attentes. *L'enfant est le premier spectateur du comportement de ses parents* qu'il s'efforce de reproduire pour ressembler à celui du même sexe et lui plaire. La corrélation entre les accidents et les infractions du père et du fils est frappante : Tel père, tel fils, tels parents, tels enfants. C'est pourquoi, il faudrait travailler plus préventivement et le plus tôt possible sur *le rôle et l'impact de l'observation, de l'imitation*, donc sur le rôle des parents, notamment dans le cadre des innovations pédagogiques telles que la conduite accompagnée ou le permis probatoire... sans oublier que l'influence des mères devrait être de plus en plus grandissante puisqu'elles sont nombreuses à élever seules leurs enfants.

* *Deux paradoxes* sont particulièrement intéressants à étudier :

- Si les femmes adoptent de plus en plus de comportements à risques masculins (il n'y a donc pas de tendance naturelle des femmes à ne pas prendre de risque), et dépassent même les hommes en matière de consommation de tabac, si une augmentation des accidents de la circulation liés à l'alcool est enregistrée dans les pays anglo-saxons, en *France, les femmes font preuve d'une forte résistance, bien qu'elles conduisent de plus en plus*. L'homme utilise des armes pour exprimer sa violence (voitures, armes...), la femme retourne sa violence contre elle-même (anorexie...). La femme n'a pas besoin de la route ou de la voiture pour s'affirmer, exprimer son autorité ou son mal être. Elle reste réticente à se mettre en danger sur la route.

- Si les femmes ont plus de mal à obtenir leur permis de conduire, elles savent mieux le conserver et éviter l'accident. *Le paradoxe du permis* qui ne fonctionne pas comme outil de prévention mérite réflexion.

*** * * * * *

Les différences de sexe dans la conformité et la prise de risque sont largement dues aux attentes stéréotypées de l'entourage et aux pratiques éducatives. Les pratiques éducatives sont influencées par ces stéréotypes de sexe et ont elles-mêmes des répercussions sur le développement sexué chez l'enfant. Il est important d'en tenir compte et d'essayer d'infléchir les comportements le plus tôt possible, grâce à la mise en place d'une politique éducative basée sur la notion de « continuum éducatif », qui permette d'intégrer ces spécificités liées au sexe et s'appuie sur les avancées scientifiques si l'on ne veut pas reproduire les résultats négatifs relevés par les études américaines dans ce domaine.