

# Questions de genre

ESRA2 Rapport thématique n° 13

## Résumé

### Objectif et méthodologie

Le projet ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes) est une initiative conjointe d'instituts de sécurité routière, d'organismes de recherche, de services publics et de sponsors privés, visant à collecter des données (inter)nationales comparables sur les opinions, les attitudes et les comportements des usagers de la route en matière de risques routiers. Le projet est financé par les ressources propres des partenaires et couvre des pays du monde entier.

La base est un questionnaire élaboré conjointement et traduit dans des versions linguistiques nationales. Les thèmes abordés sont les suivants : comportement autodéclaré, attitudes et opinions sur les comportements dangereux dans la circulation, expériences en matière de contrôle et soutien aux mesures politiques. L'enquête aborde différents sujets liés à la sécurité routière (par exemple, la conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues et de médicaments, la vitesse, la distraction) et cible différents types d'usagers de la route.

La première édition de l'enquête ESRA (ESRA1) a été réalisée en trois vagues entre 2015 et 2017. Les données ont été recueillies auprès de près de 40 000 usagers de la route dans 38 pays répartis dans 5 régions. Le présent rapport est basé sur la deuxième édition de cette enquête mondiale, qui a été réalisée en 2018 (ESRA2\_2018). Lors de cette première vague, les données de plus de 35 000 usagers de la route ont été recueillies dans 32 pays et l'échantillon a été élargi lors d'une deuxième vague en 2019.

La base de données ESRA est donc un ensemble de données complet, qui permet une large gamme d'analyses utiles pour comprendre les risques liés à la sécurité routière et l'efficacité des mesures. Un aperçu du projet et des résultats est disponible sur : [www.esranet.eu](http://www.esranet.eu).

L'objectif de ce rapport thématique sur les questions de genre est d'explorer l'effet culturel sur les différences de genre dans les comportements à risque déclarés au volant<sup>1</sup>. Ce rapport thématique du projet ESRA analyse les différences entre les sexes dans les données autodéclarées sur les comportements, les attitudes et les croyances au volant, en comparant les pays et les régions. Les quatre régions, basées sur un critère géographique, ont été utilisées pour distinguer les différences culturelles potentielles à un niveau méso, tandis que les différences entre les sexes ont également été étudiées à un [micro-niveau, en analysant les différences par pays. Dans un souci de brièveté et de clarté, les données relatives à la même construction psychologique hypothétique disponible dans le questionnaire du projet ESRA ont été regroupées en scores agrégés. Les scores des hommes et des femmes ont été comparés au niveau de chaque pays et région. L'accent a été mis sur les items concernant les construits psychologiques sur lesquels on peut s'attendre à des différences entre les sexes, selon la littérature : l'auto déclaration et l'acceptabilité des comportements dangereux, l'auto-efficacité, la sécurité perçue, le soutien de la politique de sécurité routière, la perception du risque, le nombre d'accidents, la désirabilité sociale et l'intention de conformité, la perception de la loi, les normes descriptives, l'application de la loi et la perception des véhicules automatisés.

### Principaux résultats

#### *Acceptation des comportements de conduite à risque*

En ce qui concerne l'acceptabilité sociale perçue, des différences entre les sexes ont été observées dans 18 des 32 pays, bien que toutes les tailles d'effet soient faibles. Dans tous les pays où la différence entre les sexes est significative, les hommes perçoivent une plus grande acceptabilité sociale des

---

<sup>1</sup> Le présent résumé concerne uniquement les 32 pays inclus dans la vague 1 de ESRA2. Une deuxième analyse complète, incluant l'ensemble des pays impliqués dans la vague 1 et la vague 2 sera effectuée d'ici à la fin 2022.

comportements à risque que les femmes. L'acceptabilité sociale perçue était la plus élevée pour les deux sexes en Afrique.

En ce qui concerne l'acceptabilité personnelle, des différences entre les sexes ont été observées pour 27 des 32 pays. Là encore, toutes les tailles d'effet étaient faibles. Dans tous les pays où la différence entre les sexes est significative, les hommes perçoivent une plus grande acceptabilité personnelle des comportements à risque que les femmes. L'écart entre les hommes et les femmes était le plus faible en Afrique.

Les modèles de régression linéaire ont également confirmé que les scores d'acceptabilité sociale perçue et d'acceptabilité personnelle étaient plus élevés chez les hommes et les jeunes conducteurs. Le niveau de revenu semble avoir un effet positif sur la sécurité routière, en diminuant le niveau d'acceptabilité sociale des comportements à risque, mais il a aussi un effet négatif en augmentant l'acceptabilité personnelle des infractions. L'égalité des sexes semble avoir des effets positifs, en diminuant l'acceptabilité sociale et personnelle des comportements infractionnels.

#### Comportements à risque déclarés au volant

Des différences significatives entre les sexes ont été observées pour 30 des 32 pays. Toutes les tailles d'effet étaient faibles, à l'exception de la Grèce, de l'Italie et du Portugal où les tailles d'effet étaient moyennes. Dans tous les pays où la différence entre les sexes était significative, les hommes ont déclaré une fréquence plus élevée de comportements à risque au volant que les femmes, sauf en Inde où les femmes ont déclaré des comportements plus risqués que les hommes.

Le nombre de transgressions signalées par les hommes était plus élevé dans toutes les régions, par rapport aux femmes. L'écart entre les sexes était le plus important en Europe, tandis que l'Afrique et l'Amérique affichaient le score le plus élevé pour les transgressions masculines.

Les modèles de régression linéaire ont également confirmé que les comportements déclarés à risque étaient plus élevés chez les hommes et les jeunes conducteurs. Le niveau de revenu semble avoir un effet positif sur la sécurité routière, en diminuant le niveau des comportements à risque au volant. L'égalité des sexes a des effets négatifs, en augmentant les comportements à risque déclarés. Contrairement à l'échantillon global, pour la région Europe, le niveau de revenu du pays semble avoir un effet négatif sur la sécurité routière, les revenus plus élevés augmentant les comportements à risque déclarés.

Parmi les indices d'égalité des sexes, les niveaux nationaux d'éducation et de participation économique des femmes sont liés à des niveaux plus élevés de comportements à risque déclarés. Au niveau des pays européens, le niveau national de participation économique des femmes renforce les comportements à risque signalés par les participants. On observe également que, si les comportements déclarés par le groupe des hommes ne sont affectés que par la participation économique des femmes (plus les femmes ont une participation économique, plus le niveau des comportements à risque déclarés par les hommes est élevé), les comportements déclarés par les femmes sont liés à tous les indices d'égalité des sexes : le niveau d'éducation et la participation économique des femmes au niveau national renforcent les comportements à risque déclarés par les femmes, tandis que les niveaux nationaux de santé et d'engagement politique des femmes sont liés à des niveaux plus faibles de comportements à risque déclarés par les femmes.

Il a également été constaté que dans les pays où l'égalité des sexes est plus élevée en termes de niveau d'éducation, l'augmentation des comportements à risque au volant est plus forte chez les femmes que chez les hommes, ce qui indique que les comportements à risque au volant rapportés par les femmes sont plus semblables à ceux des hommes dans les pays où l'égalité des sexes est élevée en termes de niveau d'éducation.

#### *L'auto-efficacité dans les comportements de conduite à risque*

Des différences entre les sexes ont été observées pour 29 des 32 pays. Toutes les tailles d'effet étaient faibles, à l'exception de la République tchèque, du Danemark, de la Finlande, de l'Italie, des Pays-Bas et du Portugal où les tailles d'effet étaient moyennes. Dans tous les pays où la différence entre les sexes était significative, les hommes ont déclaré un niveau d'auto-efficacité plus élevé que les femmes. Cet effet était significatif dans toutes les régions, mais la taille de l'effet était plus importante en Europe et en Amérique.

Les modèles de régression linéaire ont confirmé que les scores d'auto-efficacité étaient plus élevés chez les hommes et les jeunes conducteurs. Le niveau de revenu semble avoir un effet positif sur la sécurité

routière, en diminuant le sentiment d'auto-efficacité dans les situations à risque. L'égalité des sexes semble avoir des effets négatifs, en augmentant le sentiment d'auto-efficacité dans les situations à risque.

Contrairement à l'ensemble de l'échantillon, pour la région Europe, le niveau de revenu du pays semble avoir un effet négatif sur la sécurité routière, les revenus plus élevés augmentant le sentiment d'auto-efficacité dans les situations à risque.

### *Sécurité perçue au volant*

Des différences entre les sexes ont été observées pour 21 des 32 pays. Toutes les tailles d'effet étaient faibles. Dans tous les pays où la différence entre les sexes est significative, les hommes déclarent avoir une meilleure perception de la sécurité au volant que les femmes. Ceci est particulièrement vrai en Europe, où la taille de l'effet est la plus importante.

Les modèles de régression linéaire ont confirmé que les scores de sécurité perçue étaient plus élevés chez les hommes et les jeunes conducteurs. Le niveau de revenu semble avoir un effet positif sur la sécurité routière, en diminuant la sécurité perçue au volant. L'égalité des sexes semble avoir des effets négatifs en augmentant la sécurité perçue de la conduite.

Contrairement à l'ensemble de l'échantillon, pour la région Europe, le niveau de revenu du pays semble avoir un effet négatif sur la sécurité routière, les revenus plus élevés augmentant la sécurité perçue de la conduite.

### *Soutien à la politique de sécurité routière*

Des différences entre les sexes ont été observées dans 30 des 32 pays. Toutes les tailles d'effet étaient faibles, à l'exception de la Finlande, de la Grèce et de la Suède où les tailles d'effet étaient moyennes. Dans 29 des 30 pays où la différence entre les sexes était significative, les femmes ont déclaré être plus favorables aux politiques de sécurité routière que les hommes, à l'exception du Maroc, où les hommes ont déclaré être plus favorables à la sécurité routière. Les femmes étaient plus susceptibles de soutenir les politiques de sécurité routière que les hommes, dans toutes les régions, sauf en Afrique, où le soutien était similaire pour les deux sexes. Cependant, en Europe et en Amérique, l'écart entre les sexes était plus important, avec un soutien général plus faible, surtout en Amérique.

Les modèles de régression linéaire ont confirmé que les scores de soutien aux politiques de sécurité routière étaient plus élevés chez les femmes et les conducteurs âgés. Le niveau de revenu semble avoir un effet négatif en affaiblissant le soutien aux politiques de sécurité routière. L'égalité des sexes semble avoir des effets positifs en augmentant le soutien aux politiques de sécurité routière.

### *Perception des comportements à risque*

Des différences entre les sexes ont été observées pour 24 des 32 pays. Toutes les tailles d'effet étaient faibles. Pour 23 des 24 pays où la différence entre les sexes était significative, les femmes ont déclaré une perception du risque plus élevée que les hommes. L'inverse était vrai au Maroc, où les hommes avaient une perception du risque plus élevée. Dans chaque région, à l'exception de l'Afrique, les femmes perçoivent un risque plus élevé de conduire de manière risquée que les hommes. Les différences régionales sont également évidentes, l'Asie-Océanie percevant un risque plus faible que les trois autres régions.

Les modèles de régression linéaire ont confirmé que les scores de perception du risque étaient plus élevés chez les femmes et les conducteurs plus âgés. Le niveau de revenu semble avoir un effet négatif en diminuant la perception du risque. L'égalité des sexes semble avoir des effets positifs en augmentant la perception du risque.

### *Nombre d'accidents*

Des différences significatives entre les sexes ont été observées pour 9 des 32 pays. Les différences entre les sexes étaient significatives en Allemagne, en Belgique, au Canada, en Égypte, en France, en Grèce, au Maroc, aux Pays-Bas et en Slovénie. Toutes les tailles d'effet étaient faibles. Pour 8 des 9 pays où la différence entre les sexes était significative, les hommes ont déclaré un nombre d'accidents

plus élevé que les femmes, à l'exception du Maroc où les femmes ont déclaré un nombre d'accidents plus élevé que les hommes. Le nombre d'accidents était particulièrement élevé en Afrique et en Asie-Océanie, où aucune différence entre les sexes n'a été constatée. Cependant, un écart significatif entre les sexes a été observé en Europe et en Amérique.

Les modèles de régression linéaire ont confirmé que le nombre d'accidents était plus élevé chez les hommes et les jeunes conducteurs. Le niveau de revenu semble avoir un effet positif sur la sécurité routière, en diminuant le nombre d'accidents. L'égalité des sexes semble avoir des effets positifs, en diminuant le nombre d'accidents. Contrairement à l'échantillon global, pour la région Europe, le niveau de revenu du pays semble avoir un effet négatif sur la sécurité routière, les revenus plus élevés augmentant le nombre d'accidents.

#### *Désirabilité sociale et intention de conformité*

Des différences significatives entre les sexes ont été observées pour 12 des 32 pays. Toutes les tailles d'effet étaient faibles. Dans 11 des 12 pays où la différence entre les sexes est significative, les femmes ont déclaré une intention de conformité plus élevée que les hommes, tandis qu'au Kenya, les hommes ont déclaré une intention de conformité plus élevée que les femmes. Les femmes avaient un score de désirabilité sociale plus élevé que les hommes en Asie-Océanie et en Europe. Bien que non statistiquement significatifs, les résultats étaient inversés en Afrique, avec une désirabilité sociale plus élevée pour les hommes.

Les modèles de régression linéaire ont confirmé que les scores de désirabilité sociale étaient plus élevés chez les femmes et les conducteurs plus âgés.

#### *Perception de la conformité à la loi*

Des différences significatives entre les sexes ont été observées pour 6 des 11 pays qui ont utilisé cette question bonus. Les différences entre les sexes étaient significatives pour le Canada, l'Égypte, le Japon, la Slovénie, l'Afrique du Sud et le Royaume-Uni. Toutes les tailles d'effet étaient faibles. Dans 5 des 6 pays où la différence entre les sexes était significative, les femmes ont déclaré qu'il était plus important de respecter la loi que les hommes, tandis qu'en Égypte, les hommes ont déclaré qu'il était plus important que les femmes. La taille de l'effet de la différence entre les sexes en Asie-Océanie était particulièrement importante.

#### *Normes sociales à risque*

Des différences significatives entre les sexes ont été observées pour 9 des 32 pays. Toutes les tailles d'effet étaient faibles. Dans tous les pays où la différence entre les sexes était significative, les hommes ont déclaré des normes descriptives plus risquées que les femmes. Dans toutes les régions, à l'exception de l'Afrique, les hommes perçoivent leurs amis comme agissant de manière plus risquée que les femmes, sauf en Afrique où l'écart entre les sexes n'est pas significatif. L'écart maximal entre les sexes est apparu en Amérique.

Les modèles de régression linéaire ont confirmé que les scores des normes descriptives étaient plus élevés chez les hommes et les jeunes conducteurs. Les scores de désirabilité sociale, de soutien à la politique de sécurité routière et de perception du risque étaient plus élevés chez les femmes et les conducteurs plus âgés. Le niveau de revenu semble avoir un effet positif sur la sécurité routière, en diminuant le niveau des normes descriptives.

#### *Probabilité perçue de mise en application*

Des différences entre les sexes ont été observées pour 21 des 32 pays. Toutes les tailles d'effet étaient faibles. Pour tous les pays où la différence entre les sexes était significative, les hommes percevaient une plus grande probabilité de contrôle que les femmes. Dans toutes les régions, les hommes perçoivent une probabilité plus élevée que les femmes d'être confrontés à l'application de la loi pour différentes transgressions. La probabilité perçue était plus faible en Amérique.

Les modèles de régression linéaire ont confirmé que les scores de perception du contrôle étaient plus élevés chez les hommes et les jeunes conducteurs. Le niveau de revenu semble avoir un effet négatif

en diminuant la probabilité de contrôle perçue. L'égalité des sexes semble avoir des effets négatifs en affaiblissant la probabilité de contrôle perçue.

#### Perception positive des véhicules automatisés

Des différences entre les sexes ont été observées pour 22 des 32 pays. Toutes les tailles d'effet étaient faibles. Dans tous les pays où la différence entre les sexes était significative, les hommes ont déclaré avoir une perception plus positive des véhicules automatisés et semi-automatisés que les femmes. Globalement, les hommes ont jugé plus probable que les femmes les avantages des voitures entièrement et semi-automatiques. L'écart entre les sexes était plus important en Europe et en Amérique du Nord, les avantages étant considérés comme plus improbables dans ces régions.

Les modèles de régression linéaire ont confirmé que les scores de perception positive des véhicules automatisés étaient plus élevés chez les hommes et les jeunes conducteurs.

#### Analyse avancée

Les modèles de régression linéaire suggèrent que toutes les variables attitudinales ont un effet significatif sur les comportements de conduite à risque déclarés, à l'exception de l'acceptabilité sociale des comportements à risque. Les effets significatifs du sexe et de l'âge sur les comportements à risque déclarés au volant sont susceptibles d'être médiatisés par les variables attitudinales. En outre, les comportements de conduite à risque déclarés étaient plus élevés dans les pays où le niveau d'égalité entre les sexes était élevé, alors que, toutes choses égales par ailleurs, ces comportements diminuaient avec l'augmentation du niveau de revenu. Plus précisément, plus la participation économique des femmes est importante dans le pays, plus le niveau des comportements à risque déclarés par les hommes est élevé. Cependant, les comportements à risque signalés par les femmes étaient plus élevés lorsque le niveau d'éducation et la participation économique des femmes étaient élevés, mais aussi lorsque la santé et la participation politique des femmes étaient faibles. Le modèle d'équation structurelle indique en outre que les comportements à risque des femmes sont plus semblables à ceux des hommes dans les pays où l'égalité des sexes en matière de niveau d'éducation est élevée.

### Conclusion

Globalement, un effet du genre sur les constructions psychologiques a été trouvé, ainsi qu'un effet significatif de la région. Plus occasionnellement, une interaction entre le sexe et la région a été révélée, ce qui nous amène à conclure que les différences entre les sexes sont également construites culturellement. C'était le cas pour l'acceptabilité personnelle, les comportements déclarés, l'auto-efficacité, la sécurité perçue, le soutien aux politiques de sécurité routière, la désirabilité sociale, la perception de la loi et la perception du véhicule automatisé. Cependant, le fait que certains construits ne s'expliquent que par le genre sans interaction avec le contexte culturel peut être interprété de deux manières. Tout d'abord, nous pouvons comprendre que l'aspect biologique du genre ne peut être nié lorsque l'on tente d'expliquer les différences de genre dans les attitudes et autres constructions liées à la sécurité routière. Cependant, nous pouvons également soutenir que la façon dont les gens sont socialisés en tant qu'hommes et femmes dans le monde entier n'est peut-être pas assez différente pour trouver des différences culturelles sur l'effet du genre sur certaines constructions.

### Principales recommandations

#### Recommandations politiques au niveau national et régional

Continuer à étudier l'impact du sexe sur le risque d'accident et orienter les programmes vers les personnes les plus à risque. Cette étude a montré que les hommes étaient plus exposés que les femmes. Même en Europe et en Amérique, où les accidents sont moins fréquents, les hommes restent plus exposés que les femmes.

Une réduction de l'écart des mesures d'égalité entre les hommes et les femmes est associée à une réduction des différences entre les sexes dans les comportements routiers à risque, les femmes adoptant davantage les comportements typiquement "masculins" à risque. Il convient d'identifier les explications de cette adaptation comportementale et de mettre en œuvre des stratégies pour atténuer ce résultat. Pour réduire les comportements de conduite à risque dans les sous-ensembles de la population sujets aux risques (en particulier les hommes mais aussi les jeunes conducteurs), il faut cibler les constructions

psychologiques qui ont le plus d'impact sur la conduite à risque, comme l'acceptabilité personnelle et l'auto-efficacité.

Recommandations spécifiques à certaines parties prenantes

*Aux organisations non gouvernementales (ONG)* Contribuer aux campagnes et événements d'éducation et de sensibilisation visant à réduire les comportements à risque, en particulier chez les hommes. La forte influence de l'acceptabilité personnelle sur les comportements à risque appelle une action sur la perception des risques et des règles. Il convient en particulier de cibler les valeurs "masculines" qui influencent les comportements individuels, y compris chez les femmes dans les pays où l'égalité des sexes est élevée.

*[Aux constructeurs automobiles, aux autres entreprises et aux organismes de recherche]* Développer les recherches visant à comprendre les mécanismes psychologiques par lesquels le sexe influence les comportements à risque et celles visant à influencer cette relation.

Le projet ESRA a démontré la faisabilité et la valeur ajoutée de la collecte conjointe de données sur les attitudes et les performances en matière de sécurité routière par des organisations partenaires dans un grand nombre de pays à travers le monde. L'intention est de répéter cette initiative sur une base triennale, en conservant un ensemble de questions de base dans chaque vague, permettant le développement de séries chronologiques d'indicateurs de performance en matière de sécurité routière. Cela constituera une base solide pour un système international commun de suivi des attitudes et des comportements en matière de sécurité routière.