## LE COÛT DE LA VIRILITÉ AU VOLANT : UN ENJEU POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

***Lucile Peytavin,*** *essayiste, docteure en histoire économique et sociale, autrice du livre « Le coût de la virilité, ce que la France économiserait si les hommes se comportaient comme les femmes. » (Ed.Michel Lafon, 2025)*

### INTRODUCTION

**L'insécurité routière** est traditionnellement analysée à travers ses causes immédiates : la vitesse, l'alcool, les stupéfiants, la fatigue ou encore les distractions au volant. Ces facteurs, impliqués dans neuf accidents mortels sur dix (ONISR, 2025), justifient les politiques publiques de prévention mises en œuvre depuis plusieurs décennies. Derrière ces facteurs, des comportements humains sont en jeu. Comprendre les accidents suppose donc de s'interroger sur d'autres facteurs qui amènent certains usagers de la route à adopter des conduites à risque.

**De ce point de vue,** une caractéristique majeure de l'insécurité routière demeure relativement peu étudiée : son caractère profondément genré. En France, les hommes représentent 84 % des auteurs présumés responsables d'accidents mortels en 2025. En 2024, 91 % des auteurs d'infractions routières de cinquième classe ayant entraîné un retrait de points sont des hommes ; en 2023, ceux-ci représentent 92 % des personnes condamnées pour conduite d'un véhicule sans permis. Enfin, en 2025, 94 % des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé l'ont été dans un accident où le conducteur alcoolisé était un homme (ONISR, 2025). Cette surreprésentation ne s'explique pas par le fait que les hommes conduiraient davantage puisque les données disponibles montrent qu'ils réalisent 52,4 % du kilométrage total parcouru en véhicule de tourisme, soit un écart nettement inférieur à leur surreprésentation dans les comportements les plus dangereux (SDES, Enquête mobilité des personnes 2019).

**Ces constats** invitent à déplacer le regard et à s'interroger sur les raisons pour lesquelles des comportements à risque tels que l'excès de vitesse ou la consommation d'alcool avant de conduire sont profondément genrés. Les sciences sociales apportent aujourd'hui des éléments de réponse en montrant que ces conduites relèvent moins de prédispositions biologiques que d'un apprentissage social (Granié, 2013). Dès l'enfance, les garçons sont davantage encouragés à la compétition, à la prise de risque, à la démonstration de leur courage et à l'affirmation de leur domination. Ces normes constituent ce que l'on appelle la virilité, entendue non comme une caractéristique naturelle des hommes, mais comme une construction sociale valorisant certains comportements de prises de risque et de domination (Connell, 2005 ; Peytavin, 2021).

**La route constitue un espace privilégié d'expression de cette socialisation.** La vitesse peut devenir une preuve de courage, le véhicule un symbole de puissance, la transgression des règles une démonstration d'assurance ou de supériorité. Ces représentations ne concernent évidemment pas tous les hommes et certaines femmes peuvent également les intérioriser. Néanmoins, leur diffusion reste très largement masculine, comme en témoignent les statistiques de la sécurité routière.

**Cette approche est cohérente avec l'évolution des bilans de l'insécurité routière :** après une baisse globalement continue de la mortalité routière depuis le pic de 1972 (18 000 morts), portée par les progrès des infrastructures, des véhicules, du code de la route, l'éducation et les campagnes de prévention, la mortalité n'a plus atteint 3 700 personnes tuées depuis 2012 et se situe depuis une quinzaine d'années autour de 3 000 à 3 500 décès annuels (ONISR, bilans annuels). Cette stabilisation ne signifie pas que les leviers techniques ou réglementaires seraient épuisés : elle invite à poursuivre leur mise en œuvre et leur contrôle, tout en renforçant l'adhésion aux règles et le travail sur les normes sociales qui influencent les conduites. Comprendre la place de la virilité dans les comportements routiers ne revient donc pas à désigner les hommes comme naturellement dangereux. Il s'agit au contraire d'identifier les mécanismes sociaux qui produisent ces différences afin de mieux agir sur leurs causes. Cette approche ouvre des perspectives nouvelles pour les politiques publiques de prévention, en complétant les réponses classiques centrées sur le contrôle ou la sensibilisation aux facteurs de risque.

## UNE INSÉCURITÉ ROUTIÈRE PROFONDÉMENT SEXUÉE

**Les différences entre les femmes et les hommes** face au risque routier s'accentuent à mesure que la gravité des comportements augmente. Si les écarts sont relativement limités pour certaines infractions courantes, ils deviennent particulièrement marqués lorsqu'il s'agit des comportements les plus dangereux : grands excès de vitesse, conduite sous l'emprise de l'alcool ou des stupéfiants, conduite sans permis ou accidents mortels. Plus les conséquences potentielles sont graves, plus les hommes sont surreprésentés parmi les auteurs. Les femmes restent aussi des victimes importantes : en 2025, 441 femmes tuées n'étaient pas présumées responsables de leur accident ; parmi elles, 346, soit 79 %, sont décédées dans un accident dont le présumé responsable était un homme (ONISR, 2025).

Des différences de gravité des blessures ont également été documentées. Sur des données américaines de collisions frontales, Forman et al. (2019) estiment que les femmes ceinturées avaient 73 % de probabilité supplémentaire d'être gravement blessées par rapport aux hommes, à caractéristiques comparables. Ce résultat, propre aux données étudiées aux États-Unis, n'est pas directement

transposable au contexte français ou européen. En Europe, Euro NCAP utilise notamment un mannequin Hybrid III représentant une femme de petite taille (5e percentile) dans certaines configurations de choc frontal ; les modèles représentant une femme de taille moyenne, comme le SET 50F, demeurent des outils de recherche et ne sont pas encore généralisés dans les essais réglementaires (Euro NCAP, 2025).

**Les hommes sont également les premières victimes de l'insécurité routière :** ils représentent environ 77 % des personnes tuées en 2025 (ONISR, 2025). Le coût humain de ces comportements est donc particulièrement lourd pour eux-mêmes comme pour l'ensemble de la société.

Ces données conduisent à considérer le sexe comme une variable centrale de l'analyse statistique des comportements routiers à risque. Pourtant, cette variable demeure encore trop peu mobilisée dans l'analyse et la communication autour des déplacements et de la sécurité. Les politiques publiques évoquent volontiers les jeunes conducteurs, les usagers vulnérables ou les conducteurs sous l'emprise de l'alcool, l'état du réseau routier mais beaucoup plus rarement le fait que ces comportements concernent, dans leur immense majorité, des hommes.

**Ces résultats invitent donc à dépasser les stéréotypes** longtemps véhiculés sur les « bons » et les « mauvais » conducteurs. Les femmes ne sont pas moins dangereuses parce qu'elles seraient naturellement plus prudentes ; elles le sont parce qu'elles sont, dans l'ensemble, beaucoup moins socialisées à valoriser la prise de risque, la vitesse ou la transgression des règles. La culture populaire contribue aussi à associer conduite, maîtrise technique, prise de risque et virilité. Les travaux consacrés à la Formule 1 décrivent ainsi un imaginaire valorisant bravoure, maîtrise et prise de risque masculines (Sturm, 2021). Ces représentations participent à rendre désirables certains comportements, ce qui justifie d'examiner leur construction sociale.

## DÉCONSTRUIRE LES EXPLICATIONS BIOLOGIQUES

**Face à ces écarts particulièrement marqués entre les femmes et les hommes,** une explication revient régulièrement : les hommes prendraient davantage de risques en raison de caractéristiques biologiques, qu'il s'agisse de la testostérone, de différences cérébrales ou d'une supposée prédisposition innée à la compétition. Ces hypothèses restent présentes dans le débat public, mais elles ne suffisent pas à expliquer les écarts observés : la littérature invite à articuler facteurs biologiques, développementaux et sociaux, sans réduire les comportements au seul sexe biologique (Granié, 2013 ; Eliot et al., 2021).

**Les recherches en neurosciences** ont profondément renouvelé notre compréhension des différences entre les sexes. Une étude menée sur plus de 1 400 IRM cérébrales montre qu'il n'existe pas de cerveau «masculin» et de cerveau «féminin» distincts : chaque cerveau est une mosaïque unique de caractéristiques (Joel et al., 2015, PNAS). Une synthèse portant sur trois décennies de données confirme que le sexe n'explique qu'environ 1 % des différences structurelles observées, une fois la taille du cerveau prise en compte (Eliot et al., 2021). Les faibles différences biologiques sont largement dépassées par la variabilité entre individus d'un même sexe et par l'influence de l'environnement social. L'exemple le plus frappant de ce poids du contexte social vient d'une étude comparant deux sociétés aux organisations opposées : chez les Maasaï, société patriarcale, les hommes se montrent nettement plus enclins à la compétition que les femmes ; chez les Khasi, société matrilinéaire du nord-est de l'Inde, cet écart s'inverse et les femmes sont au moins aussi compétitives que les hommes, voire plus (Gneezy, Leonard & List, 2009, Econometrica). Cette inversion selon l'organisation sociale montre que l'écart de comportement n'est pas fixé par le sexe biologique mais façonné par les normes et les attentes propres à chaque société. Le cerveau se construit tout au long de la vie, au contact des expériences et des attentes sociales. Les comportements ne sont donc pas prédéterminés par le sexe (Hyde, 2005 ; Joel et al., 2015 ; Eliot et al., 2021).

**L'hypothèse hormonale appelle la même prudence.** La testostérone est souvent présentée comme l'explication naturelle de l'agressivité ou de la prise de risque masculine. Une revue de la littérature par Eisenegger, Haushofer et Fehr (2011) conclut que la testostérone favorise surtout les comportements visant à obtenir ou maintenir un statut social, plutôt que l'agressivité en elle-même. Son effet dépend donc du contexte : si l'agressivité améliore le statut, elle peut être favorisée ; si la coopération ou l'équité sont plus valorisées, ce sont ces comportements qui tendent à être renforcés. Une expérience l'illustre bien : des femmes ayant réellement reçu de la testostérone se sont montrées plus équitables dans un jeu de négociation, mais celles qui croyaient en avoir reçu (qu'elles en aient effectivement pris ou non) se sont au contraire montrées moins équitables, l'effet du stéréotype l'emportant sur l'effet biologique réel (Eisenegger et al., 2010, Nature). Les comportements valorisés par un groupe modulent ainsi l'expression des mécanismes biologiques. Ces résultats invitent ainsi à éviter une lecture déterministe : les mécanismes biologiques interagissent avec le contexte et les attentes sociales.

**Cette distinction est essentielle pour les politiques publiques.** Si les comportements dangereux étaient principalement déterminés par la biologie, les marges d'action seraient limitées. Or l'histoire de la sécurité routière démontre précisément le contraire. En quelques décennies, le port de la ceinture de sécurité, l'interdiction de conduire après avoir consommé de

l'alcool ou encore l'acceptation des limitations de vitesse ont profondément évolué sous l'effet des campagnes de prévention, des évolutions culturelles, de la réglementation et des contrôles routiers : la mortalité routière a été divisée par six entre le pic de 1972 (18 000 morts) et le début des années 2010. Depuis une quinzaine d'années, le rythme de la baisse s'est toutefois ralenti. Cette évolution ne signifie ni que l'action publique a atteint ses limites ni que la réglementation a produit tous ses effets. Elle plaide pour poursuivre la mise en œuvre et le contrôle des règles, tout en travaillant sur leur adhésion et sur les normes sociales susceptibles de valoriser la prise de risque. L'approche par le genre complète ainsi les dispositifs techniques, éducatifs et réglementaires au lieu de s'y substituer (ONISR ; Granié, 2013).

**Les différences observées entre les femmes et les hommes** doivent être analysées à la fois au regard des facteurs biologiques et de la socialisation. Les travaux recensés par Granié montrent que, dès l'enfance, les garçons s'engagent en moyenne davantage dans des comportements risqués, tandis que les filles présentent en moyenne une plus forte internalisation des règles. Ces écarts ne sont ni systématiques ni naturels : ils varient au sein de chaque sexe et sont liés, notamment, aux stéréotypes et aux pratiques éducatives (Granié, 2013).

## LA CONSTRUCTION SOCIALE DE LA VIRILITÉ AU VOLANT

La sociologie désigne sous le terme de **virilité** l'ensemble des normes qui définissent ce qu'une société considère comme un comportement masculin valorisé (Connell, 2005 ; Corbin, Courtine & Vigarello, 2011 ; Gazalé, 2017). Il ne s'agit pas d'une caractéristique naturelle des hommes mais d'une construction sociale, transmise par la famille, l'école, les groupes de pairs, les médias ou encore les pratiques sportives. Parmi ces normes figurent fréquemment la force, la maîtrise de soi, le goût de la compétition, la capacité à dominer les autres ou à ne pas montrer sa peur.

**Ces normes** ne conduisent évidemment pas tous les hommes à adopter des comportements dangereux. En revanche, elles augmentent la probabilité que certains cherchent à démontrer leur virilité en prenant des risques, notamment lorsque cette prise de risque est valorisée par leur entourage. La conduite d'une automobile ou d'un deux-roues motorisé constitue, à cet égard, un terrain d'expression privilégié. Le véhicule n'est pas seulement un moyen de transport : il peut devenir un symbole de puissance, de performance ou de contrôle. La vitesse, les accélérations, les dépassements ou le refus de céder le passage peuvent alors être l'expression de la domination.

**Les recherches** sur l'internalisation des règles permettent de préciser les leviers d'action. Le seul rappel de l'autorité ou de la sanction peut obtenir une conformité immédiate sans garantir une adhésion durable. À l'inverse, des méthodes éducatives qui expliquent la justification des règles et leurs

conséquences pour autrui favorisent davantage une conformité engagée. Les politiques publiques gagnent donc à articuler réglementation, contrôle, pédagogie et évolution des normes sociales, plutôt qu'à opposer ces leviers (Granié, 2013).

**Dans cet article,** le sexe désigne la variable enregistrée dans les statistiques d'accidentalité, tandis que le genre renvoie aux normes et aux processus de socialisation associés au masculin et au féminin. La sécurité routière gagne ainsi à intégrer plus explicitement une approche fondée sur le genre. Il ne s'agit pas de culpabiliser les hommes, mais de reconnaître que les comportements routiers s'inscrivent dans des processus de socialisation. De la même manière que les politiques publiques ont progressivement intégré les déterminants sociaux de la santé ou des violences, elles peuvent aujourd'hui prendre en compte le rôle des normes de virilité dans la production des comportements à risque. Cette approche ne remplace pas les politiques existantes ; elle les complète en s'intéressant non plus seulement aux causes immédiates des accidents, mais aux mécanismes sociaux qui les rendent plus probables.

## ESTIMER LE COÛT DE LA VIRILITÉ SUR LES ROUTES

**Chaque année,** l'insécurité routière provoque plusieurs milliers de décès, des dizaines de milliers de blessés et des souffrances durables pour les victimes comme pour leurs proches. Au-delà de ce coût humain considérable, elle représente également un poids économique majeur pour la collectivité. En 2025, le coût total de l'insécurité routière est estimé à 88,6 milliards d'euros selon la méthode européenne VALOR, soit 3 % du produit intérieur brut, contre 58,0 milliards avec la méthode Quinet (ONISR, projet de fiche « Le coût de l'insécurité routière », 2026).

**Cette réalité soulève une question essentielle : quelle part de ce coût est liée aux comportements très majoritairement masculins ?** Y répondre est indispensable pour identifier les principales causes de l'insécurité routière et orienter les politiques de prévention vers leurs déterminants les plus importants. Autrement dit, quelle économie la société réaliserait-elle si les hommes adoptaient, à exposition comparable, les mêmes comportements routiers que les femmes ?

**Pour répondre à cette question,** nous reprenons la méthodologie développée dans Le coût de la virilité. Il ne s'agit pas d'attribuer aux hommes l'ensemble du coût de l'insécurité routière, mais uniquement la part supplémentaire imputable à leur surreprésentation dans les comportements les plus dangereux. Cette surmortalité routière masculine s'inscrit dans un phénomène plus large : en France, les hommes ont une espérance de vie inférieure de 5,6 ans à celle des femmes (80,3 ans contre 85,9 ans en 2025, INSEE). Cet écart, qui dépassait huit ans dans les années 1990, se réduit à mesure que les modes de vie des hommes et des femmes se rapprochent, notamment sur la consommation de

tabac, d'alcool ou l'exposition à des comportements à risque. Il ne s'explique donc pas principalement par des facteurs biologiques, mais par une exposition différenciée et évitable à certains risques. La route en constitue une illustration parmi d'autres : les hommes y paient de leur vie ou de leur qualité de vie (handicap) une part du prix de comportements qui ne leur sont pas imposés par leur nature, mais par des normes sociales qu'il reste possible de faire évoluer.

**Le coût selon la méthode VALOR** se décompose en 2025 de la manière suivante : 22,1 milliards d'euros pour les personnes tuées, 17,6 milliards pour les blessés graves (MAIS3+), 28,4 milliards pour les blessés hospitalisés non graves, 7,2 milliards pour les blessés légers, 1,3 milliard pour les dégâts matériels des accidents corporels et 11,8 milliards pour les accidents uniquement matériels [1].

**La première étape** consiste à neutraliser l'exposition. Si pH désigne la part observée des hommes parmi les auteurs présumés responsables et eH leur part du kilométrage, la part masculine attendue, rapportée au total observé, si leur risque par kilomètre était identique à celui des femmes, est égale à (1 - pH) × eH / (1 - eH). La fraction évitable est donc pH moins cette part attendue. Pour les accidents mortels, avec pH = 84 % et eH = 52,4 %, elle atteint 66,4 %. Ce rapprochement fournit un ordre de grandeur : le kilométrage concerne les véhicules de tourisme, tandis que les auteurs présumés responsables couvrent l'ensemble des modes.

Appliqué au coût VALOR de la mortalité routière (22,1 milliards d'euros), le coefficient de 66,4 % conduit à 14,7 milliards d'euros. Pour les dommages matériels, en conservant l'hypothèse de 75 % d'accidents imputables aux hommes retenue dans Le coût de la virilité (Peytavin, 2021), le coefficient évitable est de 47,5 %. Appliqué aux 13,1 milliards d'euros de dégâts matériels, il conduit à 6,2 milliards d'euros.

**Au total, cet ordre de grandeur partiel s'élève à 20,9 milliards d'euros par an.** Il n'intègre pas le coût des blessés, faute de disposer ici d'une répartition comparable par sexe du responsable et par gravité. Il doit donc être présenté comme une estimation sensible aux hypothèses retenues, et non comme une identité comptable.

Il s'agit d'estimer un coût collectif évitable associé à des comportements statistiquement surreprésentés chez les hommes, et non d'attribuer un coût aux hommes en tant que groupe social. Cette estimation vise à éclairer les priorités de prévention et les leviers susceptibles de réduire les conduites à risque.

## QUELLES IMPLICATIONS POUR LES POLITIQUES PUBLIQUES ?

Les politiques de sécurité routière ne peuvent plus ignorer le rôle des normes de virilité dans la prise de risque lors des déplacements. Les données montrent que les comportements les plus dangereux sont très majoritairement masculins. **Dans les données disponibles,** cet écart dépasse nettement la différence d'exposition mesurée par le kilométrage en véhicule de tourisme. Parce que ces comportements sont à l'origine de milliers de victimes chaque année et d'un coût collectif dont l'ordre de grandeur partiel est ici estimé à 20,9 milliards d'euros, les normes de virilité doivent être considérées comme un déterminant important de l'insécurité routière parmi d'autres. Agir sur leurs représentations doit donc devenir un axe à part entière des politiques de prévention.

**Cette évolution est d'ailleurs déjà engagée.** En 2023, la Sécurité routière franchissait une nouvelle étape avec la campagne **« Soyez l'homme que vous voulez être, mais soyez un homme vivant »,** qui établissait explicitement un lien entre virilité et prise de risque au volant. En 2024, l'association Victimes & Citoyens lançait la campagne « Conduisez comme une femme », renversant le stéréotype selon lequel les hommes seraient de meilleurs conducteurs. Enfin, en 2026, la campagne **« Messieurs, si vous voulez l'égalité, levez le pied »** rappelait que, à kilométrage parcouru équivalent, les hommes demeurent très largement surreprésentés parmi les victimes et les auteurs d'accidents mortels.

Ces campagnes marquent une évolution importante de la communication publique. Les résultats présentés ici invitent à poursuivre et à amplifier cette orientation. À l'image des campagnes contre l'alcool au volant, le non-port de la ceinture ou l'usage du téléphone au volant, la déconstruction des normes de virilité devrait constituer un axe durable de la politique de prévention.

**Cette approche pourrait également renforcer l'ensemble du continuum éducatif de la sécurité routière :** sensibilisation en milieu scolaire, formation au code et au permis de conduire, formation post-permis, campagnes destinées aux jeunes conducteurs et actions auprès des professionnels. Les contenus pourraient travailler explicitement les stéréotypes de sexe, l'influence des pairs, la justification des règles et leurs conséquences pour autrui afin de favoriser leur internalisation. Des modèles masculins dissociant virilité et prise de risque peuvent aussi contribuer à faire évoluer les normes. Il ne s'agit pas de stigmatiser les hommes, qui sont aussi les premières victimes de ces comportements, mais d'ajouter un levier de prévention aux contrôles, aux sanctions et aux dispositifs techniques (Granié, 2013).

## UN CHANGEMENT DE PARADIGME POUR LA PRÉVENTION

**En matière de sécurité routière, la virilité n'est pas une fatalité.** En faire un objet de prévention constitue désormais un enjeu majeur de santé publique.

Pendant longtemps, la sécurité routière s'est attachée à identifier les comportements qui tuaient sur les routes. Les résultats présentés dans cet article invitent à franchir une nouvelle étape en s'intéressant aux normes sociales qui les produisent. Aucun parent ne souhaite voir son enfant perdre la vie sur la route. Pourtant, en continuant d'associer la virilité à la vitesse, à la domination ou à la prise de risque, notre société entretient, souvent malgré elle, des comportements dont le coût humain et économique est considérable.

**Virilité au volant : mort au tournant.**

### Références complémentaires

Euro NCAP (2025). Crash-test dummies: Meet Euro NCAP's dummy family.

Forman, J. L. et al. (2019). Gender differences in injury risk in frontal crashes: Analysis of U.S. crash data. Traffic Injury Prevention.

Granié, M.-A. (2013). Genre et rapport au risque : de la compréhension au levier pour l'action. Questions Vives, 9(19), 65-87. https://doi.org/10.4000/questionsvives.1273

ONISR (2026). Bilan de la sécurité routière 2025 ; projet de fiche « Le coût de l'insécurité routière » (méthode VALOR).

Sturm, D. (2021). The Formula One Paradox: Macho Male Racers and Ornamental Glamour 'Girls'. In Sport, Gender and Mega-Events, 111-128.

1 - Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR). Bilan de la sécurité routière 2025 et projet de fiche « Le coût de l'insécurité routière » (méthode VALOR), 2026 ; ONISR. Bilan annuel des infractions et du permis à points 2024 ; Service des données et études statistiques (SDES). Enquête mobilité des personnes 2019 ; Peytavin, L. Le coût de la virilité, 2021.