

Les première MVP du Lycée Ampère présentent :

LES FEMMES, LA GAGNE



Les stéréotypes de genre dans le monde du sport automobile

Rallye de Corse, 1979, Fiat 131 Abarth, Michelle Mouton et Françoise Conconi

Edito de Noé

Depuis longtemps et même encore de nos jours, il est difficile pour les femmes de se faire une place dans les sports extrêmes, catégorisés comme sports réservés aux hommes. Mais quelques femmes prodiges se dévoilent de plus en plus grâce aux réseaux sociaux et aux médias.

Le problème c'est que depuis l'enfance, on nous met dans la tête que les petits garçons jouent avec des voitures et les petites filles avec des poupées. De nos jours la société a quand même évolué mais je trouve qu'il reste quand même ce stéréotype dans la tête d'un trop grand nombre de personnes.

Certaines femmes veulent prouver qu'elles peuvent faire les mêmes activités extrêmes que les hommes, voire même les accomplir avec plus de brio que certains hommes.

En effet, l'éducation en est pour beaucoup responsable. Certains parents éduquent leurs enfants en ne leurs laissant aucune liberté et ils ne laissent pas leurs filles faire des sports, des activités, des métiers catégorisés pour « les hommes ». C'est aussi le cas dans le sens inverse, pour des garçons qui veulent faire des sports catégorisés de « fille ». Ainsi j'ai eu la chance moi-même d'être inscrit enfant à la gym, ce que j'ai beaucoup apprécié. Je sais que toutes les familles ne l'auraient pas accepté.

Quand les femmes grandissent et font ce qu'elles veulent faire, qu'elles décident leurs vies, c'est encore plus difficile. Elles peuvent s'affranchir des décisions de leurs parents mais ça reste difficile. En effet, il y a toujours des personnes qui sont mal intentionnées, blessantes et sans pitié dans leurs gestes, leurs actes et/ou leurs paroles.

C'est pour cela qu'il faut avoir du caractère pour être une femme dans le milieu du sport extrême, certaines remettent à leurs places ces machiste qui pensent que les femmes sont faites pour la cuisine et non pas pour piloter une voiture à 200 km/h à un mètre des arbres.

Edito de Lucile

Les stéréotypes de genre dans l'automobile sont des croyances ou des perceptions largement répandues qui associent des caractéristiques ou des qualités spécifiques à un genre plutôt qu'à un autre.

Un des clichés sexistes les plus répandu, c'est celui qui met en place l'idée d'une incompétence des femmes au volant. Ces stéréotypes sont malheureusement courants, même si de plus en plus de personnes cherchent à les combattre. Dans les débuts de l'automobile, ce domaine était principalement réservé aux hommes, alors qu'il existait des pionnières exceptionnelles. A cette époque, les femmes étaient cantonnées à des rôles de spectatrices, passagères. Il était alors très compliqué pour les femmes d'accéder à l'automobile en tant que conductrice. Il y avait une sorte de frontière infranchissable entre la coquetterie des femmes et le caractère salissant de l'automobile.

Les hommes qui étaient contre le fait que les femmes soient conductrices mettaient en avant trois points d'infériorité : le fait que les femmes sont moins fortes que les hommes physiquement, moins douées intellectuellement et qu'elles sont instables émotionnellement.

Quelque part aussi il est fort probable que certains clichés sur l'image négative de la conduite des femmes au volant ont été inventés pour que les femmes soient vu comme incapables de conduire, ce qui permettait qu'elles restent au foyer et que les hommes maintiennent leur domination dans l'espace extérieur, alors que la liberté et l'autonomie des femmes aurait pu être favorisé grâce à l'automobile.

Les stéréotypes de genres sont énormément influencés par les publicités et les médias car les femmes ont longtemps été mises en avant dans les pubs seulement en tant que passagère ou hôtesse des salons automobiles où elles n'étaient qu'un « objet » décoratif, leur élégance était comparée à la beauté de la carrosserie.

Autre exemple, les voitures de sport sont souvent présentées comme symbole de masculinité et de puissance, perçues comme étant plus pour les hommes, alors que pour les femmes, on leur accorderait plus une voiture familiale et pratique.

Il est vraiment important de stopper ces stéréotypes car on devrait être libre de faire le métier qui nous plaît et de conduire la voiture que l'on veut.

Les clichés pourraient aussi mener à affecter notre comportement de conduite, ce qui peut entraîner des conséquences sur la sécurité routière. Les hommes sont responsables de 84 % des accidents mortels et 93 % des personnes alcoolisées dans un accident sont des hommes. Ces chiffres nous montrent l'assurance des hommes dans leur conduite, ils sont moins prudents que les femmes.

De nos jours les voitures de sport et de luxe sont conduites par de plus en plus de femmes et les voitures familiales par des hommes. Maintenant beaucoup plus de femmes travaillent dans le domaine de l'automobile. Il faut continuer ainsi.

Il reste cependant encore beaucoup d'efforts à faire pour avoir véritablement une égalité dans ce domaine.

Histoire des femmes dans le sport automobile



Hellé Nice
1930 1939



Marie-Claude Charmasson
1965 1976



Michèle Mouton
1974 - ...



Cathy Muller
1981 - ...



Inès Taittinger
2009 - ...



bugatti type 35c



Citroën ds19
NSU 1000
Opel kadett
Opel commodore
Chevrolet Corvette
Chevrolet Camaro
Alpine A400/A441



Alpine a110
Audi quattro s1
Peugeot 304s
Peugeot 205 turbo 16
Porsche carrera s
Lancia stratos
Fiat abarth 131



Karting
Formule Renault
Formule 3



Morgan-Nissan LMP2 N°29
LMP2 N°28

Infographie réalisée par Alban BM
Informations issues de Wikipédia

MAXIME, JUSTIN, ALBAN

Hellé Nice

C'est Henry de Courcelles qui lui fait alors découvrir le monde de la course automobile. Le 2 juin 1929, Hellé Nice remporte au volant d'une Oméga-Six, sa première course de Grand-Prix féminin sur l'Autodrome de Linas-Montlhéry.

Le 18 décembre, sur le même circuit, elle atteint la vitesse de 197,7 km/h sur un tour au volant d'une Bugatti Type 35C. Certains commentateurs ont suggéré qu'il s'agissait un nouveau record du monde de vitesse féminin, mais officiellement il n'y en a pas. Elle prend également part à des courses de côtes et des courses de rallyes sur route partout en Europe, comme le célèbre Rallye automobile Monte-Carlo, dont elle remporte la *Coupe des Dames* en 1936. Le 12 juillet 1936 à la première édition du Grand Prix de São Paulo, elle est victime d'un grave accident de voiture

Marie-Claude Charmasson

Elle est d'abord copilote de Claudine Trautmann sous son propre nom. Elle adopte ensuite le pseudonyme de Marie-Claude « Beaumont » en avril 1964, pour éviter de porter préjudice à l'activité de son père. Son père, Jean Charmasson tenait une concession Citroën à Gap. Il participe au rallye Monte-Carlo (3^e de l'édition 1953). Lorsque l'équipage quitte Citroën pour Lancia. Elle a ensuite été pilote de rallye pendant dix ans, de 1965 à 1974. À la fin de l'année 1975, elle tente même de participer au Grand Prix de Formule 2 à Vallelunga, sur la monoplace Elf 2, sans arriver à se qualifier. Sa carrière s'achève sur une BMW 3.5 CSI, dans le cadre du championnat des voitures de production en 1976.

Le milieu du sport automobile est historiquement un milieu très masculin, voire connoté machiste. Sur les 60.000 licenciés de la fédération française du sport automobile, seules 3 333 sont des femmes, soit tout juste 5%. Mais si le sport automobile semble s'ouvrir doucement à la parité, certains préjugés ont toutefois la peau dure. Elles seraient trop fragiles, trop douces, ce serait trop risqué... Elles sont pourtant quelques-unes à avoir franchi le pas, et ce avec un certain succès.

En France, la part des femmes dans le sport automobile est de 13% selon la Fédération française de sport automobile (FFSA), mais elle descend à moins de 11% chez les filles de 7 à 17 ans. C'est dans cette tranche d'âge où se décide le choix de mener une carrière professionnelle dans l'automobile. Il y a toutefois +15% de participation chez les filles en dix ans.

Certaines femmes françaises ont donc changé la façon de penser en nous marquant de leur histoire.

Michel Mouton

Elle est championne de France féminine des rallyes en 1974 et 1975, et vice-championne de France 1974 en groupe 3, terminant 1^{re} en groupe 3 des deux éditions correspondantes du Tour de Corse.

Michèle Mouton participe de 1977 à 1979, et en 1981, au championnat d'Europe des rallyes, dont elle remporte l'édition 1977 du Rallye d'Espagne sur Porsche Carrera RS, terminant l'année vice-championne d'Europe des rallyes derrière Bernard Darniche.

Michèle Mouton remporte à 4 reprises consécutives la *Coupe des Dames* du Tour de France automobile; vainqueur du groupe 3 en 1977, elle finit alors 2^e du classement général, avant son sacre de l'année suivante (et 3^e toujours au général, en 1979 et 1980). Elle termine également 4^e du pendant italien de l'épreuve, le Giro d'Italia, en cette année 1978. En 2010, elle est nommée Directrice du WRC par la FIA, comme "manager général" pour coordonner la sécurité, les règlements et le calendrier en WRC et remplit ses nouvelles fonctions sur place dès le rallye de Suède.

(Voir article page 3)

Cathy Muller

Elle commence dans le sport automobile par le karting, elle y a remporté le championnat d'Europe en 1978 à Biesheim dans la catégorie 100 cm3. Elle rejoint l'école Elf-Winfield du circuit de Magny-Cours en 1981, où elle remporte le Volant Elf, lui donnant ainsi l'opportunité de courir toute une saison en championnat de France de Formule Renault qu'elle termine à la 8^e place.

En 1983, elle participe au Championnat d'Europe de Formule 3, ainsi qu'au Grand Prix de Macao de Formule 3 dont elle termine en 11^e position

Inès Taittinger

Fille d'Hugues Taittinger et d'Elisabeth Tordjman, ancienne speakerine et animatrice de télévision et de radio, et membre de la famille Taittinger, elle est pilote automobile au niveau européen depuis 2009. En 2013, elle court aux 25 Heures de Spa VW Fun Cup. Lors de la saison 2015-2016 d'European Le Mans Series, elle court pour l'écurie Pegasus Racing avec Léo Roussel et Rémi Striebig, sur une Morgan-Nissan LMP2 (n° 29). Elle participe avec la même écurie aux 24 Heures du Mans 2016 en LMP2 sur la voiture n° 28, laquelle a été contrainte à l'abandon au 292^e tour.

Une pionnière



Michèle MOUTON

Une championne française

Audi Quattro Sport modèle Pikes Peak International de 1985, à l'International Historic Motorsport Show, Stoneleigh Park (UK) 2007.

NOE, TITOUAN, EVAN

Michèle Mouton est née le 23 juin 1951 à Grasse. Elle a aujourd'hui 71 ans.

Michèle Mouton a fait ses débuts dans les chemins de terre de ses parents, son père lui prêtait sa voiture et lui a appris à piloter. C'est lui qui lui a transmis sa passion pour l'automobile, très vite il se rend compte du potentiel de sa fille et décide de la lancer dans le rallye. Au début elle ne pense pas à devenir pilote, elle prend ça comme un loisir. Mais son père convaincu de son talent lui apporte beaucoup de soutien. Il lui achète une voiture de course et finance une saison complète en compétition de rallye. En 1981 elle parvient à devenir championne du European Rally Championship.

Michèle Mouton fait la World Rally Championship, et elle sera la seule femme à avoir remporté des manches de la WRC (Championnat du monde de Rallye).

Alors qu'elle se prépare pour la finale, son père décède. Elle ne réussit malheureusement pas à gagner la finale de WRC à cause de l'émotion due à cette perte.

Michèle Mouton est championne de France rallye féminine 74-75 puis elle participe en 1981 au championnat du ERC, dont elle remporte l'édition 1977 du Rallye d'Espagne sur Porsche Carrera RS3. En terminant l'année vice-championne du ERC gagnante du tour de France Rallye, Michèle Mouton remporte le San Remo et devient ainsi la première championne et l'unique femme à remporté une manche du WRC.2..

Après sa carrière de pilote, elle est nommée directrice de la WRC par la FIA en 2010, elle est maintenant déléguée de la sécurité de la FIA.

Le palmarès de Michèle Mouton est :

- 3 fois Championne de France féminine en 1975, et 1977

- Coupe d'Europe féminine des Rallyes en 1978 et 1980

Il n'y a pas de métier pour les hommes,
Il n'y a pas de métier pour les femmes



Image modifiée par Titouan



Fausse publicité réalisée par Mattéo

Une héritière



Epreuve de championnat de France, Valence, 2018

Interview de Fanny Richard Championne de Side Car

NOLANN, MATHIEU, LUCAS

Bonjour Fanny, peux-tu te présenter en quelques mots?

Je m'appelle Fanny, j'ai débuté le Side à l'âge de 15 ans, j'en ai fait pendant une bonne dizaine d'années en compétition au niveau du championnat de France. C'est vrai qu'on faisait des bonnes positions, on se classait dans le top 10.

Dans le side-car je suis passagère, je vais vous expliquer un peu le concept. Moi ma place c'était dans le panier.

J'ai fait ça avec mon père pendant plusieurs années, jusqu'au Covid puis ça a été un peu plus compliqué. Mais pour le coup en terme de filles, nous ne sommes pas nombreuses sur le plateau, on n'était que trois. Il y avait mon père et moi ainsi qu'un équipage 100% féminin. Toutefois, il y a un petit peu plus de filles qui arrivent dans ce milieu donc c'est plutôt cool.

Ah oui ça c'est bien. Est-ce que c'est compliqué dans le sport sidecar en étant une femme ?

Honnêtement quand j'ai commencé, il n'y avait pas de fille, il y en avait qu'une mais elle ne roulait pas fort. Quand on est arrivée, on nous regardait un peu bizarrement, mais il y a une espèce de bienveillance, et au début ils ont fait attention à moi, ils se disent "c'est une fille on va faire gaffe à ne pas lui faire mal sur le terrain", puis en fait, ils se rendent compte que t'es devant eux et alors là ils ne te font plus de cadeaux. Ils te considèrent comme une personne parmi tant d'autres.

Donc en toute honnêteté, non il y a surtout de la bienveillance, et je n'ai pas eu de difficulté en tant que femme à me faire respecter dans ce milieu-là.

Est-ce que tu as eu beaucoup de critiques ou de discrimination en étant une femme dans ton domaine?

Nous avons interviewé Fanny Richard qui ride en side-cars avec son père dans le sud depuis l'âge de 15 ans. Elle a multiplié les compétitions avec son père notamment les "France".

Aujourd'hui, elle a décidé d'arrêter le milieu de la compétition et pratique désormais ce sport en loisir.

Nous lui avons demandé un retour sur son expérience de femme dans la course automobile.

Non pas du tout, on m'a beaucoup charriée sur mon poids parce que j'étais la passagère la plus légère, mais en toute honnêteté non. C'est vraiment que de la bienveillance.

Penses-tu que c'est un avantage ou un handicap d'être une femme dans ce domaine?

J'aurais tendance à dire peut-être un avantage, parce que les garçons ont tendance à être très brutes, très agressifs alors que les femmes apportent plus de délicatesse. Donc c'est vrai que je pense qu'il y a un petit avantage à être une femme.

Il y a tout de même un inconvénient, c'est qu'on a l'impression dans le temps de devoir faire plus pour avoir sa position.

Donc on peut dire que c'est plutôt une motivation d'être une femme pour se lancer dans ce domaine.

Clairement avec le fait de se dire : « vous voyez je peux faire comme vous et en plus je le fait bien ».

Qu'est-ce que tu pourrais dire aux jeunes femmes qui voudraient se lancer aujourd'hui dans le sport automobile, le side-cars...

De se lancer, il n'y pas de raison, ce n'est pas destiné qu'aux hommes. On est aussi fortes qu'eux voire plus capable que certains. Donc il n'y a pas de différence entre les hommes et les femmes à ce niveau-là. Moi je ne leur dirais qu'une chose, si elles veulent se lancer, il ne faut pas avoir peur des préjugés, ni du regard des autres. Il faut toujours avoir en tête qu'on est capable et que l'on peut avoir plus de potentiel et de capacité que les autres.