

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA
FACULTE DES SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES
DEPARTEMENT DES SIENCES SOCIAL



Mémoire de fin de cycle

Thème :

L'optimisme comparatif de la perception
du risque chez les conducteurs
professionnel

Cas pratique Entreprise SARL RAMDY d'Akbou

En vue de l'obtention du diplôme de Master en psychologie de travail

Option : psychologie de travail et de l'organisation

Réalisé par :

DJAYET AZZEDIN

Encadré par :

Mr. YUCEF KHODJA ADIL

Année universitaire 2020/2021.

Remerciement

On remercie dieu le tout puissant de nous avoir donné la santé et la volonté d'entamer et de terminer ce mémoire.

Tout d'abord ce travail ne serait pas fini et n'aurais pas avoir le jour sans l'encadrement de Mr Adil Youcef Khoudja; On le remercie vivement pour la qualité de son encadrement, pour sa patience sa rigueur et sa disponibilité durant la préparation de notre mémoire.

Mes remerciements s'adressent également à tous nos professeurs pour leur générosité et la grande patience dont ils ont su faire preuve malgré leurs charges académiques et professionnelles

Enfin j'adresse mes sincères sentiments de gratitude et de reconnaissances à toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

Je tiens à remercier tous les membres du staff de l'entreprise de la Carl R.A.M.D.U pour leur contribution dans la réalisation de ce travail de recherche, plus précisément les chauffeurs qui ont été membres de l'échantillon de cette recherche.

Dédicaces

*Je dédie ce modeste travail A ma Mère, Qui n'a jamais cessé de formuler
des prières à mon égard, de me soutenir et de m'épauler pour que je puisse
atteindre mes objectifs. A mes frères Zoubir et Djimy A ma Famille
Pour leurs soutient moral et leurs conseils précieux durant mon cursus. A
ma chère fiancée Celia A tout mes amis spécialement Linda
Takka, Linda Mazouz, Mamache Zinedine Et A tout les gens que
j'aime.*

Azzedine Djayet

Résumé :

L'optimisme comparatif et la perception de risque sont deux variables fréquentes chez les conducteurs professionnels. Plusieurs études ont été faites sur ces deux variables en ce qui concerne le risque routier. Pour cela l'objectif de ce mémoire est d'étudier la relation et l'influence de l'optimisme comparatif sur la perception du risque chez les conducteurs professionnels. Pour arriver à un résultat et dans un cas pratique qu'on a appliqué dans la SARL RAMDY dont une étude qualitative a été faite sur un échantillon de 14 conducteurs, d'un âge qui varie entre 29 ans jusqu'à 52 ans, ou ils ont répondu sur un entretien qui contenait 21 questions sur 2 grands axes qui sont la perception du risque et l'optimisme comparatif. Sur les réponses obtenues de cette entretien on a remarqué qu'une corrélation et une relation existe entre les deux variables et que nos hypothèses posées sont affirmées par les enquêtes et confirmées par les résultats obtenus, dans ce travail on conclut et on affirme que l'influence de l'optimisme comparatif sur la perception du risque chez les conducteurs existe de près ou de loin.

Abstarct :

Comparative optimism and risk perception are two frequent variables among professional drivers, several studies have been made on these two variables with regard to road risk. The objective of this thesis is to study the relationship and influence of comparative optimism on the perception of risk among professional drivers. To arrive at a result and in a practical case that we applied in the SARL RAMDY of which a qualitative study was made on a sample of 14 drivers, of an age which varies between 29 years old up to 52 years old, or they answered in an interview which contained 21 questions on 2 main axes which are the perception of risk and comparative optimism. On the answers obtained from this interview we noticed that a correlation and a relation exists between the two variables and so that our hypotheses are affirmed by the interviewed and confirmed by the results obtained, in this work we conclude and we affirm that the influence of comparative optimism on the perception of risk among drivers exists near and far.

Liste des abréviations

Liste des abréviations :

OC : Optimisme comparatif

OMS : Organisation mondial de santé

SARL : Société a responsabilité limité

PL : Poids lourd

INRS : Institut national de recherche et de sécurité

Sommaire

| | |
|---|------|
| Remerciements | I |
| Dédicaces | II |
| Résumé | III |
| Abstract | IV |
| Liste des abréviations | V |
| Liste des tableaux | VIII |
| Liste des figures | XI |
| Introduction | 1 |
| Chapitre I : Problématisation de l'objet d'étude | |
| Problématique..... | 3 |
| Les hypothèses de recherche | 6 |
| Les objectifs de l'étude..... | 6 |
| La pertinence de l'étude | 6 |
| Les raisons du choix de thème..... | 6 |
| Définition des concepts clé..... | 7 |
| Les études antérieures..... | 8 |
| Chapitre II : L'optimisme comparatif | |
| Définition de l'optimisme..... | 10 |
| Optimisme comparatif | 11 |
| Les différentes explications de l'OC..... | 12 |
| Les caractéristiques des événements | 17 |
| Mesures de l'optimisme comparatif | 19 |
| Chapitre III : La perception | |
| Définition de la perception | 21 |
| Généralités sur la perception | 21 |
| Les théories de la perception | 22 |
| Les approches de la perception | 24 |

| | |
|--|-----------|
| Les formes de la perception | 25 |
| La perception et la prise de risque routière..... | 25 |

Chapitre IV : La méthodologie de recherche

| | |
|---|-----------|
| présentation du l'entreprise | 33 |
| Méthode et technique utilisé | 37 |
| Population mère | 40 |
| Les difficultés rencontrées..... | 42 |

Chapitre V : Discussion des résultats

| | |
|---|-----------|
| Présentation et analyse des résultats | 43 |
| Discussion et interprétation des résultats | 48 |
| Conclusion | 52 |
| Références bibliographiques | 53 |
| Annexes..... | 56 |

Liste des Tableaux

Liste des tableaux :

| N° | Titres | N° de page |
|-----------|--|-------------------|
| 1 | Répartition de l'effectif selon l'âge | 41 |
| 2 | Répartition de l'effectif selon le niveau d'instruction | 41 |
| 3 | Répartition des effectifs selon l'ancienneté | 41 |
| 4 | Répartition des effectifs selon le nombre d'années d'expérience | 42 |

Liste des Figures

Liste des figures :

| N° | Titre | N° de page |
|----|--|------------|
| 1 | Emplacement géographique de la SARL RAMDY | 34 |
| 2 | Chiffre d'affaires des pôles d'activité de la SARL RAMDY | 36 |

Introduction

Introduction

Introduction

Le risque routier est un risque très multifactoriel, dépendant bien sûr de la formation du conducteur et de l'état du véhicule, mais aussi de l'organisation du travail, des objectifs et des cadences imposées, de la préparation des missions, des rythmes circadiens et de la fatigue, etc., ce qui le rend d'autant plus complexe à prévenir le danger, ce qui revient à dire que les conducteurs doivent bien percevoir le danger qu'il risque c'est pour cela que le facteur de la perception est un facteur assez important pour réduire le risque d'accident de la route ou le conducteur développe un modèle interne, une certaine connaissance, de ce qu'une situation de conduite peut représenter (anticipation) et les risques qui lui sont associés. Une diminution de la prise de risque avec l'âge, et par le fait même de l'expérience (attitudes), et une meilleure compréhension de l'environnement de conduite (perceptions) expliqueraient le meilleur bilan routier des conducteurs plus expérimentés, les perceptions des conducteurs peuvent être biaisées. Les biais à la hausse ou à la baisse dépendent de plusieurs facteurs parmi eux : l'optimisme qui désigne chez l'être humain un état d'esprit qui perçoit le monde de manière positive. Une personne optimiste a tendance à voir « le bon côté des choses », à penser du bien des gens, et considère que des événements, même fâcheux, prendront quoi qu'il arrive une tournure positive en fin de compte, mais il n'est pas douteux que l'optimisme ne va pas sans beaucoup d'égoïsme et une grande indifférence aux douleurs d'autrui vu qu'ils ont tendance à croire qu'ils auront plus de chances que leurs pairs de vivre des événements heureux et moins de risques qu'autrui d'être confrontés à des événements indésirables (Harris et Middleton, 1994) ce qui est le cas pour les conducteurs qui ont une sur-estime de soi en vue des risques qu'ils prennent, on pense qu'ils seront plus en sécurité par rapport aux autres conducteurs malgré le fait que les campagnes de prévention informent sans cesse les individus des risques auxquels ils s'exposent eux-mêmes, mais nombre d'entre eux continuent d'adopter des comportements dangereux (Klein, 1996), comme le souligne Kouabenan (1999), la maîtrise des risques ne peut se concevoir sans une prise en compte du comportement de l'homme face au risque et de sa perception du risque. Pour cela j'ai tenté à travers cette étude d'analyser l'optimisme comparatif de la perception du risque chez les conducteurs professionnels, qui devraient révéler leurs

Introduction

points de vue et dégager leurs propres conceptions sur ce sujet.

Pour réaliser cet objectif, j'ai consacré une première partie à la présentation de la problématique, les définitions des concepts de la recherche, les études précédentes ainsi que les objectifs de l'étude.

Quant au deuxième volet, il sera consacré au contexte théorique, dans lequel je vais définir ma première variable qui est l'optimisme comparatif, et cela en donnant de multiples définitions selon quelques auteurs, et je parlerai ensuite des différentes formes de cette notion. et ensuite de la deuxième variable qui est la perception du risque ou je définirai cette notion et l'appuyer avec ces différentes théories.

Dans le troisième chapitre, je vais parler de ma méthodologie de recherche, qui subdivisera en deux parties : La première est consacré à définir mon lieu d'étude qui est l'entreprise SARL RAMDY, en suite j'en entame une deuxième partie qui est consacré aux méthodes et techniques.

Pour finir ma recherche je vais consacrer un quatrième volet sur l'analyse et la discussion des résultats récoltés au sein de l'entreprise et je termine avec une conclusion général.

Cadre Théorique

Chapitre I :

Problématisation de l'objet d'étude

Préambule

Ce chapitre aborde sept éléments, j'ai d'abord commencé par présenter ma problématique de recherche, ensuite j'exposerais mes hypothèses, puis les objectifs qui m'ont poussés à traiter ce thème, puis l'étalage de mes raisons objectives de mon choix de thème, ainsi j'ai défini les différents concepts liés à mon thème de recherche, et je vais appuyer ma recherche par quelques études qui ont été déjà faites sur mon sujet. En final je termine mon travail par une petite conclusion.

1. Problématique :

La psychologie du risque pose l'hypothèse que les représentations jouent un rôle central, autant dans la survenue des accidents que dans le succès des actions de prévention (Kouabenan, et al 2006). Il est donc nécessaire de comprendre la manière dont l'individu appréhende les risques pour mieux comprendre son attitude à leur égard. En particulier, il est important d'analyser dans quelle mesure l'évaluation de sa propre exposition au risque peut être un facteur important dans la décision de vouloir ou non s'en protéger. Il est en effet connu qu'un lien existe entre la manière dont certains risques sont perçus et l'adoption de comportements de prévention (Brewer et al., 2007; Mantzouranis & Zimmermann, 2010; Weiss, et al 2010). Or, la perception des risques, comme toute perception, est susceptible d'être soumise à des erreurs de jugements liées à des heuristiques de traitement de l'information (Kahneman, et al, 1982). Notamment, les travaux sur le biais d'optimisme comparatif ont montré que les individus ont en général tendance à se croire plus aptes à faire face aux situations dangereuses que l'individu moyen (Weinstein, 1980) et considèrent disposer d'un contrôle sur les situations (McKenna, 1993).

Sur le plan notionnel, il est utile de distinguer trois termes fréquemment utilisés (Milhabet, et al, 2002) : l'optimisme correspond au sentiment que les événements positifs sont plus probables que les événements négatifs. L'optimisme irréaliste renvoie au fait que les événements positifs sont jugés plus probables qu'ils ne le sont en réalité (Weinstein, 1980). Enfin, l'optimisme comparatif (Harris & Middleton, 1994) entre dans la catégorie des comparaisons sociales : les individus pensent que les événements positifs ont plus de chance de leur arriver qu'aux autres et que les événements négatifs sont moins probables pour eux que pour autrui. Les études

présentées ici s'inscrivent non dans le champ de l'optimisme en tant que reflet d'une disposition individuelle ou d'un trait de personnalité (Carver & Scheier, 2014), mais bien dans l'optimisme en tant que réponse exprimée à un moment donné, concernant un évènement particulier.

La notion d'optimisme comparatif retenue ici implique la comparaison de son propre avenir (sur les événements positifs et négatifs) à celui des autres. Le terme d'optimisme irréaliste initialement utilisé par Weinstein (1980), même s'il recouvre le plus souvent la même réalité dans l'utilisation qui a pu en être faite dans les travaux, sous-entend davantage la comparaison avec la réalité, que la comparaison à autrui. C'est bien en tant que phénomène associé à un processus de comparaison sociale qu'est ici abordé l'optimisme comparatif (Milhabet et al., 2002; Milhabet, 2010). La théorie de la comparaison sociale (Festinger, 1954, 1971) a établi que, lorsque l'individu ne possède pas de base objective pour évaluer ses opinions ou certaines de ses capacités, il va les comparer avec celles d'autres individus afin d'estimer ce qui est juste, s'ajuster aux normes sociales et ainsi réduire un état d'incertitude.

Le champ de référence pour procéder à cette comparaison est alors l'ensemble de ces individus auxquels il peut potentiellement se comparer, en l'occurrence, dans le cadre de l'optimisme comparatif relatif au risque des conducteurs professionnel, il s'agira de ses propres collègues. Si l'optimisme comparatif est souvent décrit comme relevant d'un biais cognitif de comparaison sociale, des explications motivationnelles sont également invoquées : motivations liées à la préservation de l'image de soi ou encore liées au besoin de réduire l'anxiété (Weinstein et al., 1986). Plusieurs arguments permettent de soutenir l'hypothèse d'un biais d'optimisme comparatif concernant la perception des risques chez les conducteurs professionnels.

En effet, La perception du risque n'est nullement une appréciation objectives de danger, sinon dans l'abstraction des statistique mais plutôt la conséquence d'une projection du sens et de valeur sur certain événement, certain pratique, certains objets voués à l'expertise diffusé de la communauté ou des spécialiste »(le breton.1995, p.7) nos perceptions sont toujours influencées par nos représentations. Et produisent une signification qui s'applique à chaque objet ou circonstance « la détermination objective des périls se mêles à la subjectivité des représentation social et culturelles

»(le Breton.1995, p.7) ainsi que aux caractéristiques particulières des situations de risque.

Le risque ne peut donc être considéré isolément de la situation dans laquelle il apparaît, il est géré par l'individu et par le collectif et, par conséquent, les actions de prévention doivent porter sur l'ensemble du système de travail. (Justine et al. 2014).

En effet l'une des particularités du transport routier réside dans le fait que plusieurs types de véhicules utilisent à la fois le même espace routier, de ce fait lorsque les normes de circulation ne sont pas respectées le système connaît des dysfonctionnements et entravent, non seulement le bien-être des populations mais aussi développe un environnement d'insécurité routier. Les accidents de trajet ou lors des déplacements professionnels représentent un tiers des déclarations d'accidents mortels du travail. Ces risques engendrent des coûts humains et économiques importants. C'est pourquoi ils constituent des priorités en termes de prévention.

Chaque année, plus de 600 salariés sont tués dans des accidents de trajet ou de mission. Selon les statistiques de la gendarmerie nationale 19% des accidents de la route sont causés par des conducteurs, dont la tranche d'âge est située entre 25 à 29 ans et dont l'ancienneté du permis de conduire ne dépasse guère les 3 ans. Ces nouveaux permis ne maîtrisant pas ou peu les règles, de conduite provoquant fatalement des accidents le plus souvent mortels.

Les jeunes âges entre 30 à 34 ans pointent à la seconde place des conducteurs les plus impliqués dans les accidents de la circulation ils sont au nombre de 6214 qui sont à l'origine de 16,87% des accidents de la route, durant la même période. Tient à indiquer (la gendarmerie).

En troisième place se classe la tranche d'âge entre 18 et 24 ans qui sont eux aussi impliqués dans des milliers d'accidents routiers plus exactement 15,81%. (INRS) (dziri2016)

La perception du risque pour soi et plus encore de celui que l'on fait courir aux autres. Paraît souvent en décalage sensible avec les circonstances de la sécurité grandissante procure un sentiment d'aisance que redouble la qualité des infrastructures routières, toujours mieux conçues dans le sens d'une diminution du risque. Mais le taux d'accidents demeure, car chaque conducteur hausse d'un cran le niveau de risque qu'il

est prêt à assumer, ces mesures en fait encouragent paradoxalement la vitesse et l'oublie de données élémentaires de sécurité, comme le bouclage de la ceinture par exemple. (David Le Breton, 2001). Alors, de ce fait, on est orienté curieusement à poser la question suivantes qui fera véritablement l'objet principale de notre étude.

L'optimisme comparatif influence t-il sur la perception des risques chez les conducteurs professionnels ?

2. Les hypothèses de recherche

- a. Les facteurs du risque influence sur la perception des risques.
- b. L'expérience influence sur la perception des risques chez les conducteurs.
- c. L'optimisme comparatif influence sur la perception des risques chez les conducteurs.

3. Les objectifs de l'étude :

- Mettre en relation l'optimisme comparatifs et la perception de risque chez les conducteurs professionnels.
- Décrire le comportement des conducteurs et leurs perceptions.
- Ouvrir de nouvelles pistes de recherche élaborant la conduite risquée.
- Montrez l'intérêt de la psychologie du travail dans les entreprises.

4. La pertinence de l'étude :

L'importance de cette étude c'est qu'elle permet de comprendre et d'expliquer la pensée optimiste comparatif des conducteurs vis a vie de leur perception au risque de la route et d'évaluer les différents facteurs des accidents de la route, tout en mettant en relation la perception et l'optimisme comparatifs à la prise de risque des conducteurs.

5. Les raisons du choix de thème :

Le choix de sujet n'est jamais une étape facile, on peut se permettre de dire que c'est l'étape qui prend plus de temps dans le cas où on avait la difficulté à rester dans un seul thème.

Le choix de mon thème est choisi par les points suivants :

- ✓ Approfondir ma connaissance théorique en psychologie de travail et des organisations.
- ✓ Comprendre le phénomène des accidents de la route en Algérie qui devient une situation très inquiétante.

- ✓ Appliquer mes connaissances et savoir-faire sur le terrain et faire une pratique sur tous ce que j'ai acquis tout au long de mon cursus.
- ✓ C'est un sujet récent qui s'inspire de la réalité, et qui mérite d'être étudié.
- ✓ Le sujet est intéressant.

6. Définition des concepts clé :

6.1 Les différentes définitions du terme optimisme :

- Définition théorique :

Selon Lionel tigre 1979, l'optimisme est l'humeur ou l'attitude associée à l'attente d'un avenir désirable. Les optimistes sont persuadés que leurs actions auront pour conséquence un avenir meilleur.

- Définition opérationnelle :

L'optimisme est une attitude de confiance a priori dans l'avenir, à laquelle s'ajoute la conviction que l'on saura résoudre les problèmes qui surviennent. C'est donc un mélange de foi et de volonté. Pour l'optimiste, le pire n'est pas toujours certain. L'optimisme des conducteurs est mesuré par l'ensemble des questions formulées dans le guide d'entretien utilisé dans le terrain auprès des membres de l'échantillon d'étude.

6.2 Les différentes définitions du terme perception :

- Définition théorique :

C'est le processus physique à travers lequel un individu reçoit, traite, et mesure l'information de son environnement physique et communicatif via les sens. (Jungermann et Slovic, 1993)

- Définition opérationnelle :

La perception est la capacité d'une personne à connaître et comprendre ce qui se passe dans son environnement, dans la recherche actuelle, la perception des conducteurs est mesurée par l'ensemble des questions formulées dans le guide d'entretien utilisé dans le terrain auprès des membres de l'échantillon d'étude.

6.3 Les différentes définitions du terme risque routier:

- Définition théorique :

Prendre des risques c'est transgresser les règles de sécurité, de la loi, c'est être hors la loi. « Resecare » renvoie aussi à la scission, la séparation. Prendre des risques c'est

se séparer du connue, c'est-à-dire de l'espace dans lequel nous évoluons, du cadre de sécurité dans lequel nous vivons. (Michel et al.2001).

- Définition opérationnelle :

C'est un événement dommageable, causé par les individus soit par leurs malveillances ou volontairement. Le risque routier pris par les conducteurs est mesuré par l'ensemble des questions formulées dans le guide d'entretien utilisé dans le terrain auprès des membres de l'échantillon d'étude.

7. Les études antérieures :

a) Première étude : Isabelle Milhabet dans son ouvrage qui s'intitule : «

l'optimisme comparatif » maison d'édition : PUG-collection septembre (2010).

Résumé de l'étude :

Dans cette étude l'auteur explique et démontre dans une revue de littérature critique et détaillée de ces petits arrangements avec nos jugements concernant l'avenir. Elle présente les mesures de ce phénomène, les conditions de son émergence, les événements et les personnes concernées, ses explications et ses incidences dans différents domaines.

b) Deuxième étude : Intitulé de l'étude « *l'analyse des contenus des articles de 15 presse* » réalisées dans des pays de l'Afrique Sub-saharienne par Macritchie et Seedat (2008).

Résumé de l'étude :

L'auteur dans son analyse sur ses articles est arrivé à démontré le rôle des médias dans la construction des représentations sociales des accidents routiers en Afrique du Sud.

c) Troisième étude : intitulé de l'étude « *traitement des accidents de la route en Côte d'Ivoire* » (Kouabenan, 1990).

Résumé de l'étude :

Etude faite sur l'impact de la profession, de l'expérience de conduite et de l'expérience d'accidents sur la perception des risques, et des accidents routiers en Côte d'Ivoire.

Conclusion

A travers ce premier chapitre j'ai présenté la problématique suivie par les trois hypothèses de recherche et l'ensemble des raisons et objectifs qui m'ont incité à choisir ce thème, puis j'ai essayé de donner la définition de chaque concept se reliant à mon thème, et en dernier, en final j'ai mis en lumière les différentes études antérieures qui ont été faites sur mon thème.

Chapitre II :
L'optimisme
Comparatif

Préambule :

Le phénomène de comparaison au travail est très complexe, alors dans cette partie, j'essaierai d'expliquer et de parler sur l'optimisme comparatif dans quelques points de vue théoriques et ce dans le but de comprendre ce qui pousse les employés à agir ou à ce comparait a sois même en terme d'avenir ou a d'autre personne

1. Définition de l'optimisme :

1.1 Etymologie du terme optimisme :

Selon (Académie 9eme édition) optimisme est un terme du XVIII^e siècle. Tiré du latin optimus, « le meilleur ». C'est une doctrine selon laquelle, la plus grande perfection réalisable s'accomplissant dans ce qui existe ou se produit dans le monde, le bien l'emporte finalement sur le mal. L'optimisme des stoïciens. L'optimisme de Leibniz.

Dans l'usage courant. Disposition qui porte à tout voir sous un jour favorable, à adopter une attitude confiante vis-à-vis des évènements. Être naturellement enclin à l'optimisme. J'ai opposé le pessimisme de l'intelligence à l'optimisme de la volonté. Respirer l'optimisme. • Se dit plus spécialement de l'impression que j'ai, dans une circonstance particulière, de voir les choses prendre bonne tournure, et qui permet de bien augurer de l'avenir. Je voudrais pouvoir partager votre optimisme. Afficher un bel optimisme. • Titre célèbre : Candide ou l'Optimisme, conte de Voltaire (1759).

1.2 Définition du terme Optimisme :

« Le comble de l'optimisme, c'est de rentrer dans un grand restaurant et compter sur la perle qu'on trouvera dans une huître pour payer la note. »
(<https://citations.ouest-france.fr/citation-tristan-bernard>).

D'une façon générale, les gens ont tendance à percevoir leur avenir de manière optimiste. L'optimisme pour soi consiste à estimer que l'occurrence des événements positifs (e.g., acquérir la maison de ses rêves) est plus probable que l'occurrence des événements négatifs (e.g., crouler sous les dettes), Une conception directe de l'optimisme consiste à s'attendre à vivre des événements positifs et à ne pas vivre d'événements négatifs. Il s'agit de la prise en compte directe des attentes positives de l'individu. (<https://www.cairn.info/revue-les-cahiers-internationaux-de-psychologie-sociale-2012-1-page-103.htm>).

Ces illusions positives, lorsqu'elles sont modérées, ont un impact bénéfique sur les comportements adaptatifs quant à l'atteinte de buts et ont un effet à la fois sur les santé mentale (Taylor & Brown, 1988) et physique (Scheier & Carver, 1987) je peut également considérer que l'optimisme est une variable de personnalité commune aux personnes l'optimisme est associé à des caractéristiques désirables telles le bonheur, la persévérance, l'accomplissement et la santé (Peterson, 2000, p. 47), ou qu'il est l'un des facteurs protecteurs face aux troubles de l'adaptation (Southwick, et al, 2005).pour mieux comprendre la tendance optimiste et surtout auto-avantageuse de la perception de l'avenir (Weinstein, 1980). Espérer, se rassurer, se mettre en avant, et bien d'autres raisons encore ont été révélées par plus de trente ans de recherche. Ces études systématiques ont montré une tendance massive, largement partagée, à l'optimisme comparatif, appelée initialement optimisme irréaliste.

2. Optimisme comparatif

La tendance générale à envisager l'avenir plus favorablement pour soi que pour autrui est qualifiée d'"Optimisme Irréaliste" (e.g. Weinstein, 1980; Lee & Job, 1995) ou d'"Illusion d'Invulnérabilité" (e.g; Perloff & Fetzer, 1980,1986) et parfois même d'"Optimisme Comparatif Irréaliste" (Klein et Weinstein, 1997). je la désigne dans ce chapitre "Optimisme Comparatif" (OC), L'Optimisme renvoie à la comparaison entre l'anticipation des événements positifs et l'anticipation des événements négatifs. Penser que les événements positifs sont plus probables que les événements négatifs traduisent un certain optimisme, réaliste ou pas. L'"Optimisme Irréaliste" se définit par une comparaison à la réalité. C'est la tendance à percevoir les événements positifs comme plus probables qu'ils ne le sont en réalité et les événements négatifs comme moins probables qu'ils ne le sont en réalité. L'optimisme comparatif, enfin, est associé à un processus de comparaison sociale entre soi et autrui. Il correspond à cette tendance à percevoir, d'une part, les événements positifs plus probables pour soi que pour autrui et, d'autre part, les événements négatifs moins probables pour soi que pour autrui, L'optimisme comparatif, pour sa part, implique non seulement la comparaison des événements positifs et négatifs pour soi mais la comparaison de son propre avenir (sur les événements positifs et négatifs) à celui des autres (Armor & Taylor, 1998, pp. 315-317). Weinstein (1980) a été le premier chercheur à examiner cette comparaison de

façon systématique. C'est la réponse massivement optimiste qu'il a recueillie qui l'a conduit à dénommer cet effet (*l'optimisme irréaliste*) qui est l'appellation aussi de l'optimisme comparatif.

3. Les différentes explications de l'OC :

3.1 Les Explications Motivationnelles :

La première fait appel à la notion très générale de défense du Soi, la seconde à la motivation à réduire l'anxiété.

3.1.1 Les motivations liées à la défense du Soi :

Pour les défenseurs de cette hypothèse (Weinstein, 1984; Taylor & Brown, 1988; Regan, Snyder & Kassin, 1995; Brinthaupt, Moreland & Levine, 1991; & Buunk, 1993), sans doute la plus commune en matière d'OC, les personnes biaiseraient à leur avantage la répartition des événements positifs et négatifs afin de maintenir ou d'améliorer leur estime de soi ou leur identité personnelle, En effet, selon les termes de Lee et Job (1995) "Si nous sommes efficaces dans ce que nous faisons, (...) alors nous devrions savoir comment être efficaces pour éviter les problèmes qui sont évitables ou pour atteindre les objectifs que l'on se fixe». Autrui fait ici office de critère de comparaison par rapport auquel chaque personne tente de se situer favorablement (Festinger, 1954), Des éléments empiriques appuient directement l'hypothèse de défense du Soi. Dans une série de recherches, Klein et ses collaborateurs (Klein et al, 1996) ont par exemple pu montrer que les sujets ajustaient leur perception de leur propre engagement dans des comportements à risque en fonction de l'information qui leur était fournie sur le comportement des autres, D'autres formulations théoriques font reposer l'OC sur une recherche de bien-être psychologique plus générale encore que l'auto-valorisation. Ainsi Peeters et Czapinski (Peeters & Czapinski, 1997) défendaient l'idée du caractère adaptatif de l'OC dans un environnement où les événements négatifs sont plus fréquents que les positifs. Dans un tel monde, les personnes optimistes auraient, plus que les pessimistes, l'opportunité de saisir les événements positifs. Par conséquent, ils seraient plus sensibles aux indices annonçant des événements négatifs et ainsi plus aptes à les éviter au part-avant Taylor et Brown (1988) avaient déjà souligné, sur d'autres bases, le caractère adaptatif de l'OC. Selon ces auteurs, trois illusions sont garantes de la bonne santé psychologique des gens : A) la perception

irréllement positive de soi, B) l'illusion de contrôle et C) l'optimisme irréaliste, Les personnes auraient donc tendance à pratiquer l'auto-duperie (*self-deception*) afin de garder une vision positive du monde. Ces petits arrangements avec la réalité permettraient de maintenir une humeur positive, d'interagir positivement avec autrui, de s'investir positivement dans les tâches, etc.

3.1.2 L'OC comme réponse à l'anxiété :

L'OC a très souvent été présenté comme un moyen de réduire l'anxiété suscitée par un avenir incertain et menaçant (Taylor et al. 1992). Cette hypothèse était renforcée par le plus grand optimisme obtenu sur les événements négatifs que sur les événements positifs. Pour certains chercheurs, le seul fait de penser à des événements négatifs ou envisager le pire, serait source d'anxiété qui nécessiterait d'être réduite (Janoff-Bulman & Lang-Guun, 1988). Pour réduire cette anxiété et restaurer un certain bien-être, seraient mises en place des stratégies de coping comme le déni de l'existence de la menace (Perloff, 1983) et l'expression d'optimisme comparatif (Weinstein, 1980). La gravité de l'événement contribuerait également à l'émergence de l'OC et à soutenir cette explication. Plus l'événement est jugé grave, menaçant et anxiogène, plus l'OC serait grand, (Taylor et al. 1992) montraient un exemple de ce type de stratégie. Cependant, cette hypothèse a rarement été soutenue par des preuves empiriques (Helweg-Larsen & Shepperd, 2001). Par exemple, (Dewberry, et al. 1990) demandaient à chacun des participants d'estimer l'anxiété suscitée par 16 événements ainsi que la probabilité de leur occurrence pour soi et pour autrui. Ils n'obtenaient pas de corrélations positives entre OC et anxiété. Plus récemment, l'étude de Harris et 48 collègues (2008) permettait de déduire que l'OC est moindre lorsque l'événement est qualifié de fréquent, peu contrôlable et grave. Dans le domaine scolaire, (Shepperd, et al. 1996) montraient que l'optimisme ou l'OC diminuait au fur et à mesure que l'examen approchait, c'est-à-dire avec l'augmentation de l'anxiété mais également la diminution de contrôle sur la situation. Toujours dans cette voie, l'étude de (Verlhiac et al. 2005), permet d'observer un lien négatif entre anxiété et OC. Par ailleurs, d'autres études comme celle de (Shepperd et al. 2005) confirmaient le lien entre anxiété et pessimisme dans lequel l'anxiété serait plutôt cause que conséquence de la diminution de l'optimisme. En contradiction avec l'hypothèse ou explication la plus fréquente, la

plupart des études ne montrent pas de lien entre OC et anxiété. Au contraire, les études plus récentes montrent davantage de liens entre anxiété et pessimisme qu'entre anxiété et optimisme (comparatif).

3.2 Les Explications Cognitives de l'Optimisme Comparatif :

De nombreux facteurs cognitifs participent à l'émergence de l'OC soit conjointement, soit indépendamment des facteurs motivationnels présentés précédemment (Armor & Taylor, 1998; Lee & Job, 1995; Van der Pligt, 1996). Ce qui réunit les auteurs défendant les hypothèses cognitives de l'OC c'est qu'ils assujettissent ce phénomène aux "erreurs" que ferait le sujet lorsqu'il se construit une représentation des termes de la comparaison sociale, soit en sous-estimant le risque pour soi, soit en le surestimant pour les autres.

3.2.1 La positivité des personnes :

Le biais de positivité, concept développé par Sears (1983), permet d'expliquer notamment la variation de l'OC en fonction de la proximité ou de l'éloignement de la cible de comparaison. Ce dernier avance que plus un objet, cible de notre jugement d'attitude, ressemble à un être humain individué plus il sera jugé favorablement et associé au soi par son évaluateur. En conséquence, des objets sociaux tels que "des pairs de mêmes sexe et âge que vous", composés donc de personnes, sont sur le continuum de comparaison établi par Sears situés à un niveau d'humanité moindre qu'un individu spécifique. Ce dernier, associé au soi, serait ainsi moins assujetti aux désagréments de la vie qu'un groupe de personnes non individuées

Selon cette théorie, il est ainsi logique qu'un individu spécifique, comme soi ou un de ses proches, soit mieux jugé sur la perception de l'avenir qu'un pair de mêmes âge et sexe que soi (Harris & Middleton, 1994 ; Perloff & Fetzer, 1986). Cette conception a été occasionnellement décriée, notamment par (Regan et al, 1995) qui obtiennent de l'OC alors que la cible de comparaison est très proche de soi. D'après ces chercheurs, l'OC serait un moyen de se mettre en avant.

3.2.2 L'égoïsme :

C'est à-dire les difficultés des sujets à imaginer ou à prendre en compte les perspectives et points de vue d'autrui par rapport aux leurs (Weinstein, 1980), (Weinstein & Lachendro, 1982) contribue à l'émergence de l'OC (Jones & Nisbett, 1971), (Ross et al, 1977). Les sujets qui avaient pour consigne d'estimer la probabilité qu'un événement négatif ou positif leur arrive accédaient assez aisément aux informations qui les concernaient et se basaient sur ces dernières pour estimer, par rapport à autrui, leur niveau de risque personnel. La plupart de ces informations correspondent à des plans d'action ou à des scénarios particuliers sur lesquels les sujets s'appuient pour prédire les événements futurs (Griffin & al, 1990). Les scénarios que les sujets s'appliquent à eux mêmes (ex, s'imaginer mettre sa ceinture de sécurité pour des petites distances parcourues en voiture) ne seraient pas spontanément attribués à autrui, les sujets n'ayant pas de représentations mentales d'autrui aussi complexes, aussi riches en contenu, que celles associées au soi (Khilstrom & Cantor, 1984; Markus & Nurius, 1986). En effet, les gens sont en mesure sur la base de leur expérience personnelle de préciser ce qu'ils font ou feraient pour réduire un risque ou connaissent leurs points forts et leurs points faibles concernant un événement futur particulier.

La résistance de l'optimisme comparatif a pu être éprouvée sur la base de l'hypothèse de l'égoïsme mais les résultats semblent cependant davantage soulever de questions qu'apporter des réponses.

3.2.3 La comparaison descendante :

L'OC pourrait être consécutif à une comparaison descendante (Wills, 1981) dans la mesure où les sujets réalisent un jugement comparatif entre eux-mêmes et une population qui a davantage de risques que les gens en général d'avoir des problèmes sur la dimension de comparaison. Selon (Weinstein, 1980), (Harris & Middleton, 1993) la comparaison descendante est associée à un mécanisme cognitif, Le principe de ce mécanisme est simple : les sujets, à suivre Weinstein, mobilisent un stéréotype peu réaliste d'une personne qui ne fait pas grand chose pour améliorer ses chances d'éviter un risque. Plus exactement, les sujets appliquent une heuristique de représentativité (Kahneman & Tversky, 1975) par laquelle ils se comparent à un

individu à qui ils ont attribué les propriétés ou les caractéristiques de la catégorie de personnes dites à risque. Ainsi, les sujets qui estiment le risque pour eux-mêmes et autrui, de "sombrier dans l'alcoolisme" s'imaginent ce qu'est un alcoolique typique, qui a peu de chances de leur ressembler. En procédant ainsi les sujets concluent qu'ils ont moins de risques que la moyenne des gens de devenir un jour alcooliques.

3.2.4 Les erreurs de recueil des informations et les erreurs de jugement de contingence :

La fiabilité d'un jugement comparatif, entre soi et autrui, dépend en grande partie de l'information que les sujets retiennent parmi celles qui leur parviennent (Job, 1990, Lee & Job, 1995). Prenons le cas de la conduite automobile. Le conducteur relève dans son propre conduit davantage des erreurs (voire des imprudences) n'ayant pas donné lieu à un accident qu'il n'en relève dans la conduite des autres. Il peut conclure, à partir de ces données incomplètes, que les autres conducteurs font plus que lui des erreurs de conduite qui entraînent des accidents de voiture. L'OC résulterait alors d'une surestimation du taux d'accidents et de la sous-estimation du nombre de cas où les accidents n'ont pas lieu malgré des erreurs de conduites, chez les conducteurs en général. Ainsi, même informés les gens peuvent commettre des "erreurs logiques". De telles erreurs se retrouvent notamment lors des jugements de contingence (Job & Lee 1992). Un jugement de contingence correctement mené doit s'appuyer sur quatre types d'informations. Prenons l'exemple d'un jugement comparatif quant au risque pour soi et pour autrui d'attraper un rhume en hiver. Il est nécessaire d'examiner le nombre d'hivers au cours desquels a- soi a attrapé un rhume, b- autrui a attrapé un rhume, c- soi n'est pas tombé malade, d- autrui n'est pas tombé malade. Ces quatre cases d'informations sont rarement toutes prises en compte par les sujets (Shaklee, 1983). C'est précisément lorsqu'ils commettent des erreurs de jugement de contingence, et par exemple ne comparent que les accidents observés pour soi et ceux pour autrui, que l'OC est fort 6. Ces "erreurs logiques" soulignent donc le rôle crucial, dans la manifestation de l'OC, des mécanismes de traitement des informations et de la prise en compte de ces dernières lors d'un jugement comparatif. Comme nous allons le voir maintenant, d'autres hypothèses ont été émises quant aux erreurs que peuvent faire les sujets en mobilisant une représentation des deux termes de la comparaison.

4. Les caractéristiques des événements :

L'OC est souvent plus faible sur les événements positifs que sur les événements négatifs, (Armor et Taylor 1998), l'événement peut aussi être plus ou moins fréquents et plus ou moins graves mais aussi peut être contrôlable.

4.1 Fréquence et gravité de l'événement :

L'événement peut être soit fréquent (ex : « une chamaillerie avec son conjoint » ; « avoir une grippe ») soit rare (ex : « divorcer » ; « tomber d'un balcon »).et aussi grave ou non, La gravité par exemple est perçue comme une composante de la menace, composante essentielle dans l'émergence de l'OC (Kunda, 1987), les gens se sentaient relativement invulnérables lorsqu'un événement était perçu comme très sérieux (Kirscht et al, 1966). L'effet d'OC peut en revanche disparaître avec des événements très banals et quotidiens (Klar et al, 1996). S'il a été montré à de nombreuses reprises que la fréquence de l'événement diminue l'expression de l'OC (Chambers et al, 2003),(Weinstein, 1980), ont obtenu des résultats inverses. Ces derniers résultats (i.e., l'augmentation de l'OC avec la fréquence de l'événement) s'expliquent par l'évaluation faite de l'avenir d'autrui plutôt qu'à celle de son propre avenir. L'événement ayant fréquemment lieu, il serait susceptible de fréquemment se produire pour les autres plutôt que pour soi. En d'autres termes, « l'événement est fréquent mais il ne m'arrive pas si souvent que cela ; il faut bien alors qu'il arrive à quelqu'un » La fréquence est ici expliquée par la plus ou moins grande expérience qu'en fait celui/celle qui se prononce. Pour conclure, si l'OC est massif et robuste, il varie selon de nombreux facteurs tels que la fréquence et de la gravité des événements, avec une certaine variabilité dans les résultats en fonction du croisement de ces deux facteurs entre eux.

4.2 Contrôlabilité :

La perception de contrôle de l'événement est un critère particulièrement déterminant de l'émergence d'OC.), un événement est considéré comme contrôlable lorsqu'il existe des comportements pouvant faire ou éviter que l'événement ait lieu. (Bandura ,1977). Les résultats relatifs à la contrôlabilité de l'événement sont plutôt consensuels. Plus l'événement est contrôlable plus l'OC est grand (Desrichard et al, 2001), une corrélation positive entre OC et contrôlabilité de l'événement a été

observer par (Weinstein, 1980, 1982). En revanche, retenons que sans comportement possible pour éviter les risques encourus, l'OC disparaît

4.3 Perception de la contrôlabilité des événements et optimisme comparatif :

Un événement est hautement contrôlable si une personne est capable d'adopter un (ou des) comportement(s) pour l'éviter (événement négatif) ou pour le produire (événement positif). Inversement, pour un événement peu contrôlable (Seligman, 1992), prenant exemple d'un « accident de la route » qui est un événement plus contrôlable qu'« être confronté(e) à un tremblement de terre ». Dans le premier cas, il existe des façons de se comporter qui réduisent la probabilité d'avoir cet accident. Dans le second cas, il est impossible d'agir pour éviter que l'événement ne se produise. Une hypothèse de McKenna (1993) offre une explication théorique à cette relation entre contrôle et OC. Selon cet auteur l'effet d'optimisme comparatif est la manifestation d'une illusion de contrôle : les personnes sont optimistes pour elles plus que pour autrui parce qu'elles surestiment le contrôle qu'elles peuvent avoir sur les événements. Les résultats de deux expériences appuient cette hypothèse (McKenna, 1993). Dans la première expérience, les sujets estimaient, comparativement à autrui, la probabilité d'être un jour, en état d'ébriété, impliqués dans un accident de voiture. Ils devaient faire cette estimation en tant que conducteur et en tant que passager. L'OC n'apparaît que dans la situation où la contrôlabilité sur l'événement est forte, à savoir la situation "conducteur". Dans une seconde expérience, les sujets répondaient toujours, pour eux en comparaison à autrui, en tant que passager et en tant que conducteur, mais le contrôle était aussi manipulé à l'aide de scénario (fort contrôle vs faible contrôle). Les résultats de cette expérience confirmaient ceux de la première et témoignaient en faveur de l'illusion de contrôle, non en faveur de l'optimisme irréaliste. Les sujets sont optimistes lorsqu'ils peuvent contrôler. Ce n'est plus vrai lorsqu'ils ne peuvent pas contrôler. (Harris et Middleton, 1994) ont fait remarquer que le raisonnement de McKenna suppose implicitement que les sujets pensent avoir plus de contrôle qu'autrui sur les événements. Ils doivent donc surestimer leur propre contrôle par rapport à celui qu'ils attribuent à autrui. Les travaux de McKenna ne permettant pas de conclure sur cette question, (Harris et Middleton, 1994) ont tenté d'y répondre. En plus d'une procédure classique de mesure d'OC sur une liste d'événements relatifs à la santé, ces

auteurs ont demandé aux sujets d'évaluer la contrôlabilité de chacun des événements pour soi ou pour autrui. S'ils observaient bien une asymétrie soi-autrui quant à la perception des risques, ils constataient par ailleurs une absence de différences sur la dimension du contrôle : l'évaluation de la contrôlabilité des événements ne dépendait pas de la cible qui était censée exercer ce contrôle.

5. Mesures de l'optimisme comparatif

La mesure initiée par Weinstein (1980) et couramment utilisée depuis pour évaluer L'OC, consiste à demander aux sujets d'estimer les chances qu'ils ont par rapport aux autres d'avoir à vivre un événement donné. Chaque personne doit ainsi effectuer un jugement pour soi relativement à autrui en indiquant si elle pense avoir plus, autant ou moins de chances qu'autrui de vivre un événement donné au cours de son existence. Cette procédure simple est appelée méthode directe (Klein et Weinstein, 1997). Une autre, dite méthode indirecte, consiste à demander aux sujets de fournir deux évaluations, l'une pour soi et l'autre pour autrui (e.g., Perloff & Fetzer, 1986; Meyer, 1996). L'ordre des deux évaluations est contrebalancé afin de contrôler ou tester les effets d'ancrage (Biernat et al. 1997).

5.1 Méthode directe

Dans la méthode directe, la question implique la comparaison des cibles soi et autrui (e.g., « *Quelle est la probabilité pour vous comparativement à autrui de... ?* »). La réponse à cette question se fait sur une échelle qui se compose de deux extrémités et d'un point médian. Les réponses, au-dessus ou au-dessous du point médian, expriment soit de l'Optimisme comparatif soit du Pessimisme Comparatif selon la polarité de l'événement, Cette méthode, initiée par Weinstein (1980), a été reprise de nombreuses fois avec la même efficacité (Delhomme & Meyer, 1999 ; Heine & Lehman, 1995 ; Klein & Weinstein, 1997) (Price et al., 2002) (Spitzenstetter, 2003). Ce n'est que quinze ans plus tard, qu'un contrebalancement de la cible de comparaison a été opéré : « *Autrui comparativement à vous ?* » (Hoorens, 1995 ; Price et al. 2002). Quel que soit le point de référence de la comparaison, qui fera l'objet d'une discussion plus bas (Eiser et al., 2001), la mesure directe permet d'observer une perception auto-avantageuse de l'avenir.

5.2 Méthode indirecte

La méthode indirecte repose sur le même principe : une question de probabilité d'occurrence d'un événement suivie d'une échelle de réponse. Mais, ici, la question concerne une et une seule cible, soit (e.g., « *Quelle est la probabilité que vous... ?* ») ou autrui (« *Quelle est la probabilité que cette autre personne... ?* »). Je compte deux questions, chacune associée à une échelle pour chaque événement, et donc deux réponses distinctes. La méthode indirecte a été déclinée selon deux types de plans de procédure : intra et inter-sujets. Le plan intra-sujet suppose que le répondant estime la probabilité d'occurrence et pour la cible soi et pour la cible autrui. De même que la méthode directe, cette procédure a fait l'objet de contrebalancement des cibles soi et autrui afin d'éviter des effets d'ancrage. Le plan 26

Inter-sujets requiert la participation de deux groupes de participants, ceux qui s'expriment pour la cible soi et ceux qui s'expriment pour la cible autrui. Cette procédure, quoique moins efficace pour mettre en évidence l'OC, est particulièrement pertinente dans la mesure où elle écarte les critiques d'artefact expérimental faites à l'outil de mesure de l'OC (voir, Harris & Middleton, 1994). Cette dernière méthode de mesure a toutefois été moins utilisée que la méthode indirecte, selon le plan intra-sujet, qui pour sa part a été largement employée (Chambers et al., 2003 ; Desrichard et al., 2001 ; Harris & Middleton, 1994 ; Perloff & Fetzer, 1986).

Conclusion :

Dans ce chapitre j'ai expliqué l'optimisme comparatif d'une manière générale puis ces différentes explications et aussi sur les mesures de ce dernier et les méthodes dont il est étudié.

Chapitre III :

La Perception

Préambule :

La perception du risque est un phénomène qui a une notion très large c'est d'ailleurs pour cela que je vais consacrer ce chapitre à la définition de la perception étymologiquement et sa généralité, puis je vais entamer les types de la perception et ces théories, les approches et ces formes, et je vais parler sur la perception dans la prise de risque en démontrant ces déterminants, ces caractéristiques et sont impactées sur les comportements de sécurité et le rôle que joue l'optimisme dans la perception du risque et enfin je termine avec une conclusion qui englobera tout ça.

1. Définition de la perception :

1.1 Etymologie du terme perception :

Le concept de perception tire son origine du vocable latin « perception » et se rapporte à l'action et à l'effet de percevoir (recevoir au moyen de l'un des sens les images, les impressions ou les sensations externes, ou comprendre et connaître quelque chose).

La perception peut faire allusion à la connaissance, à l'idée ou à la sensation intérieure survenant d'une impression matérielle issue de nos sens.

Pour la psychologie, la perception est la fonction qui permet à l'organisme de recevoir, d'élaborer et d'interpréter l'information qui vient de l'environnement par le biais des sens.

La perception a commencé à être étudiée au XIX^e siècle. Les premiers modèles qui mettaient en rapport la magnitude d'un stimulus physique avec la magnitude de l'évènement perçu ont fait naître la psychophysique.

2. Généralités sur la perception :

La perception est une prise de connaissance d'un fait ou d'un événement du monde extérieur qui a pris naissance dans une série de sensations. Ainsi, le comportement des individus dépend largement de la façon dont ils perçoivent le monde qui les entoure. C'est pourquoi, la plupart des psychologues s'accordent à dire que l'étude de la perception est le premier pas dans la compréhension de tout comportement. Étudier la perception, c'est donc étudier comment l'individu voit, entend, sent et se sent.

2.1 Les types de la perception humaine :

2.1.1 La perception visuelle :

Cette perception permet d'identifier les visages que les individus rencontrent au jour le jour. Les Illusion d'optiques sont utilisées pour comprendre la perception des individus sur une image. Grâce aux illusions d'optiques je peux voir que le cerveau essaie toujours d'analyser les choses que je vois même si elles n'ont pas toujours de sens.

2.1.2 La perception auditive :

Cette perception est l'une des plus importantes pour l'individu en effet, grâce à l'ouïe l'être humain est capable de situer les objets dans une pièce, de se déplacer sans tomber (l'ouïe gère l'équilibre).

2.1.3 La perception olfactive :

Elle permet de rapprocher les individus entre eux, et permet une communication non verbal entre eux, les auteurs sont subjectives pour chaque individus.

2.1.4 la perception tactile :

L'être humain utilise principalement sa main comme outil à la perception tactile, grâce au toucher les jeunes enfants utilisent cette perception pour connaître le monde : ils dessinent les contours des objets grâce à leurs doigts.

2.1.5 La perception gustative :

Cette perception, appelés aussi 'sens du gout' est très importantes chez l'être humain. Les individus apprennent à connaître les goûts des aliments grâce à leurs langues mais aussi grâce à la cavité nasale. C'est également grâce à ce sens que les individus se servent d'une palette, de différents goûts qu'ils auront tout au long de leurs vie.

3. Les théories de la perception :

3.1 Les théories de la perception :

La perception est la capacité d'une personne à connaître et comprendre ce qui se passe dans son environnement. Les théories de la perception ont développé autour de la façon dont l'esprit traite l'information que les sens – les yeux, les oreilles, le nez et la peau - à envoyer. Ces organismes envoient des signaux au cerveau, dont ils se servaient pour faire des souvenirs, prendre des décisions et de réfléchir sur les

problèmes. Les différents types de perceptions inclus dans les théories de la perception, des hallucinations, des phénomènes paranormaux et des illusions d'optique

3.1.1 Théorie adverbiale simplifiée :

Les concepts derrière les apparences que dans le cadre des théories de l'observation dans le but du processus de la façon, dont les gens perçoivent expliquer ou de voir les choses. Selon la théorie de la perception adverbiale, quand un objet semble être une certaine couleur, la couleur sera comme un adverbe. Couleur décrit comment l'objet apparaît et comment il fait une impression sur l'esprit. Les caractéristiques observées ne sont pas faites par l'objet; ils sont interprétés par l'esprit. Interprétation de l'apparence d'un objet se produit dans la justification ou le raisonnement pourquoi l'objet apparaît comme elle le fait l'esprit. La façon dont une personne perçoit l'objet et de ses caractéristiques est la façon dont il semble lui. Lors du partage d'un objet qu'une personne, ne peut pas voir ou percevoir, ces pièces ne seront pas affichées à lui ou à elle.

3.1.2 Disjunctiviste :

Théorie dit que les objets observés sont l'esprit indépendant. Quand une personne voit ses environs, former les objets de l'esprit indépendant de son expérience. Perceptions véridiques impliquent des objets ou des objets esprit indépendant qui existe dans l'environnement. Hallucinations ont des objets de l'esprit-dépendante; ils perception des objets qui existent dans l'environnement. Au cours d'une hallucination, les objets observés ne sont pas vraiment là et ne représentent pas ce qui est vu.

3.1.3 Théorie de l'auto-perception :

Est la théorie de la conscience de soi.

Une personne crée une attitude ou d'une condamnation de l'attitude d'une autre personne, lors d'une situation à travers l'observation et la réflexion sur les causes de son propre comportement. La personne croit ses propres attitudes, sentiments et les compétences issues de son comportement externe ou la façon dont il ou elle communique avec le monde. Théorie de l'auto-perception développée pour expliquer la dissonance cognitive, que quand une personne pense deux idées contradictoires simultanément. Cela provoque l'inconfort, de sorte qu'une personne plus susceptible de croire que leur choix est correcte, même dans le

visage de preuves qui prouve le contraire.

3.1.4 La théorie de la perception visuelle :

Implique deux principales théories: la théorie de Gibson et la théorie de Gregory.

La théorie de Gibson, qui est nommé d'après le psychologue américain James J. Gibson, appelé traitement de bas en haut, et suggère que la perception d'un objet commence par un stimulus visuel. L'œil voit l'objet et envoie cette information au cortex visuel du cerveau, où l'objet est interprété et identifié par l'esprit.

La théorie de la Colombie-psychologue Richard L. Gregory des top-down traitement traite :

La capacité de l'esprit pour interpréter les informations et les modèles dans un certain contexte. Une personne d'une de mai inintelligible, d'identifier le mot écrit à la main par la lecture de la phrase entière dans laquelle, le contexte ou le sens des autres mots dans la phrase est utilisée pour indiquer le sens des mots inintelligibles.

4. Les approches de la perception :

La perception peut être facilitée ou dépendante de la mémoire, j'ai donc coutume de distinguer deux grandes approches perceptifs :

4.1 L'approche directe est appelée processus de Bottom-up :

L'environnement s'impose aux connaissances. Lorsque l'on perçoit pour la première fois un stimulus, seules les informations de l'environnement sont prises en compte pour se former une représentation mentale (celle-ci peut par ailleurs être stockée par la suite en mémoire). Imaginez par exemple - tout le monde en a déjà fait l'expérience! - un jeu d'image, avec une image dans laquelle est cachée un objet : la première fois que vous voyez l'image, vous ne percevez que ce qu'elle vous renvoie, et vous entamez un processus de recherche visuelle pour trouver l'objet. Une fois que celui-ci est trouvé, vous l'avez en mémoire.

4.2 L'approche indirecte ou Top-down :

Les connaissances s'imposent à l'environnement : dans l'exemple précédent, si je vous présente à nouveau l'image, vous trouvez tout de suite l'objet caché. Or, l'image n'a pas changée! La seule chose qui puisse expliquer que vous la perceviez tout de suite, et la représentation que vous aviez préalablement mise en mémoire. C'est bel et

bien la mémoire qui influe sur vos perceptions, de sorte que vous interprétiez directement l'image.

5. Les formes de la perception :

Le processus perceptuel se décompose lui-même en trois formes spécifiques que sont les suivantes :

5.1 La perception subjective :

Elle varie d'un individu à l'autre. La façon de percevoir un environnement dépend des caractéristiques et de l'histoire d'un individu. Deux personnes peuvent avoir deux interprétations différentes à un même stimulus car elles ont un vécu et une expérience passée distincte.

5.2 La perception déformante :

Dans cette forme de perception, les stimulées sont interprétés en fonction des schémas mentaux de l'individu. Toutes données provenant de l'environnement sont interprétées par les croyances initiales. Ainsi, l'individu va déformer une information qui est contraire à ses croyances de manière à ce qu'elles soient cohérentes avec ces dernières.

5.3 La perception sélective :

Dans ce type de situation, l'individu a beaucoup d'informations qui lui parviennent. Avec un trop plein d'informations, l'individu ne peut pas tout retenir. Par conséquent, l'individu va sélectionner quelques informations en faisant un tri. Comme nous avons des capacités cognitives limitées, face à toutes les informations qui nous parviennent, le cerveau humain s'est doté de processus pour trier, sélectionner et stocker une partie d'entre elles. Ainsi, le cerveau pourra ressortir les informations stockées pour une utilisation immédiate ou future.

6. La perception et la prise de risque routière

6.1 Les déterminants de la perception du risque :

Après une revue de la littérature sur l'évaluation subjective du risque, Kouabenan (2006d) met en exergue deux groupes de facteurs qui déterminent la perception du risque. Ainsi, selon lui, l'évaluation subjective du risque est déterminée par des variables liées à la nature et aux dimensions du risque, et par des facteurs liés à des caractéristiques propres de l'individu qu'il l'évalue.

6.1.1 La nature et les dimensions du risque comme déterminants de sa**Perception :**

Selon Kouabenan (2006d), l'évaluation subjective du risque est déterminée par plusieurs caractéristiques du risque. Je m'attarde ici seulement sur quelques caractéristiques du risque routier, susceptibles d'affecter sa perception. Ainsi, j'aborderais la familiarité du risque, son potentiel catastrophique (nombre de personnes affectées), la nature et la gravité de ses conséquences, selon qu'il est médiatisé ou non. S'agissant de la familiarité, des études montrent qu'un individu qui est exposé en permanence à un risque finit par le banaliser. Ainsi, le fait d'évoluer au quotidien dans des situations de trafic objectivement dangereuses peut conduire à la banalisation du risque lié à ces situations. Par exemple, Fleming, Flin, Mearns et Gordon (1998 ; cités par Kouabenan, 2006d) rapportent une étude de Zimolong (1985) qui montre que les travailleurs du bâtiment surévaluent les risques liés aux tâches occasionnelles et difficiles à comprendre et sous estiment ceux liés aux tâches fréquentes, qui ne sont pas moins risquées en réalité. En outre, Kouabenan (2006d) rapporte une étude de Bastide et Pagès (1987) qui montre qu'un échantillon représentatif de la population Française surestime, les causes de mortalité liée aux événements dramatiques et sensationnels (accidents de la route, accidents du travail, cancers, noyades).

Tandis que les causes de mortalité liée aux événements moins médiatisés (suicide, accidents de loisirs et de sport) ou familiaux (chutes accidentelles) sont sous-estimées. Par contre, si la familiarité avec certains événements, situations ou objets induit une sous-estimation du risque lié à ceux-ci, cela semble être moins le cas avec des tronçons des routes dangereuses. Une étude de Kanellaidis, Zervas et Karagioules (2000) montre que malgré leur familiarité avec des virages et des côtes (objectivement dangereux), les conducteurs les perçoivent comme étant dangereux. Les auteurs conduisent trois expériences avec des groupes indépendants de conducteurs sur des tronçons de route avec des virages plus ou moins accentués et des côtes plus ou moins fortes. Les participants sont invités à conduire avec leurs propres véhicules sur les tronçons de route de l'expérience, accompagnés de l'expérimentateur. Ils sont ensuite invités à répondre aux questions portant sur l'évaluation du risque liée aux différents virages et côtes, ainsi que sur l'estimation de leurs capacités dans la conduite.

Kanellaidis et collaborateurs observent que les conducteurs qui empruntent régulièrement ces tronçons de route, estiment que ces virages et ces descentes ou montées fortes sont dangereux. Même ceux qui surestiment leurs capacités dans la conduite trouvent que ces tronçons de routes sont dangereux. Ils expliquent ce résultat par le fait que les accidents qui surviennent à ces endroits sont susceptibles, d'amener les conducteurs réguliers, à prendre conscience de la dangerosité de ces endroits. Ces résultats de Kanellaidis et al.(2000) suggèrent que la familiarité avec des tronçons de routes dangereux ne conduit pas à la banalisation du risque lié à ceux-ci, contrairement à ce que suggèrent d'autres études(Fleming et al., 1998 ; cité par Kouabenan, 2006). Les évènements familiers sont aussi perçus comme étant les moins catastrophiques et les moins médiatisés (Kouabenan, 2006).

Le potentiel catastrophique des risques s'accompagne très souvent par une grande médiatisation. Gigerenzer (2004) montre la combinaison de ces deux facteurs et l'effet sur la perception du risque. L'auteur analyse l'usage des moyens de déplacement durant les trois mois suivant les attentats, du 11 septembre 2001 aux Etats Unis d'Amérique. Il note une surévaluation du risque d'accident d'avion et une sous-estimation du risque d'accident de voiture pendant cette période. Cela se traduit par une sur-utilisation de la voiture dans les déplacements de longue distance et une sous-utilisations des avions. Cette étude confirme le fait que le risque d'accident par avion est très souvent considéré, à tort, comme le plus élevé à cause de son potentiel catastrophique, alors que c'est le risque domestique qui est le plus élevé selon les statistiques de l'OMS (Kouabenan, 2006).

6.1.2 Les caractéristiques de la personne qui évalue le risque comme déterminants de sa perception :

Kouabenan (2006) dresse une longue liste de variables liées à l'individu qui structurent la perception du risque. J'aborderait ici quelques variables qui peuvent aider à comprendre la perception du risque routier. Notamment, l'expérience professionnelle, l'expérience du risque, la culture et l'âge. Pour une connaissance détaillée des déterminants individuels de la perception du risque, je renvoie le lecteur à Kouabenan (2006).

Pour ce qui est du rôle de l'expérience professionnelle sur la perception du risque, il semble que les personnes expérimentées tendent à banaliser le risque. En revanche, les personnes qui ont déjà été affectées par un risque tendent à le surévaluer. Cela a été prouvé dans une étude réalisée sur la perception du risque, de contamination par le staphylocoque aureus multi résistant à la méthiciline (SAMR). Kouabenan et al. (2003) observent que le personnel soignant expérimenté et ceux qui sont le plus en contact avec les patients tendent à banaliser le risque de contamination par le SAMR. Tandis que le personnel moins bien formé, et informé ainsi que ceux qui ont fait l'expérience d'une contamination semblent redouter le plus ce risque. Cette étude révèle que les personnes qui ont l'expérience d'une contamination surévaluent leur vulnérabilité, aux autres risques présents dans le milieu hospitalier. Kouabenan et collaborateurs expliquent ce résultat par le fait que l'expérience négative, d'un risque accroît le risque perçu en éveillant la disponibilité et l'accessibilité des événements fâcheux. Ces résultats corroborent ceux de Kouabenan (2002), obtenus dans une étude réalisée sur une population variée d'usagers de la route. L'auteur note que ceux qui ont déjà été victimes d'accidents routiers, tendent plus que ceux qui n'en ont jamais vécu à surévaluer

Impliqués dans des accidents que les plus âgés. Certaines études trouvent exactement le contraire (Bragg & Finn, 1982) tandis que d'autres ne trouvent pas de lien entre l'âge et le risque perçu (Quimby & Watts, 1981).

D'autres enfin trouvent une augmentation du biais d'optimisme avec l'âge (Job, 1990) tandis que les conducteurs les plus âgés jugent davantage risquées, les situations accidentelles dans lesquelles les jeunes sont impliqués (Tränkle, Gelau, & Metker, 1990).

6.2 L'impact de la perception du risque sur les comportements de sécurité

Suite à une revue de la littérature sur la perception des risques, Kouabenan (2006b) note que les résultats sur le lien entre le risque perçu et le comportement de protection, quoi que fort plausible, sont plutôt mitigés. Ainsi, « *certaines études concluent à une influence positive de la perception du risque sur le comportement de protection quand d'autres au contraire concluent à une relation négative entre perception du risque et comportement* » (Kouabenan, 2006, p.263). Kouabenan rapporte une étude de Bellrose

et Pilisuk (1991) qui montre que malgré le niveau de connaissance des risques de leurs métiers, des spécialistes de protection contre les radiations et les pompiers semblent les tolérer. Il explique cette tolérance par le fait que la gestion de ces risques leur procure une certaine identité professionnelle, une certaine satisfaction et une image publique valorisante. Cette étude montre que la connaissance de certains risques peut plutôt pousser l'individu à les affronter dans certaines conditions.

Kouabenan (2006) rapporte également une étude de Van der Pligt (1996). Ces derniers notent que la connaissance d'un risque couplé avec de faibles attentes de succès pour le gérer peut provoquer des réactions d'impuissance, et faire décroître les intentions de se comporter de manière adaptée. S'agissant de l'effet du risque perçu sur le comportement, Kouabenan (2006) cite une étude d'Otten et van der Pligt (1992). Ces auteurs expliquent l'échec à trouver un lien entre la perception du risque, et le comportement par le fait que les études ne prennent pas en compte le comportement antérieur. Ils expliquent qu'un comportement risqué dans le passé conduit à faire des évaluations élevées de risque pour des événements négatifs à venir. En fait, ils observent un lien entre le comportement passé, et l'évaluation du risque d'une part, et entre le comportement passé et le comportement futur d'autre part. Vander Pilgt (1996) explique également cet échec à établir un lien entre la perception du risque et le comportement par le fait que la plupart des études ne reposent pas sur des évaluations conditionnelles. L'évaluation conditionnelle consiste à inviter l'individu à évaluer le risque pour soi en tenant compte de ses pratiques comportementales actuelles ou des changements probables dans ces pratiques.

En se référant à Stasson et Fishbein (1990), Kouabenan (2006) note qu'en procédant par des mesures conditionnelles, le lien entre perception du risque et comportement semble plutôt indirect et médiatisé par les attitudes, les croyances, les pressions sociales et les normes subjectives. Cependant, nous trouvons un lien entre perception du risque et comportement dans une étude de McCool, Ameratunga, Moran et Robinson, (2009). Les auteurs invitent 3371 personnes qui fréquentent les plages en Nouvelle Zélande, à compléter un questionnaire. Le questionnaire mesure la gravité perçue du risque de noyade pour soi, la vulnérabilité perçue, l'efficacité perçue des mesures de prévention, la capacité perçue à appliquer ces mesures, la peur d'éprouver

des difficultés pendant qu'on nage et les comportements pendant la nage durant l'année écoulée. Pour cette dernière variable, les participants sont invités à se prononcer sur deux items portant sur leur comportement durant l'année écoulée à savoir « nager entre les balises de sécurité » et « nager après avoir bu », sur une échelle du type Likert en quatre points.

Une analyse des données montre un lien positif entre la menace perçue du risque de noyade et le comportement de nage sur l'année écoulée d'une part, et entre la capacité perçue à appliquer les mesures de prévention et le comportement de nage d'autre part. Je peux noter que les résultats de McCool et al. (2009) vont dans le sens de ceux d'Otten et Van der Pligt (1992). Je pourrais également mentionner une étude d'Ivers et al. (2009), qui confirme le lien entre perception du risque et comportement dans le domaine de la circulation routière. Les auteurs invitent 20 822 conducteurs novices à compléter un questionnaire comportant une échelle de risque perçue et de comportements de sécurité rapportés. Deux ans plus tard, ils recueillent le nombre d'accidents subis dans cette cohorte. Ils observent une corrélation.

6.3 Le rôle de l'optimisme dans la perception des risques

La psychologie du risque pose l'hypothèse que les représentations jouent un rôle central, autant dans la survenue des accidents que dans le succès des actions de prévention (Kouabenan, et al.2006). Il est donc nécessaire de comprendre la manière dont l'individu appréhende les risques pour mieux comprendre son attitude à leur égard. En particulier, il est important d'analyser dans quelle mesure l'évaluation de sa propre exposition au risque peut être un facteur important dans la décision de vouloir ou non s'en protéger. Il est en effet connu qu'un lien existe entre la manière dont certains risques sont perçus et l'adoption de comportements de prévention (Brewer et al., 2007; Mantzouranis et al.2010). Or, la perception des risques, comme toute perception, est susceptible d'être soumise à des erreurs de jugements liées à des heuristiques de traitement de l'information (Kahneman, Slovic & Tversky, 1982). Notamment, les travaux sur le biais d'optimisme comparatif ont montré que les individus ont en général tendance à se croire plus aptes à faire face aux situations dangereuses que l'individu moyen (Weinstein, 1980) et considèrent disposer d'un contrôle sur les situations (McKenna, 1993). Sur le plan notionnel, il est utile de

distinguer trois termes fréquemment utilisés (Milhabet, et al.2002) : l'optimisme correspond au sentiment que les évènements positifs sont plus probables que les évènements négatifs. L'optimisme irréaliste renvoie au fait que les évènements positifs sont jugés plus probables qu'ils ne le sont en réalité (Weinstein, 1980). Enfin, l'optimisme comparatif (Harris & Middleton, 1994) entre dans la catégorie des comparaisons sociales : les individus pensent que les évènements positifs ont plus de chance de leur arriver qu'aux autres et que les évènements négatifs sont moins probables pour eux que pour autrui. Les études présentées ici s'inscrivent non dans le champ de l'optimisme en tant que reflet d'une disposition individuelle ou d'un trait de personnalité (Carver & Scheier, 2014), mais bien dans l'optimisme en tant que réponse exprimée à un moment donné, concernant un évènement particulier. La notion d'optimisme comparatif retenue ici implique la comparaison de son propre avenir (sur les évènements positifs et négatifs) à celui des autres. Le terme d'optimisme irréaliste initialement utilisé par Weinstein (1980), même s'il recouvre le plus souvent la même réalité dans l'utilisation qui a pu en être faite dans les travaux, sous-entend davantage la comparaison avec la réalité, que la comparaison a autrui. C'est bien en tant que phénomène associé à un processus de comparaison sociale qu'est ici abordé l'optimisme comparatif (voir Milhabet et al, 2002; Milhabet, 2010). La théorie de la comparaison sociale (Festinger, 1954, 1971) a établi que, lorsque l'individu ne possède pas de base objective pour évaluer ses opinions ou certaines de ses capacités, il va les comparer avec celles d'autres individus afin d'estimer ce qui est juste, s'ajuster aux normes sociales et ainsi réduire un état d'incertitude. Le champ de référence pour procéder à cette comparaison est alors l'ensemble de ces individus auxquels il peut potentiellement se comparer, en l'occurrence, dans le cadre de l'optimisme comparatif relatif au risque de stress professionnel, il s'agira de ses propres collègues.

Si l'optimisme comparatif est souvent décrit comme relevant d'un biais cognitif de comparaison sociale, des explications motivationnelles sont également invoquées : motivations liées à la préservation de l'image de soi ou encore liées au besoin de réduire l'anxiété (Weinstein, Grubb & Vautier, 1986). Plusieurs arguments permettent de soutenir l'hypothèse d'un biais d'optimisme comparatif concernant la perception des risques de stress professionnel. D'une part, le stress professionnel est un

phénomène relevant des perceptions, et on est donc dans une configuration dont on sait qu'elle peut favoriser l'émergence d'erreurs de traitement, et donc de biais cognitifs conduisant à l'observation d'optimisme comparatif, comme il a été montré sur d'autres risques (Causse, Delhomme & Kouabenan, 2005). D'autre part, le stress professionnel est très médiatisé, la fréquence et la gravité de ses effets sont souvent décrits, ce qui peut constituer la encore des éléments favorables pour l'apparition d'optimisme comparatif (Kruger & Burrus, 2004; Spitzenstetter, 2006). Le stress professionnel est en effet lié à des problématiques individuelles, comme l'estime de soi, la réponse à l'anxiété, problématiques qui se retrouvent régulièrement invoquées dans l'optimisme comparatif (Taylor & Brown, 1994; Taylor et al. 1992).

Un des facteurs susceptibles de moduler l'optimisme comparatif est l'expérience que l'individu peut avoir du stress professionnel. En effet, l'attitude à l'égard du risque se constitue, en partie, sur la base de nos expériences (Lehman, et al.1987; Slovic, Fischhoff & Lichtenstein, 1982). Lorsque des individus ont par le passé été exposés à des événements présentant un caractère risqué ou ayant entraîné des dommages, ils sont susceptibles de modifier leur comportement face à une situation similaire et utiliseraient leur expérience passée pour prédire leur vulnérabilité (Dolinski, et al.1987). Ainsi, avoir déjà eu une expérience personnelle d'un événement négatif (expérience directe) serait associé à une croyance selon laquelle la probabilité de faire à nouveau une telle expérience est supérieure à celle d'autrui (Weinstein, 1980). Bien que cet effet soit celui le plus souvent observé dans la littérature, les résultats sont toutefois contradictoires (Delhomme, 2000; Kouabenan, 2002) : ce lien, lorsqu'il est observé, est parfois positif (Delhomme & Cauzard, 2000), parfois négatif (Gregory, Burroughs & Ainslie, 1985; Matthews & Moran, 1986). De nouvelles données empiriques sont donc nécessaires pour clarifier ces effets dans le cadre de l'exposition au stress professionnel.

Conclusion :

Dans ce chapitre j'ai présenté les différents types de la perception, les théories de ce dernier, les approches et les formes de la perception et aussi la relation qu'il ya entre cette perception et la prise de risque routière.

Cadre Pratique

Chapitre IV :
La méthodologie de
recherche

Préambule :

Afin de compléter mon travail et d'approfondir mon étude, je vais procéder à une enquête du terrain auprès de l'entreprise SARL RAMDY qui portera essentiellement sur l'influence de l'optimisme comparatif sur la perception du risque chez les conducteurs professionnel, pour cela j'ai commencer par une présentation de lieu d'enquête, de présenter l'historique de l'entreprise et définir l'ensemble des services que comporte l'entreprise, qui sera suivie par les méthodes et les techniques, puis notre population d'étude, le choix de l'échantillon, les caractéristique de l'échantillon de l'enquête, les difficulté trouver et je termine avec une conclusion. Toutes ces informations feront le contenu de ce chapitre, un appui et un point essentiel pour moi, de cerner tous les détails essentiels possibles qui touchent notre enquête de terrain.

1. présentation du l'entreprise :

Raison social :

La société RAMDY est une SARL au capital de 208, 885,248DA.

Pour son fonctionnement, elle dispose des moyens de communication suivante :

***Telephone:** 034 19 62 58/60/78

***Fax:** 034 19 62 59

***email:** laiterie.ramdy@hotmail.com

***site web:** www.ramdy-dz.com

1- Historique de l'entreprise Ramdy:

La SARL Ramdy (ex Laiterie Djurdjura) est une entreprise privée spécialisée dans la production des produits agroalimentaires, a été créé le 01/01/1983.

Elle s'est spécialisée dans la production des yaourts, crèmes desserts, et les fromages frais et fondus.

Le 15 Octobre 2001, le groupe français Danone s'est associé avec la laiterie Djurdjura pour les activités yaourts, pâtes fraîches et desserts. Depuis, l'activité de la laiterie Djurdjura s'est consacrée à la production des fromages fondus, aux pâtes molles (camembert) et au lait pasteurisé.

Deux années plus tard, elle s'est implantée dans une nouvelle unité située en plein cœur de la zone d'activité Taharacht (Akbou) triplant ainsi sa capacité de production en fromage fondus.

Dans le souci de répondre à une demande croissante du consommateur, la laiterie s'est équipée d'un matériel hautement performant dont une nouvelle conditionneuse de 220 Ps/mn, et une ligne complète du fromage barre.

En Juin 2004, la SARL laiterie Djurdjura a changé de raison sociale pour devenir SARL Ramdy. Aujourd'hui, les produits laitiers Djurdjura s'affichent sous la nouvelle dénomination (Ramdy).

En Octobre 2009, la SARL Ramdy a repris la production des yaourts et crèmes desserts.

2- Situation géographies

La société est implantée :

- Dans une zone industrielle, véritable carrefour économique de la wilaya de Bejaïa, de quelques 50 unités de production agroalimentaire et en cours d'extension.
- A 2 Km d'une grande agglomération
- A quelque centaines de mètre de la voie ferrée.
- A 60 Km de Bejaia, chef-lieu de la région et pôle économique important en Algérie dotée d'un port à fort trafic et d'un aéroport international.
- A 170 Km à l'est de la capitale Alger.



Figure 1.1 – Emplacement géographique de la Sarl Ramdy

3- Les moyens

Assurance qualité Pour une surveillance de la qualité du produit et une protection optimale du consommateur, la Sarl Ramdy s'est équipée d'un laboratoire d'autocontrôle afin d'effectuer toutes les analyses physico-chimiques et microbiologiques exigées et d'un bloc administratif ainsi que de trois grands magasins de stockage des matières premières, emballages et de deux chambres froides.

4- Equipment

4-1 Production :

L'entreprise dispose d'un complexe intégré composé de deux principaux départements de production Atelier yaourt, crème dessert et Atelier fromage".

A) Ateliers yaourt et crème dessert :

- une salle de poudrage bien équipée ;
- une salle de traitement où se déroule un procès de fabrication pour la production des yaourts, crèmes desserts, et brassés.

– Conditionnement

- ✓ Deux conditionneuses de capacité de 12 000 Ps/h.
- ✓ Une conditionneuse de capacité de 9 000 Ps/h.
- ✓ Une conditionneuse de capacité de 21 600 Ps/h.
- ✓ Une conditionneuse de capacité 5 000 Ps/h.
- ✓ Deux conditionneuses de capacité de 7 200 Ps/h.

– Stockage

- ✓ Chambre d'étuvage (chambre chaude).
- ✓ Chambre de refroidissement rapide.
- ✓ Chambres froide pour stockage des produits semi fini.
 - Trois chambres froides à grande surface.

B) Atelier fromage

- Une salle de préparation du produit et une pour préparation des moules bien équipée.
- Deux cuissons (un pour fromage portion, et l'autre pour le fromage barre).

– Conditionnement du fromage portion :

- ✓ Kustner 01 (91 Ps/mn) de capacité de production de 5500 Ps/h.
- ✓ Kustner 02 (91 Ps/mn) de capacité de production de 5500 Ps/h.

- ✓ Kustner 03 (91 Ps/mn) de capacité de production de 5500 Ps/h.
 - ✓ Kustner 04 de capacité de production de 2400 Ps/h.
 - ✓ Kustner 05 (200 Ps/mn) de capacité de production de 12 000 Ps/h.
- Deux machines pour conditionnement fromage barre : Kustner et Atia.
- Une machine banderoleuse (Grandi).
- Deux salles bien équipées pour la mise en cartons.

4-2 Administration : réseau de micro-ordinateurs.

4-3 Services généraux : transpalettes, claques, véhicules utilitaires et légers.

4-4 Ressources humaines : l'effectif total est de 365 (cadre, maîtrise, exécutant).

5- Organisation et fonctionnement de l'entreprise :

5-1 Activités de la SARL Ramdy :

La stratégie de la SARL Ramdy s'inscrit dans la mission d'apporter la santé par l'alimentation au plus grand nombre. Cette mission est mise en œuvre au travers de trois Pôles d'activité :

- Pôle produits laitiers frais : production et distribution de yaourts, de Crème dessert et autres Spécialités laitières représente 70% du chiffre d'affaire.
- Pôle produits fromages fondus : Production et distribution des fromages fondus en portion et barre représente 27% du chiffre d'affaires.
- Pôle d'activité boisson : en sachet comme une activité secondaire représente 3% du chiffre d'affaires.

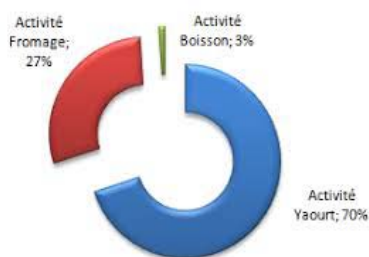


Figure 1.2 – Chiffre d'affaires des pôles d'activité de la SARL Ramdy

5-2 Les produits de Ramdy disponibles sur le marché sont :

1. Pôle d'activité yaourt et crème dessert :

- Yaourt aromatisé: mono 100 grs (Fraise, Banane, Pêche, fruits des bois, Vanille), Multi aromes 100 grs (pack rouge, pack jaune), multi aromes mini 70 grs.
- Yaourt Nature 100 grs.
- Yaourt aux fruits 95 grs : Fraise, Abricot, Pêche et fruits des bois.
- Brasse aux fruits 95 grs : Fraise, Abricot, Pêche et fruits des bois.
- Crèmes dessert : Flan caramel nappé 90 grs, Caramel (90 grs, 70 grs), Chocolat (90 grs, 70 grs), Cookies 90 grs, Cappuccino 90 grs.
- Brasse aromatisé à boire en sachet 800 grs : Fraise, Citron.

2. Pôle d'activité Fromage :

- Fromage portion : 16 portions Ramdy, 08 portions Ramdy, 16 portions huile d'olive, 08 portions huile d'olive, 16 portions tartiné, 08 portions tartiné.
- Fromage barre : barre Ramdy 1700 grs, barre Ramdy 900 grs, barre Ramdy 600 grs, barre Ramdy 300 grs.

3. Pôle d'activité boisson : Citronnade en sachet un litre, orangeade en sachet un litre. Au plan de développement, la société prévoit le lancement de nouveaux produits sur le marché en 2016 comme les yaourts à boire et la mousse au chocolat...

2. Méthode et technique utilisé :

2.1 La méthode :

Chaque recherche consiste à utiliser une démarche scientifique qui permettra de réaliser ses objectifs. Dans mon étude, afin d'établir l'objectif et arriver au résultat final de mon projet. Et qui permet de bien accomplir mon enquête sur le terrain.

La méthode selon R. Pinto et M. GRAWITZ, est un ensemble d'opérations intellectuelles par lesquelles une discipline cherche à atteindre les vérités qu'elle poursuit, les démontrent, les vérifient. (R. PINTO et M. GRAWITZ, les méthodes des sciences sociales, éd. Dallos, Paris, 1980)

MULUMBATI la définit comme « un guide pour tout celui qui entreprend une recherche sociologique ». (MULUMBATI NGASHA, Manuel de sociologie générale, éd. Africa, Lubumbashi, 2001).

Selon Maurice Angers (la méthode désigne l'ensemble des procédés et des moyens qui orientent l'élaboration d'une recherche qui guide la démarche scientifique). Maurice Angers, initiation pratique à la méthodologie des sciences sociales humaines, Edition casbah, Alger, 1997, p367.

La recherche scientifique permet d'étudier des phénomènes et répondre aux questions posées pour pouvoir enfin recueillir des résultats et des objectifs justes et exacts. C'est pour cela la démarche méthodologique s'appuie sur des méthodes et des techniques qui aideront le chercheur à accomplir sa recherche pour avoir des informations.

➤ La méthode qualitative :

La méthode que j'ai utilisée dans ma recherche est la méthode qualitative, dont l'objectif est de collecter et recueillir le maximum de données, concernant les déterminants de la prise de risque routier chez les conducteurs à l'entreprise Ramdy.

La méthode qualitative vise d'abord à comprendre le phénomène étudié. Elle produit et analyse des données descriptives, telles que les paroles écrites ou dites et les comportements observés des personnes (Taylor et Bogdan, 1984). Elle renvoie à une méthode de recherche intéressée par le sens et l'observation d'un phénomène social en milieu naturel. Elle traite des données difficilement quantifiables. Elle ne rejette pas les chiffres ni les statistiques mais ne leur accorde tout simplement pas la première place (Hygin.K, 2008).

2.2 La technique utilisée :

Selon Aktouf Omar (1987), la technique c'est un moyen précis pour atteindre un résultat partiel à un niveau et un moment précis de la recherche. Vu les objectifs qualitatifs de ma présente étude à savoir, comprendre les conceptions, caractéristiques et intentions entrepreneuriales des étudiants de fin de formation, dont j'ai recours à la technique de l'entretien qui nécessite d'établir un rapport suffisamment égalitaire entre l'enquêteur et l'enquête. Pour ce faire, j'ai utilisé la technique de l'entretien.

a) l'entretien :

Se définit Comme suit « Procédé d'investigation scientifique utilisant un processus de communication verbale pour recueillir des informations en relation avec des objectifs fixés ».

(QUIVY Raymond et CAMPENHOUDT Luc Van, Manuel de recherche en science sociales, 2e Éd., Paris, P232)

J'ai utilisé la technique de l'entretien dans le but de recueillir le maximum d'informations sur le thème traité, ce choix se justifie également par le nombre restreint de mon échantillon d'étude afin de recueillir des données qualitatives auprès des chauffeurs.

➤ L'entretien semi directif :

Par rapport aux types de d'entretien, j'ai retenu l'entretien semi-directif. J'ai choisi ce type d'entretien à cause du caractère méconnue et implicite de mon sujet de recherche.

L'entretien semi-directif est une technique d'enquête qualitative fréquemment utilisée dans les recherches en sciences humaines et sociales. Il permet d'orienter en partie (semi-directif) le discours des personnes interrogées autour de différents thèmes définis au préalable par les enquêteurs et consignés dans un guide d'entretien.

L'entretien semi-directif ma permis de recueillir des données riches parce qu'il s'agit de poser des questions à des enquêtés qui répondent de façon libre et riche aux questions de mon thème de recherche.

A cet effet, mon guide d'entretien est standard car il contient des questions ouvertes permettant à mes enquêtés d'apporter librement leurs commentaires.

Mon guide d'entretien se compose de 21 questions reparties en 3 axes :

1er axe : concerne les données socioprofessionnelles des conducteurs.

2ème axe : Perception du risque.

3ème axe : Optimisme comparatif des risques routier.

➤ L'observation :

L'observation été l'une des premières étapes de la recherche qui ma permis de mieux connaitre le terrain d'investigation et d'application, c'est-à-dire connaitre les différentes unités, ateliers et services de l'entreprise SARL RAMDY.

Selon le dictionnaire de gestion, « l'observation est une méthode empruntée à la recherche ethnologique, qui consiste à vivre un inventaire dans le quotidien d'une population que je désire étudier, afin de saisir les codes, les coutumes, les mœurs, les pratiques sociales et symboliques pour mieux appréhender les spécificités ».

b) La pré-enquête :

Durant ma pré-enquête, j'ai opté pour l'utilisation de l'observation sur mon terrain de recherche avec l'aide de chef service HSE au sein de l'entreprise RAMDY, Pour être plus prêt de mon échantillon, j'ai visité le lieu du travail afin de découvrir et d'en savoir plus sur leurs conditions du travail.

Tout cela m'a permis l'accès aux informations recherchées, ce qui m'a aidé à bien cerner mon objectif de travail et mieux comprendre le fonctionnement de cette entreprise. À partir de là j'ai réalisé un entretien qui est important dans la collecte des données et des informations grâce à ses diverses caractéristiques.

J'ai procédé à l'utilisation d'un ensemble d'entretiens durant la phase de ma pré-enquête cette dernière est définie selon Grawitz comme : « La pré-enquête consiste à essayer sur un échantillon réduit, les instruments (questionnaire, analyse de document), prévue pour effectuer l'enquête, si j'en ai des doutes sur telle ou telle variable, ou sur le rendement de telle technique, je peux explorer de façon limitée le problème à étudier avant même de préciser définitivement ses objectifs » .

Dans ma pré-enquête j'ai mené un ensemble d'entretiens exploratoire auprès des différents conducteurs de RAMDY. Mon enquête s'est déroulée au sein de l'entreprise Ramdy, dont la durée d'un mois et demi qui a été entre le 18 avril jusqu'au 31 mai 2021.

Dans le but de collecter le maximum d'informations nécessaires et la délimitation du champ de la recherche et de déterminer la problématique et les hypothèses. Elle m'a permis également de découvrir mon terrain de recherche.

3. Population mère.

D'après Côté Jeans, « la population mère correspond à l'ensemble des unités personnes ou objets auxquels je m'intéresse. Il revient au chercheur de la déterminer en fonction de sa problématique ».

La population de mon enquête est composée de 14 conducteurs qui transportent le produit de l'entreprise RAMDY.

3.1 L'échantillon de l'enquête :

Selon Jean-Louis Loubet Del Bayle « L'échantillon est la partie de l'univers qui sera effectivement étudiée et qui permettra par extrapolation de connaître les caractéristiques de la totalité de l'univers. Je peux noter que cette technique de l'enquête par sondage est applicable à toute opération de dénombrement et pas seulement en matière de sondage d'opinion ». (Del Bayle, 2000, p.91)

A cet effet, durant ma recherche, j'ai opté à sélectionner un certain nombre qui se constitue de 8 conducteurs avec lesquels je vais mener mes entretiens qui dureront entre une demi-heure jusqu'à une heure.

3.2 Caractéristiques de l'échantillon de l'enquête :

Tableau 1 : répartition de l'effectif selon l'âge :

| Age | [20-30] | [30-40] | [40-50] | [50-60] |
|-----------|---------|---------|---------|---------|
| Effectifs | 1 | 4 | 2 | 1 |

D'après ce premier tableau, je vois que la plus grande part des chauffeurs ont un âge plus avancé.

Tableau 2 : Répartition de l'effectif selon le niveau d'instruction :

| Niveau Scolaire | Primaire | Moyen | Secondaire |
|-----------------|----------|-------|------------|
| Effectifs | 0 | 5 | 3 |

D'après les données chiffrées de ce tableau, je remarque que la catégorie de niveau d'instruction moyenne représente le plus grand pourcentage de notre échantillon. Tous les conducteurs interrogés ont une instruction basique ne dépassant pas la 9^{ème} année.

Tableau 3 : Répartition des effectifs selon l'ancienneté dans l'entreprise Ramdy:

| Année | [0-5] | [5-10] | [10-15] | [15-20] |
|-----------|-------|--------|---------|---------|
| Effectifs | 0 | 5 | 2 | 1 |

D'après les chauffeurs de mon échantillon en remarque que la plupart des chauffeurs de mon échantillon sont ancien et dépasse 5 ans de travail.

Tableau 4 : Répartition des effectifs selon le nombre d'années d'expérience en tant que chauffeur poids lourd :

| Année | [01-10] | [10-20] | [20-30] | [30-40] |
|-----------|---------|---------|---------|---------|
| Effectifs | 2 | 4 | 2 | 0 |

Je remarque d'après ce tableau que la plupart des chauffeurs ont une expérience en tant que chauffeur poids lourd qui dépasse les 10ans.

4. Les difficultés rencontrées :

Il est tout à fait normal que toutes recherches scientifiques menées, soit confrontées à des contraintes, l'important est de les surmonter.

Ce qui est le cas avec ma recherche, durant laquelle j'ai rencontré les difficultés suivantes :

- . Difficulté liée a l'entretien des chauffeurs vue leur indisponibilité total qui causé par leur absence en vue des horaires de travail.
- . Le niveau d'instruction des chauffeurs qui est faible, dont j'ai vécu des difficultés concernant le déroulement de mon entretien.

Conclusion:

À travers ce chapitre j'ai mis en lumière l'aspect méthodologique de ma recherche, l'ensemble des méthodes et techniques sont un pont inévitable pour toute recherche scientifique. Cette méthode constitue en effet les seuls moyens dont le chercheur en science sociale dispose. Le sociologue comme le psychologue ne dispose pas de laboratoires ni de microscopes, ni toute autre technique matérielle qui lui permettra de questionner son fait de recherche. Les entretiens et les observations que j'ai effectuées me permettront de récolter les informations nécessaires sur le terrain pour pouvoir confirmer ou infirmer mes hypothèses.

Chapitre V :
Discussions des
resultats

Préambule :

Je consacre ce chapitre à l'analyse des données collectées, je m'appuierai sur les résultats des entretiens dédiés aux chauffeurs poids lourds de l'entreprise RAMDY.

Je vais donc, dans cette partie de mon travail, coordonner et organiser les différentes informations récoltées à travers l'entretien réalisé sur un échantillon de huit chauffeurs poids lourds.

1. Présentation et analyse des résultats :

1.1 Présentation des résultats relatifs aux facteurs liés à la perception du risque routier :

Une perception est définie comme un événement cognitif dans lequel un stimulus ou un objet, présent dans l'environnement immédiat d'un individu, lui est représenté dans son activité psychologique interne en principe de façon consciente. La perception du risque quant à elle répond à plusieurs définitions selon les orientations théoriques, mais il s'agit généralement de l'évaluation subjective par une personne de la probabilité qu'un événement spécifique se produise et de la façon dont elle se sent concernée par ses conséquences.

1.1.1 Facteurs liés aux véhicules :

Les facteurs liés aux véhicules peuvent se décomposer en deux sous-familles : les facteurs liés au confort du véhicule et les facteurs liés à l'entretien du véhicule.

Dans ma recherche actuelle il y a trois sous axes relatifs aux mesures nécessaires de sécurité, l'entretien du véhicule et la stabilité sur le véhicule.

Concernant les mesures nécessaires de sécurité :

L'entreprise affirme qu'elle a mis à la disposition de ses chauffeurs toutes les mesures nécessaires à la sécurité de ces derniers, pour assurer leur déplacement en toute sécurité.

Dans la recherche actuelle la totalité des déclarations des chauffeurs affirment que leurs véhicules possèdent toutes les mesures nécessaires à leurs sécurités.

Comme le déclare **Ahmed, âgé de 42 ans** : « *Mon véhicule possède des bonnes mesures de sécurité que ce soit par rapport au système de freinage ou bien de la direction du volant et tout ce qui s'ensuit, mais il reste à prendre attention sur tout au système de freinage* »

Concernant l'entretien du véhicule :

L'entretien d'un véhicule est primordial pour la sécurité de son usager, la vérification de l'état des différents sous système du véhicule (moteur, les pneus, système de freinage, éclairage) est essentielle pour assurer la sécurité de chaque usager.

Dans la recherche actuelle qui concerne l'entretien du véhicule la totalité des chauffeurs routiers disent qu'il est obligatoire et primordial de procéder à la vérification de l'état mécanique du véhicule avant le départ en mission. Car s'assurer de l'état mécanique du véhicule c'est d'assurer sa sécurité

Hakim âgé de 36 ans déclare que : *« A chaque sortie de mission je fais tout un tour sur mon camion et je vérifie l'état des pneus et tous se qui a rapport a ma sécurité »*

Et **Malek âgé de 29 ans** dit que : *« La vérification du véhicule est primordiale et je suis sur que la majorité des chauffeurs vont vous répondre ainsi »*

Concernant la stabilité sur le véhicule :

L'entreprise dispose d'un système de rotation du véhicule instable ou chaque chauffeur ne dispose pas d'un véhicule propre à lui et tout dépend de la disponibilité.

La casé totalité des chauffeurs affirme que la rotation des véhicule n'est pas un point positifs pour le confort de ces derniers.

Comme le déclare **Djamel âgé de 43 ans** : *« Avoir un véhicule propre a moi aurait été beaucoup mieux pour mon confort et pour sont entretien »*

Tans dit que **Takfarinas âgé de 32 ans** ne vois pas d'inconvenant dans le changement d'un véhicule comme il le déclare: *« Personnellement je trouve que changé de véhicule m'aide a cassé la routine du travail »*

1.1.2 Facteur liée aux Conducteur :

Les accidents de la circulation, comme d'autres phénomènes sociaux, sont le résultat de diverses causes directes. Le facteur humain est l'une des causes les plus directes de ce phénomène.

Dans la recherche actuelle il y a trois sous axes relatifs au respect du code de la route, la prise de risque du conducteur et a la formation.

Concernant le respect de code de la route :

Le code de la route est la première règle à respecter pour minimiser le risque et les accidents de la route et qui doit être respectés par le chauffeur au premier lieu.

La majorité des conducteurs affirme que le respect du code de la route est une nécessité pour pouvoir rouler en sécurité mais affirme aussi que il le respecte plus par peur de sanction que par rapport à leur sécurité.

Comme le déclare **Hakim âgé de 36 ans** : « *Je respecte le code de la route par peur d'être sanctionné plus que d'être exposé à un danger* »

Tant dit que le cas de **Saleh âgé de 52 ans** déclare que: «*Je trouve que celui qui a fait le code de la route n'est pas un imbécile et que pour ma sécurité et la sécurité des autres je le respecte* »

Concernant la prise de risque des conducteurs :

La totalité des conducteurs affirme qu'il ne prend pas de risque qui conduit à l'insécurité des autres ou bien à leur insécurité sauf dans certains cas.

Comme l'affirme **Zahir âgé de 35 ans** : « *Personnellement je ne prends pas de risque sauf dans l'auto route ou je dépasse des fois les limites de vitesse vu que la route est suffisamment large pour bien manipuler mon véhicule* »

Tant dit que **Saleh âgé de 52 ans** déclare que : « *J'essaie le maximum de ne pas prendre de risque vu le manque de réflexe par rapport à mon âge et vu que j'ai conscience que c'est dangereux* »

Concernant la formation :

L'entreprise ou l'organisation (prescrite) déclare que la formation en sécurité est nécessaire pour la sécurité des conducteurs et qu'elle doit être appliquée sur le terrain.

La plupart des conducteurs affirme que en terme de formation pratique rien n'est pris en considération sur le terrain à part le test de conduite au moment de l'embauche.

Comme le déclare **Taib âgé de 42 ans** avec une expérience de plus de 10 ans : « *J'ai plus de 10 ans de travail dans mon poste mais à part le test de conduite je n'ai jamais eu de formation concernant mon métier ou bien sur la sécurité dans la route* ».

1.1.3 Facteurs liées à l'environnement :

Les facteurs environnementaux font référence à tout ce qui entoure la conduite et qui n'est relié ni au véhicule ni aux usagers de la route.

Pas seulement les facteurs humains qui sont à l'origine des accidents de circulation, il y a aussi des causes liées à l'environnement. Parmi ces éléments, nous pouvons évoquer l'état des infrastructures, et des facteurs liés à la météorologie. Il est aussi important de souligner qu'une bonne conception des routes améliore la sécurité routière et participe à la bonne circulation des usagers.

Dans la recherche actuelle il y a trois sous axes relatifs aux conditions climatiques, l'état des infrastructures et la réduction de la vitesse.

Concernant les conditions climatiques :

Les conditions climatiques sont parmi les facteurs d'environnement qui peuvent causer des accidents aux utilisateurs de la route.

Dans la recherche actuelle la majorité des conducteurs déclare qu'il trouve une grave difficulté dans la conduite sous les mauvaises conditions climatiques.

Comme le déclare **Djamel âgé de 43 ans** : « *Pour moi la conduite sous un mauvais climat est un danger, vu que ça m'est arrivé en hiver ou je me suis exposé à une forte pluie qui a fait que la route était glissante donc la visibilité était faible donc j'ai dû réduire ma vitesse et soudainement mes pneus se sont glissés et j'ai failli perdre le contrôle »*

Concernant l'état des infrastructures :

Les causes des accidents de circulation sont en général nombreuses et ce n'est pas toujours l'utilisateur de la route et le véhicule qui en sont responsables. Dans certains cas, la route peut être aussi la cause de très graves accidents.

L'infrastructure et son environnement jouent un rôle essentiel pour la sécurité des usagers. Ainsi pour le même nombre de kilomètres parcourus, le risque d'être tué est trois fois plus élevé sur une route nationale que sur une autoroute.

Dans la recherche actuelle et concernant l'état des infrastructures, la totalité des chauffeurs déclarent que l'état des infrastructures est catastrophique.

Comme le déclare **Hakim âgé de 36 ans** : « *L'état des routes sont catastrophique, aucune étude dans la norme est faites pas de suivi et c'est ce qui nous met vraiment en premier lieu en danger* »

Saleh âgé de 52 ans déclare aussi : « *Nos routes sont pas bien faite vous ne pouvez pas rouler alaise il faut toujours que vous facies attention et de bien gardé l'œil sur la route par ce que en sais jamais qu'es que vous allez trouver* »

Concernant la réduction de la vitesse :

La connaissance et la maîtrise du langage de la route est une condition essentielle pour la conduite.

Dans la recherche actuelle la plupart des conducteurs déclares que la réduction de vitesse est obligatoire lors d'un panneau de signalisation et primordiales dans des mauvaise conditions climatique ou dans l'agglomération.

Comme le déclare **Zahir âgé de 35 ans** : « *Pour les panneaux je suis obliger de réduire ma vitesse déjà par peur de sanctions et lors de mauvaise condition climatique sa m'arrive même de stationné ci je vois que je cours un risque d'insécurité* ».

1.2 Présentation des résultats relatifs aux facteurs liés à l'optimisme comparatif des risques routier :

L'optimisme comparatif implique une comparaison à autrui, comparaison qui se révèle auto-avantageuse défini comme la tendance des individus à croire qu'ils ont plus de chance que leurs pairs de vivre des événements heureux et, inversement, que les risques de vivre des événements négatifs sont moins grands pour eux que pour autrui

Concernant l'âge et l'expérience:

Dans la conduite, l'âge et l'expérience sont un facteur important chez le conducteur et l'entreprise.

Dans la recherche actuelle la plupart des conducteurs déclares qu'entre les nouveaux conducteurs et les anciens le facteur d'expérience joue un rôle plus important à celui de l'âge.

Comme le déclare **Takfarinas âgé de 32 ans** et avec une **expérience de 5 ans** : « *Je trouve que les compétences de conduite sont reliev beaucoup plus au facteur de l'expérience qu'a l'âge, vue que on trouve des conducteur plus âgé mais avec une petit expérience de conduite la chose qui les rend pas plus performant dans leur conduite* »

Concernant la vitesse et les dépassements dangereux :

Le risque de la vitesse et des dangereux dépassements est due des fois a la précipitation des conducteur de rentré tôt de la mission et aussi a la fatigue et plusieurs facteurs aussi, ce qui engendre des accidents qui sont vraiment dangereux au autres conducteurs que au conducteur des camions poids lourds.

Dans la recherche actuelle la plus part des conducteur déclares que ils sont moins exposé aux risques de vitesse et des dépassements qu'autres conducteur qui conduit des véhicule plus petit et léger qu'eux.

Comme le déclare **Ahmed âgé de 42 ans** : *« Je trouve que lors de ce dépassement je serait moins exposé au risque qu'a l'adversaire vue le volume de mon camion et la hauteurs de ca cabine ».*

Concernant la comparaison de sois a l'autre :

L'estime de sois est souvent présenté chez l'individu et chez le conducteur précisément qui se compare aux autres conducteur en question de compétence et des déférentes missions a exécuté.

Dans la recherche actuelle et ce que j'ai vue la casé totalité des conducteurs déclares qu'ils se comparent entre eux et se parle de la manière dont il conduise leur véhicule en terme de vitesse et du laps de temps qu'ils accomplissent leur mission.

Comme le déclare **Djamel âgé de 43 ans** avec un air de plaisanterai : *« je peux vous dire que malgré mon âge et ma maturité et sur tout mon expérience je me compare toujours au autre conducteur et souvent au jeune moins âgé que moi ».*

2. Discussion et interprétation des résultats :

Rappelons que ma recherche vise à mieux comprendre l'optimisme comparatif de la perception du risque chez les conducteurs professionnel, Pour le faire, j'ai énoncé trois hypothèses qui établissent des liens entre deux variables de recherche que je propose. Je cherche ainsi à examiner dans un premier temps, les facteurs du risque qui influencent la perception du risque chez les conducteurs, dans un deuxième temps j'examinerais l'influence de l'expérience sur la perception des risques chez les conducteurs, dans la troisième et la dernière hypothèse je m'attarderais sur le fait que l'optimisme comparatif influence sur la perception des risques chez les conducteurs.

Dans ce chapitre, je discuterai des résultats que j'ai obtenus, notamment en faisant ressortir les contributions de mémoire et en comparant les résultats aux études antérieures.

2.1 Discussion et interprétation des résultats de la première hypothèse :

H01 : les facteurs du risque influence sur la perception des risques.

Un risque ne se résume pas seulement à un seul facteur du risque mais a une combinaison de facteur qui prend une forme humaine (conducteur), environnemental et matériel (véhicule) qui cause de dangereux accidents a l'égard des conducteurs eux même et des autres.

Selon les déclarations de certains conducteurs le facteur humain joue un rôle important dans la perception des risques.

Comme ils Le déclarent le non respect des chauffeurs au code de la route engendrent des accidents graves et mettent la vie des autres en danger.

Quant a la prise de risques des conducteurs malgré que presque tout les conducteurs affirme qu'ils ne prennent pas de risque sauf dans certains cas, mais dans les cas ou ils le prennent en cas de précipitation ou de retards ils courts un grands risque.

En se qui concernent l'environnement c'est l'un des facteurs aussi qui cause des risques malgré le fait qu'il n'est pas relié ni aux conducteurs ni au véhicule mais les conditions climatique comme ils le déclarent les conducteur peuvent êtres un grands risque en cas de forts Pluit qui rend la route glissants et diminue la vue.

Pour ce qui est du matériel (véhicule) les conducteurs affirment que le matériel disposé est on bon état mais ils déclarent quand même que faire attention et entretenir son camion reste obligatoire vue que il peut se passé plusieurs chose comme le système de freinage et ainsi de suite.

Selon les données recueillies sur le terrain, et, après interprétation je considère que l'hypothèse 01 qui stipule «*les facteurs du risque influence sur la perception des risques* »est confirmée.

2.2 Discussion et interprétation des résultats de la deuxième hypothèse :

H02 : L'expérience influence sur la perception des risques chez les conducteurs.

Pour une meilleure perception en termes de risque dans la route, et malgré les autres facteurs négatifs qui mettent le conducteur en situation dangereuse, et selon les

conducteurs j'ai aperçu un facteur positive qui est l'expérience qui se surgie pour une perception plus efficace afin d'amoindrir les risques de la route.

D'après la casé totalité des conducteur les plus âgé et les moins âgé qui ont été entretenu, déclare que l'expérience joue un rôle très important dans la perception des risques.

Selon ces conducteurs la conduite d'un camion poids lourd exige une expérience qui permet de baissé le risque d'accident et d'avoir une meilleur perception de la prise d'un risque par rapport a un conducteur moins expérimenté qui peut prendre des risque en manque de ce facteur qui peuvent engendrer des accidents dangereuse.

Ce qui n'empêche pas de dire que le risque en étant expérimenté n'existe pas vue que le risque zéro n'existe pas.

Selon les données recueillies sur le terrain, et, après interprétation je ne considère que l'hypothèse 02 intitulé : « L'expérience influence *sur la perception des risques chez les conducteurs* » est confirmée.

2.3 Discussion et interprétation des résultats de la troisième hypothèse :

H03 : L'optimisme comparatif influence sur la perception des risques chez les conducteurs.

D'après mon étude de terrain sur l'optimisme comparatif ainsi que la perception des risques chez les conducteurs, nous avons récoltés plusieurs résultats qui nous ont menées à confirmer notre hypothèse.

Selon la majorité de mes enquêtés la plupart des conducteurs mettent leurs vie en danger en se comparant aux autres conducteurs sans prendre conscience des risques qu'ils prennent

Selon ces conducteurs, se comparait aux autres conducteur en terme de vitesse et de dépassement est juste une comparaison ordinaire qui n'a pas de conséquence, alors qu'un risque est courus son avoir conscience du danger qu'ils évoquent a l'égard des autres conducteurs.

Selon les données recueillies sur le terrain, et, après interprétation je ne considère que l'hypothèse 03 intitulé : « L'optimisme comparatif influence sur la perception des risques chez les conducteurs » est confirmée.

Conclusion:

Dans ce chapitre j'ai pu exposer mes résultats récoltés par un guide d'entretien et j'ai pu tester la validité de mes hypothèses formulées, ensuite j'ai discuté ces résultats et confirmé la majorité des hypothèses formulées en se référant et on se basant sur les recherches menées par moi-même fondées sur un guide d'entretien.

Conclusion

Conclusion

Conclusion :

Dans mon étude, j'ai tenté de cerner, mon objectif d'expliquer l'optimisme comparatif de la perception du risque chez les conducteurs professionnel, et de démontré l'influence de l'optimisme comparatif sur la perception du risque chez les conducteur professionnel.

A base d'un guide d'entretien et de question posé aux conducteur professionnel et en s'appuyant sur des recherche bibliographique, j'ai confirmé mes hypothèse proposé et répondu a la question de départ qui stipule : Es que l'optimisme comparatif influence sur la perception du risque sur chez les conducteurs professionnel ?

J'ai remarque que la perception du risque chez les conducteur est influencé par des facteurs du risque psychologique et par le facteur de l'expérience mais sur tout par leur optimisme comparatifs qui les conduit inconsciemment a un risque non pris en vue qui met leur vie et celle des autres en danger.

Je souhaite avoir apporté par cette recherche fondé et basé sur des recherches bibliographiques et sur un guide d'entretien des éléments explicatifs a mon étude qui concerne « l'optimisme comparatif de la perception du risque chez les conducteurs professionnel » et d'ouvrir de nouvelles perspectives sur le plan théorique et pratique pour d'autres recherches ultérieures.

Références bibliographiques

Références bibliographique :

Ouvrages :

- Carver & Scheier, (2014), L'esprit heureux : contributions cognitives au bien-être.
- Chambers, et al. (2003), Egocentrism, event frequency, and comparative optimism: when what happens frequently is more likely to happen to me. In *Personality and Social Psychology bulletin*, 29, 11, 1343-1355.
- Dewberry, C. (1990), Anxiety and Unrealistic optimism. In *Journal of Social Psychology*, 130, 151-156
- Festinger, L. (1954), A theory of social comparison processes. In *Human Relation*, 7, 117-140. Finn,
- Festinger, L., (1954), a theory of social comparison processes, *Human Relation*
- Griffin, D. et al. (1990), The role of construal processes in overconfident predictions about the self and others. In *Journal of Personality and Social Psychology*, 59, 1129-1139.
- Harris, P., & Middleton, W. (1994). The illusion of control and optimism about health: On being less at risk but no more in control than others, éd *British Journal of Social Psychology*.
- Justine et al, (2014), Comprendre le risque routier professionnel par l'analyse de l'activité : l'exemple des conducteurs de travaux
- Kahneman, et al. (1982), Jugement sous incertitude heuristiques et biais.
- Kirscht, J. et al. (1966), a national study of health beliefs. In *Journal of Health and Human Behavior*, 7, 248-254.
- Klar, Y. et al. (1996), Non-unique invulnerability: Singular versus distributional probabilities and unrealistic optimism in comparative risk judgments. In *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 67, 229-245
- Klein, W. M. (1996), Maintaining self-serving social-comparisons: Attenuating the perceived significance of risk-increasing behaviors. In *Journal of Social and Clinical Psychology*, 15, 120-142.

Références bibliographique

- Kouabenan Dongo Rémi et al. (2006) Conclusion générale, in Dongo Rémi Kouabenan et al, Psychologie du risque De Boeck Supérieur Ouvertures psychologiques.
- Kouabenan et al. (2006). Perception et acceptation du risque routier: déterminismes sociaux et psychologiques, in Kouabenan et al. Psychologie du risque De Boeck Supérieur Ouvertures psychologiques.
- Le Breton, D., (1995), La sociologie du risque, éd. Presses Universitaires de France
- Mantzouranis & Zimmermann, (2010) Conduites à risques et perception des risques chez des adolescents tout-venant.
- Markus, H., & Nurius, P. (1986), possible selves. In American Psychologist, 41, 954-969.
- Maurice Angers, (1997) initiation pratique à la méthodologie des sciences sociales humaines, Edition casbah, Alger, p367
- MULUMBATI NGASHA, (2001) Manuel de sociologie générale, éd. Africa, Lubumbashi.
- Peeters, & Czapinsky, J. (1997), Unrealistic optimism and positive negative asymmetry: a conceptual and cross-cultural study of interrelations between optimism, pessimism and realism. International in Journal of Psychology, 32, 23-34.
- PINTO, R et GRAWITZ, M, (1980) les méthodes des sciences sociales, éd. Dallos, Paris
- QUIVY, R et CAMPENHOUDT, L, (2004), Manuel de recherche en science sociales, 2e Éd., Paris, P232
- Regan, P. et al. (1995), Unrealistic optimism: Self-Enhancement or Person Positivity? In Personality and Social Psychology Bulletin, 21, 1073-1082
- Shaklee, (1983), Human covariation judgment in Accuracy and strategy. Learning and Motivation, 14, 433-448
- Taylor et Armor, (1998). Exploiter l'imagination : simulation mentale, autorégulation et adaptation. In Psychologue américain pp. 315-317.

Références bibliographique

- Taylor, S., & Brown, J. D. (1988), Illusion and well-being : A social psychological perspective on mental health. in Psychological Bulletin, 103, 2, 193-210.
- Weinstein, N., (1980), Unrealistic optimism about future life events, in Journal of Personality and Social Psychology

Theses:

- Isabelle, M. Et Georges, S. (2015) la Dimension Compétitive De L'optimisme Comparatif. Université de Nice Sophia Antipolis
- MILHABET, I. (2002) Comparaison sociale et perception des risques : l'optimisme Comparatif. In Beauvois, J-L, Joulé, R-V. & Monteil, J-M. Perspectives Cognitives et conduites sociales (Vol. 8) Rennes: éd. Presses universitaires de Rennes. p. 215-245.

Sites :

- <https://citations.ouest-france.fr/citation-tristan-bernard>). Consulté le 07/07/2021
- <https://www.cairn.info/revue-les-cahiers-internationaux-de-psychologie-sociale-2012-1-page-103.htm> Consulté le 13/07/2021

Annexes

Annexes

1. Guide d'entretien

Dans le cadre de la préparation d'une recherche en psychologie du travail, organisation et GRH. Sous le thème «l'optimisme comparatif de la perception du risque routier chez les conducteurs professionnels, étude) la lumière de l'analyse de l'activité» », nous sollicitons votre collaboration à travers vos réponses à ce guide d'entretien qui est strictement anonyme et confidentielle. Nous vous remercions de votre amabilité dont vous ferez preuve.

Donnée personnel :

- 1-L'âge ;
- 2-Niveau d'instruction ;
- 3-Ancienneté professionnelle ;
- 4-Situation familial ;
- 5- poste occupé ;

Axe 1 : Perception du risque

Le véhicule :

- 1- Existe-t-il une procédure pour l'entretien des véhicules (fiche de route ...) ?
- 2- Portez-vous une attention particulière aux pneus ?
- 3- Est-ce que vous trouvez que votre véhicule est adapté au type de mission que vous réalisez ?
- 4- utilisé vous le même véhicule a chaque mission de travail ?

Conducteur :

- 5-Respectez-vous le code de la route ?
- 6-Avez-vous eu des formations théorique ou pratique a la conduite en sécurité dans le cadre de sécurité ?
- 7-Utilisez-vous votre portable en conduisant ?
- 8-Prenait-vous des risques en conduisant votre camion ? Si oui pourquoi ?
- 9-Avez-vous déjà eu un accident de circulation, et es que vous été le fautif ?
- 10-Laissez vous quelle qu'un d'autre conduire votre véhicule en mission ?

Environnement (infrastructure):

11-Réduisez vous la vitesse de votre véhicule lorsque la visibilité est insuffisante (pluies, neige, verglas) ?

12-Annuler vous vos missions lors d'un risque climatique ou bien environnemental (forte pluies, neige) ?

13-Vous vous êtes déjà exposé à un risque d'infrastructure dangereux ? (ex. : chaussé glissant)

14 -Trouvez vous que nos route sont adéquate aux normes mondiale ?

Axe 2 : Optimisme comparatif des risques routier :

15-Comparez –vous aux autres vis-à-vis de la prise de risque sur la route ?

16-En étant un chauffeur inter wilaya comparez vous a un conducteur intra wilaya par rapport au risques dont vous êtes exposé ?

17- Comparez-vous vos compétences de conduite vis-a-vis de votre âge ou de votre expérience a celle des autres conducteurs ?

18-Pensez-vous que lors d'un excès de vitesse ou d'un dangereux dépassement, vous serez moins exposé au risque d'accident qu'aux autres. ou bien le contraire?

19-Pensez vous que lors de circulation en respectant le code de la route, vous serez plus protégés et protéger les autres utilisateurs de la routes.

20-Selon vous les accidents de circulation sont relatifs beaucoup plus a l'âge ou bien aux compétences de conduite ?

21-Vous vous sentez plus protéger sur la route par rapport a l'état de véhicule, l'état de votre santé d'esprit ?

2. Organisation générale de la SARL Ramdy :

