



UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA
FACULTE DES SCIENCES MAINES ET SOCIALES
DEPARTEMENT DES SCIENCES SOCIALES

Mémoire de fin de cycle

En vue de l'obtention du diplôme de Master en psychologie
Option : psychologie du travail et d'organisation

Thème :

La perception et la prise de risque chez
les routiers

-cas des routiers de l'entreprise Betonex

Réalisé par :

- *IKKEN Katia.*
- *IKKEN Asma.*

Encadré par :

M^r AMRANE Hacene

Année universitaire : 2017/2018

Remerciements

*Nous remercions le Dieu de nous avoir donné du courage et
De la détermination pour mener à terme ce travail.*

*Nous tenons à exprimer nos sincères remerciements à notre
Encadreur Monsieur:*

***AMRANE Hacene** pour l'encadrement de ce travail, sa
Disponibilité, ses conseils et surtout ses critiques qui nous ont
Permis d'avancer dans nos recherches.*

*On tien également à remercier le responsable de la spécialité
Le Dr HOUCINI AMAR.*

*On tient à remercier tout particulièrement nos très chers
Parents pour leurs soutiens et leurs encouragements.*

*Un grand remerciement à tous les salariés et routiers de
L'Entreprise BETONNEX, et surtout à Monsieur le gérant
BENSBA KARIM*

*Nous tenons à remercier l'ensemble des enseignants de la
Formation « psychologie du travail et d'organisation » qui ne
nous ont jamais*

*Épargné d'effort pour nous former, ainsi que tous les
Enseignants de la faculté SHS.*

*Merci aux étudiants de « psychologie du travail et
d'organisation » pour leurs
Partage de connaissances, d'idées, de savoir, et pour leur
Soutien durant ce parcours*

Dédicace

Je dédie ce travail qui est le fruit de plusieurs Années

D'études à :

*Ma chère et respectueuse maman en récompense à ses
Sacrifices et son soutiens et ses conseils qui m'ont servi et me*

Serviront tout au long de ma vie

Mes chers frères « Alaoua, Hafid, Aziz et Zidane » ainsi que leurs femmes

« Thaldja, Hasina »

Mes chères sœurs « Karima, fatiha, wawa » ainsi que leurs maris (Hamid, Hanafi)

Mes nièces et neveux « Elina, Elissa, Elyana, Elyas, Salim »

Ma chère binôme « Katia » et à toute sa famille.

A Monsieur le Gérant de Betonnex

A mon encadreur

Tous les étudiants de la spécialité « psychologie du travail et d'organisation ».

Tous les enseignants de la faculté SHS qui ont participé

À ma

Formation durant mes cinq années du cursus

Universitaire.

ASMA.

Dédicace

Je dédie ce travail qui est le fruit des années

D'études à :

Mes chers et respectueux parents en récompense à leurs

Sacrifices et à leur clairvoyance qui m'ont servi et me

Serviront tout au long de ma vie

A mes chers sœur « Sabrina, Nadia , Liza » qui m'ont soutenu toute au long de

l'année .

A Monsieur le gérant de Betonex « Benseba Karim qui m'a accordé la poursuite

de la formation,

A mon cher frère « Yassine » pour son soutien

A tous mes oncles et tantes, cousins et cousines.

A ma cher binôme « Asma » et à toute sa famille.

Tous les étudiants de la spécialité « psychologie du travail et des

organisations ».

Tous les enseignants de la faculté SHS qui ont participé

À ma formation durant mes deux années de Master.

Katia

Liste des abréviations

OMS : organisation mondiale de la santé.

CNPSR : centre national de prévention et de sécurité routière.

INRS : institut national de recherche et de sécurité.

Le tableau

N°	Titre	Page
1	catégorisation de l'échantillon	66

Sommaire

Remerciement

Dédicaces

Listes des abréviations et tableau

Introduction..... 2

Première Partie : Cadre méthodologique de la recherche

1. Problématique.....6
2. Questions et hypothèses de la recherche..... .6
3. Les raisons du choix de thème.....6
4. Les objectifs de la recherche.....7
5. Définitions et opérationnalisations des concepts clé.....7
6. Les études antérieures.....8

Chapitre I : La perception

- 1- Les différentes définitions.....9
- 2- Les types de la perception humaine.....11
- 3- Les théories de la perception.....12
- 4- Les approches de la perception.....13
- 5- Les formes de la perception.....14

Chapitre II : Prise de risque

- 1- Les différentes définitions.....16
- 2- Les modèles explicatifs du risque.....19

Chapitre III : La perception et la prise de risque routière

- 1- Les déterminants de la perception du risque.....23
- 2- L'impact de la perception du risque sur les comportements de sécurité.....25

Chapitre IV : L'ergonomie de la conduite automobile

- 1- Définition de la conduite.....27
- 2- Les caractéristiques de la conduite automobile.....30
- 3- L'activité de conduite « processus sensorimoteur et processus cognitif »...32
- 4- Les facteurs de la conduite.....37
- 5- L'activité de conduite professionnel.....40
- 6- Les causes des accidents routiers.....41
- 7- Catégories d'intervention en sécurité routière43
- 8- Les mesures à mettre en place pour étudier les accidents routiers.....44
- 9- La législation algérienne en matière de sécurité routière.....50

Deuxième Partie : Cadre pratique

Chapitre I: Méthodes et technique utilisés

Préambule

- 1- Présentation de lieux d'étude.....52
- 2- La pré enquête.....55
- 3- La population mère.55
- 4- L'échantillon d'études.....55
- 5- La méthode utilisée.....56
- 6- La technique utilisée.....57

conclusion

Chapitre II: Présentation et interprétation des résultats

Préambule

- 1-** Présentation des cas.....64
- 2-** Analyse des données des entretiens.....69
- 3-** Vérification des hypothèses.....72

Conclusion

Conclusion général.....75

Bibliographie

Annexs

Introduction

Depuis le premier permis de conduire (1889) la réussite à cet examen a longtemps été tributaire d'un savoir faire ; démarrer, s'arrêter, diriger le véhicule et avoir quelque notion de dépannage, pourtant, la maîtrise du véhicule n'évite pas l'accident. Or, depuis quelques décennies la recherche en matière de sécurité routière ayant mis en lumière le système homme, véhicule, environnement a permis d'aborder l'insécurité routière selon une approche plus systémique. La sécurité ne relève donc pas seulement de la performance mais aussi de l'attitude manifestée par le comportement du conducteur.

Les accidents de la circulation continuent de faire de nombreuses victimes dans plusieurs pays du monde. 1,24 million de décès par accidents de la circulation sont enregistrés par an dans les routes du monde entier (OMS, 2013). Cette augmentation du nombre de décès a poussé de nombreux pays à prendre des mesures visant la réduction des accidents et la mise en place de mécanismes capables de rendre les routes moins dangereuses, pour les différents types d'usagers.

Les dispositions prises par des pays s'inspirent des orientations de l'assemblée générale des nations unies (ONU) parue dans la résolution A/RES/64/255(ONU, 2010), laquelle proclame la décennie 2011-2020, décennie d'action pour la sécurité routière, et ce à fin de stabiliser puis réduire le nombre de décès dans les routes. Les actions visent la mise en œuvre des activités au niveau national, régional et mondial.

L'Algérie observe une augmentation des accidents de la circulation et ce en dépit des mesures prises pour rendre les routes plus sûres. La question qui se pose vise à déceler les raisons de cette augmentation de décès dans les routes en Algérie et définir, entre autre, les mesures capables de stabiliser et réduire par la suite le nombre de décès dans ce vaste pays.

L'accident de circulation est à la fois un accident de travail et un Accident de la route, 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.

La recherche d'un environnement de sécurité routière est un idéal recherché par tous les pays du monde. En effet, la sécurité est entendue comme « l'état de tranquillité » d'esprit de celui qui pense qu'aucun danger n'est à craindre ou encore comme une situation dans la quel l'individu n'est exposé a aucun risque d'agression physique, d'accident ou du vol. En effet l'une des particularités du transport routier réside dans le fait que plusieurs type de véhicule utilisent à la fois le même espace routier, de ce fait lorsque les normes de circulation ne sont pas respecté le système connait des dysfonctionnements et entrave, non seulement le bien être des populations mais aussi développe un environnement d'insécurité routière.

Les recherches en ergonomie dans le domaine de la conduite automobile se sont avant tout intéressées à l'amélioration de la sécurité routière (Goldberg, 1962). Dans la décennie suivante, les connaissances sur l'activité de conduite, en tant que processus dynamique et complexe, ont été développées en étudiant notamment les différentes modalités sensorielles mises en jeu en relation avec les situations de conduite nécessitant des adaptations contextuelles permanentes, ce dynamisme induisant d'importantes pressions temporelles pour le conducteur (Neboit, 1974).

1-La problématique :

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.

Cette prise de risque est donc une action consciente, délibérée, effectuée par le sujet. Elle peut être liée, comme l'indiqué Leplat (1998), à un non-respect des règles de sécurité, car celles-ci sont jugées inacceptables ou se révèlent inaccessibles. Elle peut également être liée à d'autres facteurs qui rejoignent la classification de Goguelin (2003). Celui-ci a énuméré différents éléments pouvant mener à un comportement de prise de risque dans le travail que nous pouvons regrouper en facteurs individuels (récupération de l'erreur, compromis entre la sécurité physique et l'atteinte des performances, etc.) et en facteurs collectifs (idéologie défensive de métier, etc.).

Cela nous mène donc à considérer que la prise de risque est intégrée à l'activité de travail individuelle et collective. Il importe tout d'abord de mettre en avant le fait que l'individu interprète les règles de sécurité et juge de leur utilité en situation. Leplat (1998) et Vidal-Gomel (2002) proposent d'ailleurs de les considérés comme des ressources fournies aux travailleurs pour gérer les risques ou comme des artefacts prescriptifs pour améliorer la sécurité. De plus, il y a une dimension collective plus globale dans la sécurité, car celle-ci « n'est pas conçue comme étant le fait d'un individu mais comme résultant de choix et

de décisions mettant en cause plusieurs instances de l'entreprise » (De La Garza et Weill-Fassina, 2000, p. 231). 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 Forrierre et Francis six. 2014).

Pour expliquer une catastrophe ou un accident, un point a longtemps été (et est encore souvent) attribué au « facteur humain » à « l'erreur humaine », regardés comme cause principales des dysfonctionnement (Amalberti, 2001). Les travaux réalisés en ergonomie, en relation notamment avec l'émergence de la théorie des systèmes, ont pourtant, depuis fort longtemps, amené à nuancer ce regard porté sur l'homme, en mettant l'accent sur le fait que, s'il était source de variabilité, le « maillon fragile » du système, il constituait tout en même temps un agent de fiabilité sans le quel le système ne pourrait pas fonctionner (Faverges, 1990). En filigrane des différentes définitions que l'on donne de l'erreur dans la littérature ergonomique, transparait l'idée d'écart, de déviation à une norme plus ou moins explicite (Le plat, 1999). Mais, comme l'indique (Cellier 1990), l'utilité d'une telle définition reste conditionné au degré de précision et d'opérationnalité de la norme de référence pour autant quelle existe. Une difficulté provient notamment du caractère multi référentiel de cet norme, selon que l'on se place du point de vue du concepteur, de l'expert, l'opérateur, etc. Une seconde variable permettant de définir l'erreur référerait selon de Keyser (1989) à la question du choix ; il n'aurait erreur que dans la mesure où certain degré de liberté serait laissé à l'opérateur. Si la situation à la quel il est confronté ne permet pas de choix, il n'aurait pas d'erreur possible ou, du moins, l'erreur n'incombera à l'opérateur Reason (1993) introduit une troisième variable permettant de caractériser les erreurs des opérateurs ; intentionnalité du résultat. Il n'y aurait erreur que lorsque le sujet n'atteint pas le but souhaité lors d'exécution d'une séquence planifiée d'activité mentale ou physique, et lorsque

ses échec ne peuvent pas être attribué a l'intervention du seul hasard. La notion d erreur ne couvre donc pas pour cet auteur toute les formes de contribution des êtres humain aux accidents.

En effet lune des particularités du transport routiers réside dans le faite que plusieurs types de véhicule utilisent à la fois le même espace routier, de ce fait lorsque les normes de circulation ne sont pas respecté le système connait des dysfonctionnements et entravent, non seulement le bien être des populations mais aussi développe un environnement d insécurités 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 national 19%des accidents de la route sont causé par des conducteurs , dont la tranche d'âge est situe entre 25a29ans et dont ancienneté du permis de conduire ne dépasse guère les 3ans .ces nouveau permis ne maitrisant pas ou peu les règles, de conduite provoquant fatalement des accidents le plus souvent mortels. Les jeunes âges entre30a34ans pointent a la seconde place des conducteurs les plus impliqué dans les accidents de la circulation ils sont au nombre de6214qui sont a l'origine de16,87%des accidents de la route, durant la même période. Tient a indiquer la gendarmerie. En troisième place se classe la tranche d'âge entre18et24ans qui sont eux aussi implique dans des milliers d'accident routier plus exactement15, 81%.(INRS) (dziri2016)

La perception du risque pour soi et plus encor de celui que l'on fait courir aux autres. Parait 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 conçue 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 les questions suivantes qui font véritablement l'objet principal de notre étude.

2- Question et hypothèses de recherche :

Y'a-t-il des facteurs qui influencent la perception des risques chez les routiers ?

L'hypothèse générale :

-Il ya des facteurs qui influencent la perception des risques chez les routiers.

3-Les raisons du choix du thème :

- ✓ Comprendre le phénomène des accidents de la route en Algérie qui devient une situation très inquiétante.
- ✓ Découvrir et dévoiler les véritables raisons des accidents routiers.
- ✓ Donner une certaine importance aux différents risques qu'encourent les routiers.

4-La pertinence de l'étude :

L'importance de cette étude c'est qu'elle permet de comprendre et d'expliquer la prise de risque, notamment la prise de risque routière et d'évaluer les différents facteurs des accidents de la route, tout en mettant en relation la perception et la prise de risque des conducteurs.

5-Les objectifs de l'étude :

- ✓ Mettre en relation la perception et la prise de risque chez les routiers.
- ✓ Décrire le comportement de prise de risque chez les routiers.
- ✓ Ouvrir de nouvelles pistes de recherche élaborant la conduite risquée.
- ✓ Montrez l'intérêt de la psychologie du travail dans des entreprises.

6-Définitions de concepts :

- **Accident de circulation** : est un événement au cours du quelle un dommage est causé à une personne ou à un bien matérielles, impliquant ou causé part un véhicule routier en mouvement et survenant sur tout chemin ou terrain (Journal officiel n°46 de la république algérienne démocratique et populaire).

- **Accident de la route** : est un choc qui a lieux sur un réseau routier entre un engin roulant (voiture, camion, moto) et tout autre chose ou personne qui engendre des dégâts matériel et /ou de blessures humains, même si l'engin est à l'arrêt, la victime a droit à réparation. (Le dictionnaire juridique de droit Français, 2000).

1- Les études antérieures :

Quelques études réalisées dans des pays de l'Afrique Sub-saharienne méritent d'être mentionnées. On peut citer l'étude de Macritchie et Seedat (2008) sur l'analyse des contenus des articles de 15 presse, en vue d'appréhender le rôle des média dans la construction des représentations sociales des accidents routiers en Afrique du Sud. On peut aussi citer celle de Peltzer et Renner (2003) qui traite des effets des superstitions sur la perception et la prise de risque routier en Afrique du Sud. On peut mentionner également l'étude traitant *des* accidents de la route en Côte d'Ivoire (Kouabenan, 1990) ; l'étude portant 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, (Kouabenan, 2002) ; l'étude sur les causes des accidents de la circulation chez les piétons en

fonction de la gravité (Kouabenan & Guyot, 2004). Ces études suggèrent qu'on peut comprendre les comportements des usagers de la route en se fondant sur divers processus psychologiques en œuvre chez l'individu, lorsque celui-ci est confronté aux risques.

1-les différentes définitions du terme perception :

➤ Etymologie du terme perception ;

Le concept de perception tire son origine du vocable latin « perceptio » 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 que vient de l'entourage par le biais des sens.

La perception a commencée à être étudiée au XIXe 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.

➤ D'autre définition

- selon Philip Kotler et Bernard Dubois « C'est un processus par lequel un individu choisit, organise et interprète des éléments d'information externe pour construire une image cohérente du monde qui l'entoure, Plusieurs individus soumis au même stimulus peuvent en avoir des perceptions différentes, selon l'environnement qui les entoure et selon leurs caractéristiques personnelles ».

- Selon le dictionnaire de la psychiatrie des éditions du CILF « Ensemble d'opérations psychologiques qui codent et coordonnent les diverses sensations liées à la présence d'un objet extérieur, leur donnent une signification et permettent une prise de connaissance ». Toute perception est une gnosie.

2- Les types de la perception humaine :

Tout d'abord, la perception est surtout une vision subjective. En effet, la perception peut être différente d'un individu à un autre, à cause de l'information enregistrée préalablement dans le cerveau.

2-a 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 nous pouvons voir que le cerveau essaie toujours d'analyser les choses que nous voyons même si elles n'ont pas toujours de sens.

2-b 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-c 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-d 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-e 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 langue mais aussi grâce à la cavité nasale. C'est également grâce à se sens que les individus se servent d'une palette, de différents goûts qu'ils auront tout au long de leurs vie.

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-a 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-b 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-c 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-d 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 de 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.

2- les approches de la perception :

La perception peut être facilitée ou dépendante de la mémoire, on a donc coutume de distinguer deux grandes approches perceptifs :

4-a 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-b L'approche indirecte ou Top-down :

Les connaissances s'imposent à l'environnement : dans l'exemple précédent, si l'on 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.

3- Les formes de la perception :

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

5-a 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-b La perception déformante : Dans cette forme de perception, les stimulies 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 a ce qu'elles soient cohérentes avec ces dernières.

5-c 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.

1- Les différentes définitions :

➤ Etymologie du terme risque :

Le terme « risque » se rapporte étymologiquement à deux notions. La première vient du latin « resecare » qui signifie « recouper », « séparer ». Le risque, c'est ce qui tranche, c'est ce qui coupe en cas d'échec, en cas d'erreur. Mais prendre des risques c'est aussi se couper, se séparer du connu, du cadre de sécurité dans lequel nous vivons, en se confrontant à un univers inconnu. La seconde étymologie nous vient du grec 'rhizikhon', de' rhiza 'signifiant « racine ». celle –ci rattache le risque à l'origine et dans une certaine mesure au spéculaire. En s'exposant au risque, le sujet interpelle ses propres ressources, ses capacités physiques et psychiques à affronter le danger encouru. la prise de risque selon ces deux étymologies renvoie la nécessité de s'extraire d'un environnement rassurant, protecteur pour affronter délibérément un monde qui ne l'est pas, avec pour objectifs de tester ses capacités (Michel.Purper-Ouakil et Muren-Simeoni, 2006)

➤ Définitions du risque:

Selon la plupart des ouvrages de référence s'accordent à définir le risque comme un danger que l'on peut plus ou moins prévoir (Collard, 1998 ; Michel & Muren Simeoni, 2001). Ce risquer, c'est s'aventurer, se hasarder. Mais le risque est aussi rattaché tant à la dangerosité de l'activité qu'aux conséquences négatives sur le sujet (perte d'argent, accident, etc.). Certains auteurs insistent sur le caractère social des conduites à risques

Par ailleurs, Michel, Purper-Ouakil et Muren-Simeoni (2006), distinguent le risque en fonction de la participation de l'individu dans son activité. Ce degré de participation du sujet illustre précisément la notion de prise de risque.

Pour ces auteurs, la prise de risque se définit comme la participation active de l'individu dans un comportement pouvant être dangereux. C'est le sujet lui-même qui choisit de rechercher le danger au travers de certains comportements, dans la mesure où celui-ci peut être une réponse à certains de ses besoins. L'aspect motivationnel reste donc une dimension importante dans le décodage des conduites à risques (Michel et al. 2006).

2- Les modèles explicatifs du risque

Les cadres explicatifs du comportement ont été développés à l'origine dans le domaine de la santé, dans le but d'aider les personnes à adopter des comportements de prévention ou de réduction des dommages physiques ou psychologiques (Charron, 2005).

Depuis, ils ont été utilisés dans d'autres domaines que celui de la santé, comme la sécurité routière par exemple (Beaulieu, 2002). Les modèles du risque routier les plus connus (Wilde, 1982 ; Nààtànem&Summala, 1976 ; Fuller, 1984 ; Van der Molen, 1986) postulent que les individus adaptent leurs comportements en fonction du risque perçu ou anticipé qu'ils comparent, selon les modèles, au niveau de risque qu'ils jugent acceptable ou à l'absence de risque. Plusieurs chercheurs s'intéressant particulièrement à la prise de décision de l'individu dans un certain type de comportements risqués, ont fourni des modèles de cognition sociale tels que le modèle de croyance en la santé (HBM ; Rosenstock, 1966) et la théorie du comportement planifié (TPB ; Ajzen, 1991).

Le modèle HBM de Becker et Maiman (1975) postule que l'engagement d'un individu dans un comportement préventif (comportement de santé) est fonction de sa perception de la réalité de la menace (appelée menace perçue), des bénéfices perçus imputables au comportement de santé et des obstacles perçus à réaliser ce comportement. Les individus évaluent l'utilité d'une action et son coût et n'agissent qu'en cas de balance « coût-utilité » favorable. La

menace perçue est issue du produit de deux variables indépendantes l'une de l'autre : la gravité perçue (ou sévérité perçue) et la vulnérabilité perçue. Ces variables reprennent certains traits du risque dégagés par Yates et Stone (1992). la gravité perçue se réfère à la connaissance d'un danger et à la valeur personnelle que le sujet accorde aux dommages issus de ce danger. la vulnérabilité perçue renvoie à l'estimation par le sujet de la probabilité des dommages qu'il encourt. Dans le modèle HBM, plusieurs facteurs influencent la construction de la menace perçue comme les variables démographiques (âge, sexe, ethnie..), les variables socio psychologique (personnalité, classe social, pressions exercées par les pairs et groupe de référence..) ou encore les incitations à l'action : campagnes médiatiques, exemples, conseils. les incitations à l'action constituent parfois des « moments catalytique » qui permettent un « déclic » ou le déclenchement d'une action.

Si l'on souhaite calculer la probabilité d'action pour un sujet ou un groupe d'individus, il faut prendre en compte la menace perçue et les résultats de l'évaluation cout-utilité.

La théorie du comportement planifié est une extension de la théorie de l'action raisonnée, la « TAR » de Azjen et Fishbein(1980 ;Fishbein & Ajzen,1995). Dans l'approche « TAR », l'intention comportementale est directement engendrée par l'attitude et la norme subjective du sujet. L'attitude est déterminée par la concomitance des croyances quant aux conséquences attendues d'un comportement donné et des valeurs personnelles accordées à ces conséquences. la norme subjective proviennent de la concomitance des croyances quant aux normes d'action en vigueur dans un groupe de référence et des valeurs personnelles accordées à ces normes (motivation à se conformer). La TPB ajoute comme variable supplémentaire nécessaire à l'intention comportementale, le sentiment d'auto-efficacité mis en évidence par Bandura(1977). l'idée est que le sujet développe une intention comportementale

s'il se croit capable, à tort ou à raison, de réaliser l'action .implicitement, le modèle TPB situe l'intention d'action dans un continuum développemental. En effet, le sentiment d'auto-efficacité se développe au cours d'un processus de maturation décisionnelle qui comporte Cinq étapes (Prochaska, Diclemente et Norcross, 1992) 1) la pré-contemplation :l'individu n'envisage en aucun cas d'agir,2) la contemplation ; le sujet envisage d'agir, il commence à évaluer ses capacités d'action, 3) la préparation ; le sujet se prépare à agir en fonction des évaluations qu'il fait quant à ses possibilités d'action et aux résultats attendus, 4) l'action : le sujet s'engage dans le comportement décidé, 5) la maintenance :le sujet poursuit le comportement jusqu'à l'obtention des résultats recherchés et du temps nécessaire au maintien des résultats.

Le sujet passe progressivement d'une étape à l'autre, parfois en oscillant entre deux étapes.

L'apparition de l'intention comportementale interviendrait entre les étapes 2 et 3. L'application du modèle en 5 étapes à l'étude du comportement tabagique chez les fumeurs permet mathématiquement de prédire les chances de succès de l'arrêt de la consommation de cigarette (Noel, 1990).il ya donc maturation de la décision, mais aucune étude n'a porté sur le développement de cette maturation décisionnelle avec l'âge.

Plusieurs études ont fourni un support pour ces modèles (Ajzen, 1988,1991 ;Ajzen & Fishbein, 1977, 1980 ; Armitage & Conner, 2000 ; Eahly & Chaiken, 1993).dans le domaine de la psychologie du conducteur par exemple, des résultats confirmant ces deux modèles ont été trouvés pour un certain nombre de comportements d'automobilistes (par exemple :Manstead et Stradling, 1995).

comportements à risque augmente avec le développement de l'enfance à l'adolescence (Arnett,1992, 1999 ; Donovan & Jessor, 1985 ; Gottfredson & Hirschi, 1990 ; Laird, Petit , Bates et Dodge, 2003).

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 évalue.

1-a 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. Nous nous attardons ici seulement sur quelques caractéristiques du risque routier, susceptibles d'affecter sa perception. Ainsi, nous abordons 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 surevaluent 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 évènements dramatiques et sensationnels (accidents de la route, accidents du travail, cancers, noyades). Tandis que les causes de mortalité liée aux évènements moins médiatisés

(suicide, accidents de loisirs et de sport) ou familiaux (chutes accidentelles) sont sous-estimés.

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 événements familiaux 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).

1-b 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. Nous abordons 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, nous renvoyons 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).

4. 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. Van der Pligt (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. On peut noter que les résultats de McCool et al. (2009) vont dans le sens de ceux d'Otten et Van der Pligt (1992). Nous pouvons 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 perçu et de comportements de sécurité rapportés. Deux ans plus tard, ils recueillent le nombre d'accidents subis dans cette cohorte. Ils observent une corrélation.

1. Définitions de la conduite :

➤ Selon Neboit, (1974) « conduire un véhicule, c'est effectuer un déplacement dans, un environnement en constante évolution. Ce déplacement est orienté vers des buts soumis à différentes règles (explicites et implicites) et s'effectue au moyen d'un outil particulier, le véhicule ».

➤ Selon De Keyser (1988) au sens où « les situations qu'appréhende l'opérateur comportent de multiples variables en interaction, une dynamique temporelle, des objectifs peu clairs, parfois conflictuels, et dans certains cas un risque élevé.

➤ D'après le magazine psychologie manière d'agir, motrice, verbale et psychique d'un individu en réponse à des circonstances déterminé et qui se caractérise part son but sa signification et sa fonction.

2- les caractéristiques de la conduite automobile :

2-a Multi tâches : la conduite est classiquement décomposée en trois (03) niveaux hiérarchique (Allen, Lunenfeld et Alexander, 1971) :

➤ Les tâches du contrôle du véhicule, qui consiste à ajuster la vitesse et la trajectoire de manière continu tout au long de la conduite ;

➤ Les tâches situationnelles qui sont constitués de manœuvres au sens large , tels que les franchissement d'intersection , les dépassement , la conduite en file, elles ont appelées situationnelles car s'agit à ce niveau d'intégration avec les autres usagers de la route ;

➤ Les tâches de navigation, qui consistent à planifier son itinéraire avant de partir (ou en cours de route en présence d'aléas) et à se repérer en situation (i.e. identifier sur chemin aux différents modes de parcours)

Tâches du conducteur :

Constitué des interactions du conducteurs avec son environnement routier à travers du véhicule et des interfaces qui le composent (le véhicule, le

pédalier..). Cette tâche « première » va être accompagnée d'autres tâches réalisées le plus souvent en parallèle ((la tâche « seconde » et des tâches « annexes »).

- **Seconde ne concerne** pas des interactions conducteurs véhicule dont les objectifs sont directement liés au déplacement comme dans la tâche première, mais des interactions dont les objectifs sont relatifs à la gestion de l'état du véhicule (par exemple s'assurer qu'il reste suffisamment d'essence , que la pression des pneus est suffisantes , etc).

- **Annexes**, sont dites annexes en ce sens où elle ne suivent pas des objectifs directement ou indirectement liés à la conduite , il s'agit des interactions avec des systèmes dites de confort (les commandes de chauffage et de climatisation) et de communication(les commandes de l'autoradio ou du téléphone) .

Le caractère multitâches de l'activité signifie ainsi que le conducteur suit en permanence, de manière parallèle ou séquentielle plusieurs objectifs relatifs aux différents niveaux de la conduite(tâche première), à la gestion de l'instrument de déplacement (tâche secondaire), ainsi qu'au autres tâche dites annexes (règles l'ambiance technique, répondre à un appel téléphonique , discuter avec le passager , etc.), se « empilage » d'objectifs concomitants est une caractéristique de l'activité qui va influencer de manière fondamentale la conception .cette activité « multi fils » se fait en effet à l'aide d'une grande variété d'artefacts de commande,et d'affichage qui devront être disposés dans un espace très restreint d'attentes visuelles, et tactiles et dont l'utilisation devra être compatible avec les autres niveaux de l'activité .

2-b Contrainte temporelle : la décomposition en trois (03) niveaux de la tâche première de la conduite, correspond aussi à une distinction en terme d'échelle de temps .Ainsi Allen et all. (1991) ont associés ces niveaux à des

niveaux différents de performance : la macro performance, situationnel performance, et micro performance.

La macro performance s'inscrit dans le long terme (de la dizaine de seconde à l'heure), la situation performance s'inscrit dans une fenêtre temporelle, intermédiaire de la seconde à quelques secondes, et la micro performance s'inscrit dans le très court terme (inférieur à la seconde)). De plus les niveaux ont hiérarchique entre eux : par exemple le suivi d'un plan de route implique, autre la navigation, toutes les sous tâches de plus bas niveaux comme le contrôle de la vitesse et la trajectoire. Pour Allen et all, les besoins informationnels induit par les tâches de bas niveaux sont prioritaires, car plus contraints temporelle que les besoins d'information des tâches plus élevés, qui peuvent se faire dans un fenêtrage temporelle plus long. Les besoins d'informationnel nécessaire, au contrôle de la trajectoire du véhicule (micro performance) seraient par conséquence «prioritaire» par rapport à ceux nécessaires à la gestion des inters distances avec les autres véhicules, (situationnel performance), besoins eux même à prioritaires par rapport à ceux nécessaires à l'orientation (macro performance). En particulier la hiérarchisation temporelle lié à la sous – tâche conditionne les choix d'implantation de la plus part des commandes : par exemple l'interaction du conducteur avec le volant est continue (contrôle transversal du véhicule) et correspond, à la posture nominal de conduite (deux mains sur le volant) ; le clignotant placé derrière le volant permet de signaler aux autres une intention, par exemple pour une manœuvre de dépassement (tâche situationnel).

2-c Sollicitation du canal visuel et de l'attention : il est reconnu que l'activité de conduite sollicite grandement le canal visuel. plusieurs études ont montré qu'au-delà d'une certaine durée, oscillant en moyenne entre 1,5 et 2 seconde selon le conducteur et le types de route suivie, un sentiment d'insécurité était associé au détournement du regard porté sur une affiche placé sur la

planche de bord , il existe tout un jeu de critères pour prendre en compte dans la conception cette caractéristique majeure de la conduite.

Une première famille de critère s'appuie sur une priorité physiologique de l'œil le temps d'accommodation, qui peut prendre plusieurs dixièmes de seconde selon la proximité de l'afficheur. Pour supprimer ou baisser cette durée, les compteurs peuvent éloigner l'affichage jusqu'à éventuellement le « collimateur » ; ils peuvent aussi, plus simplement, sur dimensionner la taille des caractères affichés de manière à permettre une lutte dite « à la volée » c'est-à-dire qui ne nécessite précisément pas d'accommodation pour lire. De même l'implantation des affichages va pouvoir être déterminés selon des critères variés comme la durée, de la saccade oculaire nécessaire pour aller consulter l'afficheur puis revenir à la route, ou encore la capacité à contrôler certaines évolutions de la scène de conduite ladite consultation. Cependant même optimisée cette durée reste trop courte pour l'acquisition d'un message complexe, comme peut l'être par exemple un message affiché relatif à une information routière. Psychologiquement réside en capacité à déposer la consultation (ou plus généralement la séquence d'actions) à réaliser, il va alors s'agir pour le comportement de favoriser cette séquentialisation de la tâche annexe.

2-d Variété de traitement cognitif :

Pour la perspective d'orienter la conception des systèmes embarqués, il est intéressant de préciser les liens entre les niveaux de traitement des tâches de conduite et leurs caractéristiques , en particulier en déterminant la nature des modèles internes du sujet et la quantité des ressources attentionnelles impliquées.

3- L'activité de conduite (processus sensori-moteurs et processus cognitifs):

Alors qu' à l'origine on considérait que l'utilisation de l'automobile relevait plus de la simple, mise en œuvre de liaison sensori-motrice que de l'élaboration d'activités cognitives de décision et de résolution de problème, à partir des années 70 s'est développé la notion selon laquelle l'interaction conducteur /véhicule sous entend une activité globale impliquant la parfaite coordination de sous-tâche à composantes sensori-motrice (Neboit, 1980).

Il est admis qu'il ya nécessité, pour le conducteur, de faire appel à un stock de connaissance acquise concernant le déroulement des situations routières afin d'élaboré un diagnostic sur l'évolution probable de cette situation. A cet égard les connaissances acquises dans les recherches effectués dans le domaine de la cognition en situation dynamique liée à la supervision et au control de processus s'appliquent à la situation de conduite automobile ;« le caractère essentiellement dynamique de la conduite impose des contraintes très fortes sur les modes de régulation opéré ; recueil de l'information pertinente, analyse appropriée décision adéquat et mise en œuvre des actions régulatrice adaptés » (Hoc & Amalberti, 1994,Hoc,1996).

S'Inspirant des travaux de Rasmussen (1983) sur les niveaux de contrôle des comportements humain, Michon (1985) a proposé un modèle célèbre, encore largement utilisé de nos jours, qui analysent l'activité de conduite selon trois niveaux hiérarchiques de prise de décision :

- **La navigation et la planification de l'itinéraire :** le niveau stratégique, basé sur la connaissance globale des conditions du trajet et impliquant une série de processus consciente lents très exigeants en attention.
- **La tactique :** basée sur la connaissance et l'application de règle en temps réel correspondrait aux actions effectuées au cours du trajet. A ce niveau

tactique, la conscience de la situation tient un rôle important pour adopter des comportements anticipatoire adapté ; les prises de décision requièrent un control cognitif permettant la sélection des informations, la rapidité du traitement et l'adaptation du comportement de conduite vers les buts choisis.

- **Opérationnel** : réfère aux actions effectuées en conséquence des décisions prise précédemment, l'action étant relativement automatique, il correspond à la réalisation des sous-tache de l'activité de conduite, ainsi qu'aux réactions aux événements imprévus susceptible d'occasionner un accident.

Compte tenu de l'importance primordial du processus attentionnel, en situation de conduite, les recherches dans se contexte ont été nombreuse et variées de manière, à en préciser et à en affiner les mécanismes sous-jacents, il a été notamment défini que l'attention du conducteur est qualifié de focalisé lorsque, il s'agit de la maintenir dans le temps, et partagé lorsque il s'agit de gérer plusieurs activités au volant.

Ainsi, l'attention du conducteur peut être mise en défaut, soit par inattention en lien avec des pensée interne, soit par distraction en lien avec un événement extérieur qui capte l'attention.

4- Les facteurs de la conduite :

4-a Facteurs de risques liés à l'homme

Les statistiques mondiales accablent l'homme de la responsabilité de 80-95% des accidents de la voie publique .Le conducteur est sans doute l'élément primordial du complexe. C'est lui qui, à tout moment, doit s'adapter si certains paramètres changent au niveau des deux autres facteurs (véhicule-milieu), par exemple le conducteur règle sa vitesse par rapport:

- ✓ au profil de la route
- ✓ au revêtement de la chaussée

- ✓ aux conditions climatiques
- ✓ à l'état des pneumatiques ou des freins de son véhicule
- ✓ à la zone traversée (agglomération ou campagne)

L'état psychologique et physique est chez les conducteurs l'un des paramètres essentiels dont les fluctuations régissent l'adaptabilité à la conduite. Pour la psychologie du conducteur, Il apparaît que l'automobiliste, une fois dans sa machine, vit un fantasme qui le place au-dessus des autres en lui assurant une impunité absolue. Quant à l'état physique, la conduite d'engins par l'effort physique et l'attention soutenue qu'elle nécessite, réclame obligatoirement de l'individu une certaine aptitude dont la carence sera génératrice d'accident.

Une étude en Californie a décelé 24% d'automobiliste anormalement sensible à l'éblouissement. En effet les conséquences d'une crise épileptique ou celle d'une simple lipothymie, surprenant un automobiliste à son volant sont dangereuses pour la conduite

- **La vitesse :**

La vitesse des véhicules motorisés est au cœur du problème des accidents de la route, entraînant des blessures. Elle influe à la fois sur les risques et sur les conséquences des accidents .La vitesse a un effet négatif exponentiel sur la sécurité au fur et à mesure qu'elle augmente, le nombre d'accident et la gravité des traumatismes augmentent aussi. Des études montrent que plus la vitesse d'impact est élevée plus le risque, de blessures grave ou mortelles grandit .Quantité d'éléments démontent qu'il existe une relation importante entre la vitesse moyenne et les accidents.

- **Présence d'alcool, de médicaments ou de drogues à usage récréatif :**

- **Alcool :**

Il ressort d'une étude de contrôle réalisée au Michigan en 1964 connue sous le nom d'étude de Grand Rapide ,que les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool risquaient plus d'être impliqués, dans une collision que ceux qui n'en ont pas consommé, et que ce risque augmentait rapidement avec l'alcoolémie. Ces résultats ont alors servi de base dans de nombreux pays du monde pour fixer les limites légales de l'alcoolémie et du taux d'alcool dans l'haleine qui est généralement de 0 ,8 g/dl .En effet, des enquêtes menées dans les pays à faible revenu sur les conducteurs, il ressort que 33% et 69% des conducteurs tués au volant et près de 8% et 29% de conducteurs impliqués dans un accident non mortel avaient consommé de l'alcool. Peden et al (1996) conclurent qu'en Afrique du sud, l'alcool intervient pour 29% des cas où les conducteurs sont blessés et dans plus de 47% des cas où les conducteurs meurent des suites d'une collision.

- **Médicaments et drogues à usage récréatif :**

Le rôle de l'alcool dans les collisions est beaucoup plus important que celui de toute autre drogue ; mais les médicaments et les drogues qui ont une incidence sur le système nerveux central peuvent amoindrir les facultés des conducteurs ; Toutefois on comprend beaucoup moins bien les conséquences des médicaments et des drogues à usage récréatif sur la conduite et leur rôle dans les collisions que ceux de l'alcool, surtout dans les pays à faible ou à moyen revenu. Il n'est pas aisé d'établir le lien entre les doses de médicaments ou de drogues et le risque accru de collision. Il est très difficile à cause de divers problèmes, dont ceux qui suivent, d'analyser la relation entre les doses de médicaments ou de drogues, qu'elle qu'en soit la quantification et la sécurité routière.

- **fatigue du conducteur :**

La fatigue ou la somnolence peuvent être associées à divers facteurs ; certains concernent la circulation routière, comme la conduite sur de longues distances, le manque de sommeil et la perturbation des rythmes circadiens, Différents groupes de personnes présentent des risques élevés

- **Téléphones cellulaires :**

Dans beaucoup de pays à revenu élevé, le nombre de téléphones cellulaires a augmenté rapidement. L'usage du téléphone peut nuire à la conduite autant sur le plan physique, qu'en ce qui concerne les perceptions et la prise de décision .En composant un numéro, le conducteur n'est plus attentif à la route. D'après les résultats des études sur la distraction et la charge mentale, le temps de réaction des conducteurs qui utilisent le téléphone cellulaire au volant augmente. L'usage du téléphone portable au volant, constitue une charge additionnelle, qui vient corrompre l'attention requise du conducteur en circulation .Si assez souvent les risques liés à cette activité sont contestés, c'est parce que l'usage du portable au volant n'entraîne pas toujours des perturbations, visibles telles que la modification de la vitesse, les déviations notoires de trajectoire etc. Mais on note plutôt une certaine fixité du regard.

4-b Facteurs de risques liés à l'état des infrastructures routières :

Les accidents de la circulation ne sont pas répartis uniformément sur l'ensemble du réseau routier .Ils se produisent par grappes, aux mêmes endroits sur certains tronçons de routes ou un peu partout, notamment dans les quartiers socialement défavorisés. Les techniques routières peuvent sensiblement aider à réduire la fréquence, et la gravité des accidents. Mais elles peuvent aussi contribuer aux collisions .Le réseau routier influence le risque de collision parce qu'il détermine, la façon dont les usagers de la route perçoivent leur

environnement et leur indique au moyen de signalisation, et de contrôles routiers ce qu'ils devraient faire.

4-c Facteurs liés à l'organisation :

Plusieurs études démontrent que les facteurs liés, à l'organisation jouent un rôle important dans les problèmes de sécurité au travail. D'une part, parce que les individus consacrent plus du tiers de leur vie à leur travail et, d'autre part, parce que les critères de performance, d'efficience et d'efficacité relatifs au travail ne cessent de s'accroître. Que l'on retrouve ces éléments dans l'environnement de travail, dans les conditions dans lesquelles le travail s'effectue ou dans la situation de travail, elle-même .il s'agit d'une caractéristique de presque tout les accidents major, seraient le fruit des difficultés aigue de coordination entres organisations.

- **La surcharge au travail :**

La surcharge quantitative fait référence à l'impression qu'a un individu de travailler sous pression, d'avoir trop de travail dans un délai trop bref. Cette forme de surcharge est beaucoup plus présente, depuis quelques années compte tenu que plusieurs organisations, ont effectué des coupures massives de personnel. En plus d'avoir à effectuer une plus grande quantité de travail, les employés ont souvent à fournir davantage d'efforts dans le cadre de leurs fonctions. En effet, de plus en plus d'individus sont fréquemment interrompus par le téléphone, les collègues, le courrier électronique ou autres. Ils doivent, dans de telles circonstances, fournir un effort mental important pour retourner à leurs fonctions.

La surcharge qualitative implique, quant à elle, un sentiment d'incapacité qu'éprouve l'employé à effectuer ses tâches, faute de connaissances ou d'habiletés. On constate toutefois, suite aux travaux de Karasek et de ses

collègues, qu'une surcharge de travail peut être potentiellement moins nocive pour la santé des travailleurs, si ces derniers ont un degré de contrôle sur les demandes qui leur sont faites. Par conséquent, un niveau élevé de demande, s'il est jumelé à un niveau de contrôle ou de latitude élevé dans le travail, risque moins de nuire à la santé psychologique des employés.

- **L'environnement physique et les conditions de travail :**

Un environnement physique malsain et des conditions difficiles de travail ont aussi souvent été associés aux problèmes de sécurité au travail. Les individus qui ont l'impression de travailler dans des conditions dangereuses pour leur santé, ou leur sécurité peuvent voir leur niveau de tension psychologique augmenter. Qu'il s'agisse de facteurs facilement décelables tels que des niveaux élevés de bruit, ou de chaleur ou de facteurs plus insidieux comme la pollution, l'humidité, etc., ces derniers peuvent entraîner des conséquences négatives sur le niveau de performance.

5- L'activité de conduite professionnelle est associée aux :

➤ **Risques physiques**

- Vibrations du véhicule
- Exposition au froid pour les camions frigorifiques.

➤ **Risques sensoriels**

- Bruit
- Astreinte visuelle.

➤ **Risques biomécaniques**

- Station assise prolongée.

➤ **Risques cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction**

- Possibilité de contact avec l'amiante.

➤ **Risques chimiques**

- Gaz d'échappement
- Pollution atmosphérique
- Produits transportés.

➤ **Risques biologiques**

- En fonction des pays traversés
- Contact avec les produits transportés (ex : ordures ménagères).

➤ **Charge mentale**

- Prise d'informations permanente
- Vigilance
- Contraintes psychologiques (délais de livraison,...).

➤ **Risques organisationnels**

- Travail de nuit, horaires irréguliers, amplitude des horaires
- Prise irrégulière des repas, coucher dans le camion...
- Travail isolé pendant la conduite.

➤ **Risques pour la sante accidents du travail**

- Accidents de la circulation

- Chute de hauteur (montée et descente de la cabine)
- Manutention des roues en cas de crevaison
- Lumbago
- Agression.
- **Maladies professionnelles**

Régime général :

❖ **Tableau n°97** : RG : Affections chroniques du rachis lombaire provoquées par les vibrations de basses et moyennes fréquences transmises au corps entier

❖ **Tableau n°98** : RG : Affections chroniques du rachis lombaire provoquées par la manutention manuelle décharges lourdes

Régime agricole :

❖ **Tableau n°57*** : RA : Affections chroniques du rachis lombaire provoquées par des vibrations de basses et moyennes fréquences transmises au corps entier

❖ **Tableau n°57 bis*** : RA : Affections chroniques du rachis lombaire provoquées par la manutention manuelle habituelle de charges lourdes.

➤ **Manutention :**

- Chargement et déchargement de véhicule
- Changement de roue

➤ **Activités administratives :**

- contrôle des marchandises
- organisation de la tournée

➤ **Autres risques**

- Travail statique.

6- Les causes des accidents routiers :

Partout où il ya des véhicules automobiles et des routes, il ya des accidents.ces collisions peuvent être causés part des facteurs variable et peuvent se produire sur une chaussée .Quand les gens apprennent les différentes causes des accidents de véhicules à moteur, ils peuvent devenir plus conscient de leurs habitudes de conduite, et part conséquent sont plus susceptible d'éviter une collision.

6.a)indépendants du temps :

- ✓ utiliser un véhicule qui peut rouler beaucoup plus vite que les vitesses autorisées
- ✓ circuler sur une route peu lisible dont l'aspect incite à rouler à une vitesse supérieure à celle pour laquelle elle a été conçue
- ✓ transgresser facilement les règles de la circulation

6 .b) Intervenant à l'échelle de l'année :

- ✓ avoir obtenu récemment son permis de conduire
- ✓ parcourir peu de kilomètres chaque année

6.c)Intervenant à l'échelle du trajet (heures) :

- ✓ ne pas avoir suffisamment dormi

✓ avoir consommé une quantité d'alcool excessive (sur la route l'excès commence tôt !)

✓ avoir consommé des produits psycho-actifs (certains médicaments, drogues illicites)

✓ ne pas avoir attaché sa ceinture ou mis son casque

6.d) Intervenant à l'échelle de la minute (pré-accident) :

✓ être en excès de vitesse par rapport à la limite légale du lieu

✓ ne pas avoir identifié un facteur de risque routier (virage serré, sol glissant, chaussée altérée)

✓ faire une manœuvre qui réduit les capacités de conduite (téléphoner)

6.e) Intervenant à l'échelle de la seconde :

✓ quitter trop longtemps du regard le véhicule qui vous précède ou la chaussée (se tourner pour regarder des enfants à l'arrière du véhicule, se laisser distraire par un événement, par exemple un accident dans l'autre sens sur une autoroute, un animal, etc.).

✓ effectuer une manœuvre sans s'être assuré de pouvoir l'effectuer sans risque (changer de file pour un dépassement ou un changement de direction).

7- Catégorie d'intervention en sécurité routière :

7.a) La sécurité primaire : la recherche en sécurité primaire a pour objectif essentiel la prévention de l'accident, elle vise donc à analyser l'ensemble des causes techniques et comportementales, qui ont amené à

l'accident routier, afin de lutter contre celles-ci. La sécurité primaire s'appuie donc sur trois types de recherche ; la recherche sur le véhicule, la recherche sur l'individu et la recherche sur l'infrastructure. S'agissant du véhicule, elle vise l'équiper de tous les instruments nécessaires pour éviter le choc (limitation de la vitesse, feux, freinage, aide à la conduite). S'agissant du conducteur elle tend à réformer son comportement afin de le mettre en situation de prévenir la survenue de l'accident. Enfin, s'agissant de infrastructure elle vise à réduire une fois de plus les endroits les plus dangereux, ou à prendre appui sur l'infrastructure pour aider à une conduite sûre (signalisation, dispositifs de limitation de vitesse tel que les structures rugueuse du sol) mais comme les accidents de circulation sont des événements imprévisibles , il est important de considérer que malgré un dispositif efficace de sécurité primaire , la protection face aux chocs est nécessaire d'où l'installation des dispositifs de sécurité secondaire.

7.b) La sécurité secondaire ; la recherche en sécurité secondaire pour sa part n'a pas pour objectif d'éviter les accidents, comme la sécurité primaire mais d'en réduire les conséquences. C'est la raison pour laquelle elle se concentre avant sur l'amélioration de la sécurité, des véhicules et dans une moindre mesure sur l'infrastructure. Ainsi, s'agissant des véhicules, il s'agit essentiellement de rendre l'habitacle moins agressif pour les passagers accidentés, voire d'en faire une protection pour ceux-ci, il s'agit également de renouveler ou d'inventer les accessoires permettant de réduire les effets du choc (airbags, ceintures, détendeurs). Nous noterons le cas particulier des deux roues tel que les motocycles ou, les dispositifs de sécurité secondaires sont surtout les pare chocs, la vitre avant et les casques : la difficulté ici réside dans le fait que le résultat de sécurité secondaire, attendu n'est pas toujours automatique dans la mesure où le port du casque, ne tient qu'à la volonté des occupants de ces engins.

S'agissant de l'infrastructure, la sécurité secondaire est plus réduite, mais elle vise pour l'essentiel rendre la sortie de route moins grave dans ses conséquences. Ces mesures de sécurité secondaires qui dépendent de la volonté des individus par l'application de la réglementation sont qualifiées de « sécurité active ». Elles comprennent par exemple, les limitations de vitesse, la réglementation contre l'alcoolémie au volant, les règles de priorité aux intersections, le port du casque pour les deux roues. D'autres mesures de sécurité ne font pas appel, à l'intervention des usagers, ceux-ci n'en ont pas d'ailleurs conscience. Ces autres mesures sont qualifiées de « sécurité passive ». elles comprennent la protection des usagers en cas de choc (absorbeurs d'énergie, airbags, glissières de sécurité, pare choc..

7.c) La sécurité tertiaire : la recherche en sécurité tertiaire a pour objet d'analyser les accidents. Elle s'appuie sur les grandes données de l'accidentologie fournies par les bulletins d'analyses d'accidents corporels, mais aussi sur des études plus spécifiques, comme les études détaillées d'accidents qui recueillent des informations sur les circonstances des accidents, mais aussi leurs conséquences, notamment en terme de lésions. Cette catégorie de recherche permet d'évaluer, les dispositifs de sécurité primaire et secondaire, car après un accident, les scientifiques disposent assez d'éléments pour juger les dispositifs mis en place au préalable. Selon le Coz et Page(2003).

8- Les mesures à mettre en place pour éviter les accidents routiers :

8.a) Les mesures sur le plan technique :

Choix de l'ergonomie du véhicule cabine suspendue, siège suspendu, accessibilité de la cabine, chauffage, climatisation,...).
Entretien régulier du véhicule, carnet de route.
Equipements de protection collective (dessus de citerne, quai, fosse,...)

- Equipements de protection individuelle (EPI) en cas d'arrêt sur la route et en fonction de certaines activités (casque, gants,...).

8.b) Les mesures sur le plan organisationnel :

Fiche de route tenant compte du respect de la réglementation des temps de conduite et des temps de repos. Choix des itinéraires, des heures de circulation- Réévaluer les plannings en cas de surcharge de travail due aux attentes chez le client, itinéraire dévié.

8 .c) Mesure sur le plan humain :

- Formations et informations générales .
- Formations et informations sur les règles hygiéno-diététiques et problèmes d'addictions problèmes d'addictions FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire) . FCO (Formation Continue Obligatoire) Formations et informations spécifiques. ADR (Formation transport de matières dangereuses). Circulation sur les pistes des aéroports.

8.d) Sur le plan personnel :

- Respecter le code de la route
- Eviter de téléphoner en conduisant
- Informer la hiérarchie en cas de graves intempéries ou autres imprévus
- Prendre régulièrement des pauses
- Prendre des repas légers et sans alcool
- Consulter le médecin du travail pour :
 - Porter les corrections appropriées.
 - Connaître les contre-indications à la conduite.
 - Le lui signaler sans attendre.

9- Législation algérienne en matière de securit routière :

Art. 7. Les véhicules doivent être conçus et construits de manière à répondre aux normes fixées par voie réglementaire.

Art. 9. Tout conducteur de véhicule doit observer les règles de la circulation routière de manière à ne constituer aucun danger pour lui-même et pour les autres usagers.

Art. 11. Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire.

Art. 16. Toutes les précautions doivent être prises pour que le chargement d'un véhicule automobile ou remorqué ne puisse être une cause de dommage ou de danger pour autrui.

Tout chargement et quel que soit le produit transporté, doit être effectué dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Art. 18. Tout conducteur doit s'abstenir de conduire lorsqu'il a consommé des boissons alcoolisées ou lorsqu'il est sous l'effet de toute autre substance susceptible d'altérer ses réflexes et ses capacités de conduite

Art. 20. En cas d'accident corporel de la circulation ayant entraîné un homicide involontaire, les officiers ou agents de la police judiciaire soumettront le conducteur à des examens médicaux, cliniques et biologiques en vue d'établir s'il conduisait sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants.

Art. 22. Les résultats des analyses médicales, cliniques et biologiques sont transmis au procureur de la République de la juridiction compétente ainsi qu'au wali du lieu de l'accident.

Art. 23. Tout conducteur doit adapter la vitesse de son véhicule aux difficultés et obstacles de la circulation à l'état de la chaussée et aux conditions météorologiques.

Il doit constamment rester maître de la vitesse de son véhicule et conduire avec prudence.

Il doit notamment réduire la vitesse:

- Lorsque la route ne lui apparaît pas libre
- Lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises
- Lorsque les conditions de visibilité sont insuffisantes
- Lorsque la visibilité est limitée du fait de l'usage de certains dispositifs d'éclairage et en particulier des feux de croisements
- Dans les virages, les descentes rapides, les sections de routes étroites ou encombrées ou bordées d'habitations et à l'approche des côtes et des intersections
- Lors du croisement ou du dépassement des véhicules de transports en commun de personnes faisant l'objet d'une signalisation spéciale au moment de la descente ou de la montée des voyageurs
- Lors du croisement ou du dépassement d'animaux

Art. 29. Les véhicules doivent être munis de systèmes et de dispositifs d'éclairage et de signalisation appropriés.

Art. 30. L'usage manuel par le conducteur du téléphone portable et le port du casque d'écoute, radiophonique sont interdits lorsque le véhicule est en mouvement.

Art. 34. Les piétons sont tenus d'emprunter les trottoirs ou accotements spécialement aménagés à leur usage. Est interdite toute utilisation des trottoirs à des fins entravant la circulation piétonne.

Art. 36. Lorsque la traversée de la chaussée par les piétons devient dangereuse ou impossible suite à des travaux et aménagements de la route, des mesures doivent être prises pour offrir aux piétons des passages alternatifs sécurisants et accessibles

Art. 39. Il est interdit à tout conducteur de s'arrêter ou de stationner en empiétant sur un passage prévu à l'intention des piétons.

Art. 42. En application de l'article 7 les véhicules automobiles doivent faire l'objet avant leur première mise en circulation d'un contrôle de conformité aux prescriptions techniques et réglementaires.

Art. 43. Le contrôle technique des véhicules automobiles est obligatoire.

L'organisation de ce contrôle et les modalités de son exercice sont définies par voie réglementaire.

Art. 44. Tous les équipements et organes de véhicules ayant un lien avec la sécurité doivent répondre aux normes fixées par voie réglementaire.

Art. 46. Tout véhicule doit disposer d'équipements permettant au conducteur d'avoir un champ de visibilité suffisant aussi bien vers l'avant et vers l'arrière que vers la droite et vers la gauche, pour que ce dernier puisse conduire avec sûreté.

Art. 47. Toutes les vitres y compris celles du pare-brise doivent être en substance transparente et conforme aux normes fixées par voie réglementaire.

Art. 49. Tout véhicule de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge est supérieur de 3.500 kg et de transport de personne de plus de (15) quinze places doit être équipé d'un dispositif de contrôle et d'enregistrement de la vitesse.

Art. 56. Le contrôle médical périodique est obligatoire pour l'ensemble des conducteurs. Il sera effectué dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Art. 60. L'enseignement des règles de la circulation routière de prévention et de sécurité routière est obligatoire dans les établissements scolaires.

Art. 65. Est puni conformément aux dispositions des articles 288 et 289 du code pénal tout conducteur qui par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règles de la circulation routière commet un délit de blessures ou d'homicide involontaire.

Art. 66. Est puni d'un emprisonnement d'un (1) an à cinq (5) ans et d'une amende de 50.000 à 150.000 DA tout conducteur en état d'ivresse qui sous l'effet de substances ou de plantes classées comme stupéfiants aura commis le délit de blessures ou d'homicide involontaire. En cas de récidive, la peine est portée au double.

Art. 71. Sera puni d'une amende de 800 à 1.500 DA tout conducteur qui aura contrevenu aux dispositions concernant:

1 - Les limitations de vitesse des véhicules à moteur avec ou sans remorque ou semi-remorque se rapportant à certaines sections de routes et à chaque catégorie de véhicule.

2 - La réduction anormale de la vitesse, sans raison impérieuse, de nature à diminuer la fluidité du trafic.

3 - Les croisements et dépassements.

4 - Les signalisations prescrivant l'arrêt absolu.

5 - Les interdictions ou restrictions de circulation prévues sur certains itinéraires pour certaines catégories de véhicules ou pour des véhicules effectuant certains transports.

6 - Les obligations ou interdictions relatives à la traversée des voies ferrées établies sur une route.

7 - L'arrêt ou le stationnement dangereux.

8 - L'arrêt ou le stationnement sans nécessité impérieuse sur la bande d'arrêt d'urgence d'une autoroute ou d'une route express.

9 - Le port de la ceinture de sécurité pour les personnes assises aux places avant du véhicule lorsqu'il est muni de ce dispositif.

Art. 74. Sans préjudice des sanctions relatives au retrait du permis de conduire et lorsque l'infraction est constatée par des équipements appropriés, agréés par les autorités compétentes, sera puni d'une amende de **5.000 à 10.000 DA** tout conducteur qui aura dépassé:

- De 40 km/h les vitesses réglementaires autorisées sur autoroute et route express.

- De 30 Km/h les vitesses autorisées hors agglomération.

- De 20 km/h les vitesses autorisées en agglomération. En cas de récidive la peine est portée au double.

Art. 75. Sera punie d'une amende de 1.500 à 5.000 DA toute personne qui aura contrevenu aux dispositions réglementaires concernant l'interdiction de

stationnement ou d'arrêt sur les parties de route traversées à niveau par la voie ferrée ou de circulation sur les rails de véhicules non autorisés. En cas de récidive, l'amende est portée à 10.000 DA.

Art. 76. Sera puni d'une amende de 800 à 1.500 DA tout conducteur qui aura fait usage manuel du téléphone portable ou porté, un casque d'écoute radiophonique alors que le véhicule est en mouvement. En cas d'accident corporel entraînant blessures ou homicide involontaire, et s'il est établi, par des moyens appropriés, que le conducteur utilisait les instruments cités à l'alinéa précédent au moment de l'accident, il sera puni d'une amende de 5.000 à 50.000 DA et d'une peine d'emprisonnement de trois (3) mois à trois (3) ans ou de l'une de ces deux peines seulement. En cas de récidive, la peine est portée au double.

Préambule :

Après avoir mis le point sur les définitions de certains concepts théoriques en rapport avec notre thème de recherche, nous allons maintenant consacrer ce premier chapitre intitulé 'méthodes et techniques utilisées', à présenter notre pré enquête ainsi que l'organisme d'accueil, l'échantillon de notre étude; méthodes et techniques utilisés.

1- La pré enquête :

Durant notre premier contact avec l'entreprise Betonex, nous avons eu l'occasion de rencontrer le DRH a qui nous avons donné un aperçu générale sur notre thème et il était très motivé a nous aidés en nous orientant vers le HSE qui est dans le domaine. Puis on a visité les différents services existant dans l'entreprise, ce qui nous a permet d'observé le processus de production du béton. Et se familiarisé avec le lieu d'étude.

Puis on nous a fournie quelque documents tel que (organigramme, fiche de poste, un document indiquant le nombre des accidents routier entre l'année 2016-2017).Et c'est ce qui nous a permet de confirmer la fiabilité et la faisabilité de notre thème sur le terrain.

On a aussi effectué des prés entretien ouvert avec des conducteurs qui ont déjà commis des accidents routier, ou on a pu tester nos outils de recherche, tel que notre guide d'entretien ; qui est constitué d'une liste de question portées sur la perception et la prise de risque au volant. Ces questions sont soigneusement élaborées et sont posées sous une forme identique à tous les sujets interrogés. Nos questions sont évidemment choisie en fonction des objectifs de l'étude, ainsi cette technique nous a permis de recueillir le discours des interviewés et d'explorer ce qui est au cœur de la problématique afin de pouvoir procéder à la vérification de nos hypothèse.

On a utilisé des phrases simples, vocabulaire et un langage kabyle adapté à un niveau de compréhension .on a également utilisé des questions semi ouvertes qui permettent aux sujets de répondre d'une façon assez libre et de moduler leurs réponses et ne pas être prisonniers d'un « oui » ou d'un « non »brutal.

L'entretien semi-directif est une technique qualitative de recueil d'informations qui nous a permet de centrer le discours des personnes interrogées autour de thèmes définis préalablement et consignés dans un guide d'entretien. Contrairement à l'entretien directif, l'entretien semi-directif n'enferme pas le discours de l'interviewé dans des questions prédéfinies, ou dans un cadre fermé. Il lui laisse la possibilité de développer et d'orienter son propos, les différents thèmes devant être intégrés dans le fil discursif de l'interviewé. (Euréval, 2010).

2-Présentation de l'organisme d'accueil :

L'entreprise privée Betonex a commencé dans les années 70 lorsque la famille Benseba acquiert une première presse semi-automatique pour fabriquer parpaings et hourdis. Mais sa création officiel était en avril 1998, Lancer par M. Mohand Benseba ,elle se situe au niveau ZAC Taharacht 06200 Akbou Bejaia..

A) La structure de l'entreprise :

A-1) Direction générale (DG) :

A sa tête le directeur général (Gérant) qui gère l'entreprise, a le pouvoir de décision, administrer l'entreprise, assigner des directives pour les différentes structures et faire entre les directions de l'entreprise.

A-2) Secrétariat :

L'organisation et la planification administrative du programme de travail administratif et organisationnel et consiste un tableau de bord hebdomadaire de la direction générale.

A-3) Gestion du personnel (GRH) :

Mettre en œuvre des systèmes de gestion intégré à la stratégie de l'entreprise, et qui traduise une adéquation entre les impératifs économiques et les attentes du personnel.

A-4) Direction des finances et de comptabilité (DFC) :

Procède à l'enregistrement de toutes les opérations effectuées par l'entreprise au cours de l'année. Elle est constituée de deux services :

➤ **Service de comptabilité :**

Procède au contrôle et l'enregistrement de toutes les factures d'achat, de présentation et d'investissement, établissement des situations comptables.

➤ **Service des finances :**

Procède au règlement de toutes les factures d'un côté et de l'autre à l'encaissement de toutes les créances de l'entreprise émis à la banque, ainsi que l'analyse des tableaux de bord de la société.

Qui en découle deux autres services :

➤ **Service Gestion commerciale :**

Suit la facturation, la gestion de portefeuille client et le recouvrement des créances.

➤ **Service Approvisionnement :**

Chargé de la planification des approvisionnements qui par :

Le service des achats et la gestion des moyens généraux : satisfaire tous les besoins annuels de consommation et d'exploitation de l'entreprise de l'entreprise ainsi que par :

La gestion des stocks : gérer l'ensemble des éléments de stock matières premières et marchandises rationnellement pour mieux optimiser la production et les ventes de l'entreprise.

A-5) Service production :

Assurer la production de matériaux de construction (agglomérés) et la production du béton prêt à l'emploi ainsi que le suivi de tous les circuits et services rattachés et le contrôle de qualité et exécuter les diverses opérations à la demande du responsable,

A-6) Service Gestion parc et Maintenance :

Le service gestion du parc et maintenance s'occupe de la gestion administrative du matériel et la planification des besoins en pièces d'usures et des entretiens périodiques du matériel et machines.

A-7) Service Hygiène et Sécurité :

Ayant pour son rôle le maintien de l'hygiène et de la sécurité de l'organisme et des travailleurs au sein d'entreprise, le suivi et la planification des mesures de sécurité afin de parer à tout incident pouvant affecter l'entreprise ou le travailleur.

3 -la population mère :

D'après Benoit Grouthier la population mère : « *est comme un élément constructif d'une population large et tout dépend alors de l'objet même de la recherche* »

Notre population mère est composée de 65 routiers séparés entre chauffeurs long trajet et chauffeurs court trajet.

4-L'échantillon de l'étude :

L'échantillon de l'enquête désigne l'ensemble des personnes sur les quels on va effectuer notre entretiens. D'après Maurice Angers (1997) « *l'échantillonnage est un ensemble d'opérations permettant de sélectionner un sous ensemble d'une population en vue de construire un échantillon. Il représente l'ensemble des personnes à interroger, est extrait d'une population plus large appelé population mère ou population de référence*

Notre échantillon d'étude est constitué de 13 chauffeurs du sexe masculin âgés entre 34 et 55ans qui ont été déjà victimes d'accident et/ou de presque accident d'après un document qui nous a été remis par le HSE de l'organisme d'accueil.

Une fois installé, nous avons informé chacun de nos enquêtés de la raison de notre présence, et nous les avons informés que l'entretien que nous allons mener restera anonyme, et que l'objectif de cet entretien est de comprendre comment dans votre pratique quotidienne, vous avez pu faire face ou non à des situations critiques. Nous allons donc discuter de situations d'accident.

5-La méthode utilisée : La méthode descriptive qualitative nous a permis de vérifier nos hypothèses et répondre aux objectifs de la recherche.

La méthode qualitative produit et analyses des données descriptive, telle que les paroles écrites ou dites et le comportement observable 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).

6-La technique utilisée :

6-a L'incident critique :

Un incident critique correspond à une situation significative pour le sujet (Hughes, Williamson & Lloyd, 2007), chargée émotionnellement, à l'origine de la mise en place d'un nouveau comportement. Ainsi, un incident critique peut être positif ou négatif. La situation doit être explicite et critiquable pour le sujet. Les incidents critiques constituent des repères dans l'histoire de l'individu ils donnent du sens à l'émergence de nouvelles représentations, de nouvelles stratégies, de nouveaux comportements. Ils peuvent agir comme des événements déclencheurs de nouvelles formes de pratique ou d'usage.

La méthode des incidents critiques de Flanagan permet de collecter, d'analyser, de regrouper et de classer le comportement humain. Cette approche demande à une personne de raconter une histoire au sujet d'une expérience qu'elle a vécue. Ensuite, les données sont analysées selon deux plans : le cadre de référence général dans lequel les incidents critiques sont décrits et le développement des catégories et sous-catégories de ces incidents critiques. Ainsi, les éléments de l'histoire seront ensuite soigneusement examinés pour identifier les catégories de données qui résument et décrivent les incidents (Flanagan 1954).

Durant nos entretiens nous avons expliqué au routier l'objectif de notre recherche ; qui est de comprendre comment dans leurs pratiques quotidiennes ils ont pu faire face ou non à des situations critiques, et nous les avons rassurés que leurs réponses resteraient anonymes. On a utilisé ainsi des enregistrements audio pour qu'on puisse après analyser leurs incidents. Comme exemple de question on a :

Avez-vous déjà été victime d'accident ? Si c'est oui racontez nous

Conclusion :

Les informations présentées nous ont servi à une démarche ordonnée qui a contribué dans l'organisation de notre recherche par le respect des règles et étapes de déroulement de l'enchaînement de notre étude. Ce chapitre va nous permettre de nous introduire dans le dernier chapitre qui est la présentation et l'interprétation des résultats.

Préambule

Nous consacrons ce chapitre à l'analyse des données collectées, nous nous appuyant sur les résultats des entretiens dédiés aux routiers exerçant à Betonex.

Nous allons donc, dans cette partie de notre travail, coordonner et organiser les différentes informations récoltées par le biais des entretiens qu'on a pu réaliser avec un nombre de (13) routiers.

Puis on va présenter et analyser nos résultats selon différentes théories, et enfin on va vérifier les hypothèses posées au début de notre recherche

1-Présentation de différents cas :

Cas 1 :K.M

Massi âgé de 36ans, travaille depuis 7ans comme chauffeur de véhicule de service. D'après notre entretien ce monsieur nous a raconté son presque accident qui s'est produit juste à 3km de l'entreprise. *« Un jour, vers la fin de l'après midi en étant sur le chemin du retour vers l'entreprise , avant tous juste d'arriver à un pont avec une hauteur limité, j'apercevais à l'avant un semi-remorque chargé qui s'apprête à passer sous le pont alors que son semi dépassait la hauteur exigé, donc se dernier s'est retrouvé coincé et moi en observant cet situation je me suis dit je vais prendre l'autre voie gauche pour éviter un drame quand tous a coup, je voyais la remorque se pencher complètement a la voie gauche ou je comptais m'échapper , donc je me suis rétracter en réfléchissant a un plan B qui été de faire une marche arrière vu que j'avais un peu d'espace pour ne pas être écrasé par la remorque, donc hamdoulah »* et rajout *« jetais a deux doigt de la mort et sa sera gravé dans ma mémoire à jamais , toute cette situation s'est déroulée en quelque minute donc heureusement je suis arrivé à trouvé une solution à temps ».*

Cas2 :A.K

Karim âgé de 55ans, travaille à cette entreprise depuis 18ans, comme chauffeur de camion cocote, nous raconte « *Une fois, en allant vers Alger j'avais pris une intersection pour rejoindre la route national, et comme habitude et logiquement J'ai allumé mon clignotons et observé de gauche a droite si la voie été libre, y avais Person donc J'ai engagé. Et comme mon camion est assez long j'avais besoin comme même d'un peux de temps et d'espace pour rentré sur la route et pendant ses quelque seconde, une voiture a surgie à grande vitesse et J'ai directement essayé de me rabattre et serrer au maximum à ma droite pour éviter le choc, mais la voiture continué de foncé puis a percuté la cocote du camion, par conséquent la voiture a pris un coup fatal ce qui a causé le décès du chauffard qui était en état d'ivresse d'après le rapport de police » .*

Cas 3 :B.K

Hakim 34ans travaille à Betonex depuis 5ans comme chauffeur de semi-remorque durant notre entretien avec lui il nous raconte « *Un jour , j'étais sur la route vers Msila, c'était un jour de pluie , un véhicule qui était à lavant a allumer son clignotons pour changé de voie, donc J'ai ralenti et comme d'habitude j'ai laissé une distance de sécurité, toute à coup un véhicule qui était derrière moi dépasse la ligne continue, et me double mais un autre véhicule venait de l'autre sens face à face et celui qui m'avais doublé voulais se rabattre ,et quand J'ai vue ça J'ai essayé de freiner et comme la chaussé été glissante j'avais pas pu arrêté mon semi ;ce qui a provoqué un carambolage mais y'avais que des dégâts matériels »*

Cas 4 :R.H

Hassan âgé de 37ans travaille au sein de cette entreprise depuis 4ans, on a effectué un entretien avec lui ou il nous a raconté le déroulement de son accident qui était « *Un jour de beau matin, j'allais livrer du béton prêt à l'emploi à un client, et j'avais emprunté une route qui avait une descente assez dangereuse, toute à coup un chien a surgi sur ma route puis sous le choc J'ai fais un coup de frein , je voyais par le rétroviseur ma cocote qui allait faire un détournement vers mon pare brise, donc J'ai essayé de descendre du camion mais je me suis retrouvé coincer par ma ceinture de sécurité et c'états trop tard par conséquence la cocote ma percuté ,à l'avant et J'ai reçu un coup très fort sur ma tête avec quelque fracture et à se moment là, J'ai perdu conscience » et*

rajoute « je ne pourrais jamais oublier se drame parce qu'il ma laissé une séquelle ;des fois J'ai des pertes de mémoire » et affirme ainsi « si j'avais pu enlever ma ceinture à temps et me fuir peut être j'aurais pu éviter se drame ».

Cas 5 : A.A

Ahmed âgé de 36ans travaille depuis 7ans comme chauffeur de véhicule de service d'après notre entretien ce monsieur nous raconte « *En revenant de Bouira vers l'entreprise vers la fin de l'après midi , J'ai trouvé un encombrement donc J'ai profité l'occasion pour jeter un coup d'œil dans mon portable, tout à coup J'ai cru percevoir une ombre sur ma droite et donc sa attiré mon attention pour regarder vers cette direction puis, j'ai constaté que c'était un camion qui faisait une marche arrière donc je me suis dit logiquement y'avais une Personne dedans mais ce qui ma surpris c'était qu'il allais presque me touché ,donc je lui klaxonné mais sans réponse et quand J'ai regardé ses feux de position ils étaient éteints, c'est à partir de là que J'ai constaté que ce camion faisait une marche arrière tout seul et moi en voyant ça, J'ai directement pensé à léviter en entrant dans la voie gauche , mais hélas j'étais serré par les deux voitures ; celle de l'avant vu que j'ai pas laissé une distance de sécurité et celle de l'arrière. Sur le coup j'étais choqué donc je n'avais pas trop l'esprit et le temps pour pensé à d'autre solution alors le camion m'y rentré dedans, et j'avais des fracture dans la partie gauche » et ajoute « *quand on est dans cette situation on peut faire n'importe quoi comme aussi on peut trouver la bonne solution dans le bon moment ».**

Cas 6 : S.K

Kamel âgé de 32ans chauffeur de poids lourd à l'entreprise depuis 5 ans. Durant notre entretien il nous a raconté le déroulement de son accident « *un jour en allant livrer la marchandise à un client à Adekar, sur la route que j'avais pris il y'avait beaucoup de virage et la route était très serré, donc je roulais doucement , puis y'avais un autre camion qui venait du sens inverse et roulé à grande vitesse, et moi en le voyant rouler ainsi je lui ai fais un appel de far qui signifiait 'aller-y doucement vous n'êtes pas tout seul sur la route' mais sans résultat , alors J'ai directement serré le maximum à ma droite pour qu'il ne me touche pas vu qu'il ségzagé de droite à gauche mais il a quand même rentrer et pris ma droite et moi sur le choque J'ai fais un coup de volant .Ensuite, il ma fais sortir de la route vers un faussé puis J'ai perdu conscience jusqu'a l'arrivé des secours »*

Cas7 : D.R

Rabah âgé de 53ans travaille depuis 32ans dans cette entreprise comme chauffeur de véhicule de service , il affirme être satisfait de son travail et qu'il est conscient des risques qu'il encoure sur la route durant notre entretien « Un jour en allant vers seddouk je roulais tranquillement, quand toute à coup un véhicule me venait face à face et rentré dans ma droite et moi en voyant qu'il allait me percuté ; J'ai pas réagis J'ai lâché le volant et priez Dieu de me sauvé et hamdoulah il n'y a eu que des dégâts matériel » et rajoute aussi « sur le coup J'ai pensé directement à ma famille ».

Ca8 : A.S

Samir âgé de 55ans travaille dans cette entreprise depuis 10ans comme chauffeur d'un semi-remorque durant notre entretien avec lui il nous a confirmé être victime d'un presque accident qui s'est déroulé ainsi : « Un jour, de beau matin j'allais livré une marchandise à un client vers Alger, donc J'ai pris l'autoroute. En ce jour là je n'étais pas bien parce que ma fille était très malade, J'aurais voulu être avec elle ,mais je devais aussi travaillé , en roulant mon portable a sonné J'ai regardé et J'ai vu que c'était ma femme qui m'appelé donc je me suis inquiété ;parce que elle n'avait pas l'habitude de m'appeler quand je suis au travail, puis J'ai directement pris mon portable et je lui ai répondu pour voir ce qui se passé, sur le coup, J'ai complètement oublier que j'étais sur la route je me suis déconcentré et commencer à parler avec elle, un bon moment quand tout à coup, un jeun homme a surgie et traversé la route alors que c'était strictement interdit au piéton de traverser l'autoroute , et moi en voyant ainsi J'ai lâché mon portable, allumer mes feux de détresse pour qu'on me vois et avertir les autres sur la route qu'il y' avait un obstacle et freiner au maximum et je klaxonnais jusqu'à ce que le jeune accélère et passe, mais croyez moi que j'étais à deux doigt de l'écraser » et rajoute « heureusement que je ne l'ais pas tué sinon je n'aurais jamais la conscience tranquille, même si je savais que c'était lui le fautif ».

Cas9 ;k.F

Farouk âgé de 45ans travaille dans cette entreprise depuis 8ans comme chauffeur de camion à cocotte, durant notre entretien il affirme avoir était victime d'un presque accident. « Une fois j'allais vers Bouaziz pour transporter du béton prêt à l'emploi pour un client, et je me souviens que c'était l'hiver donc j'étais vraiment enrhumé d'ailleurs j'avais même appelé mon patron pour le

prévenir que je n'allais pas venir, mais il m'a dit que j'étais obligé que je vienne parce qu'il n'y avait personne pour me remplacer, et on avait cette commande à livrer donc j'ai accepté de travailler malgré mon état. Avant de partir j'avais pris un médicament anti rhume pour que je me soulage un peu sans avoir à lire sa notice, pour vérifier s'il n'y avait pas d'effet secondaire comme par exemple la somnolence donc, ça sera pas bon pour moi comme je suis un routier. Puis quand j'étais sur la route et conduisais j'ai commencé à me sentir très faible j'avais une grave envie de dormir, donc je me suis endormi quand tout à coup mon portable a sonné, j'ai ouvert les yeux puis j'ai vu que mon camion fonçait tout droit vers un arbre, j'avais perdu l'équilibre de se dernier puis j'ai commencé à freiner mais j'avais du mal à l'arrêter vu qu'il était chargé ensuite j'ai directement pensé à sortir du camion et c'est ce que j'ai fait, j'ai sauté puis j'ai laissé se dernier s'enfonçait dans un arbre » et rajoute « J'avoue que je pourrais dire que j'étais un peu égoïste mais ma vie avant tout, et heureusement que il n'y avait pas trop de dégâts à part que le pare brise qui était cassé »

CAS10 ; H.M

Mustapha âgé de 48ans, travaille depuis 18ans à Betonex. 'Je suis dans ce domaine depuis 18ans et je connais presque toutes les routes des 48 wilaya, mais bon malgré mon expérience l'accident ne m'a pas échappé, comme je suis un chauffeur du poids lourd ma tâche était de ramener de la matière première et ça m'arrive de faire la navette jusqu'à 2 fois par jour sans me reposer ou même avoir du temps pour prendre des nouvelles de ma famille. J'ai déjà été victime d'un accident sur la route et je ne vous cache pas que c'était de ma faute, je me souviens de ce jour là, j'avais besoin de prendre une journée durant la semaine pour régler quelque chose familiale alors j'avais beaucoup de travail ou autrement dit j'étais sous pression, j'ai roulé durant 2 jours d'affilée et durant le dernier voyage du retour vers l'entreprise malgré que j'étais épuisé mais je me suis dit je vais comme même faire ce dernier voyage même si au fond de moi je savais que c'était trop risqué. tout d'un coup, une envie de dormir m'est venue je me sentais très faible, mes yeux se fermèrent tout seuls puis je me suis laissé aller en me disant je vais les fermer quelque seconde, durant ses dernières un camion me clac sonnait parce que j'avais perdu le contrôle du volant ce qui fait que je suis rentré dans l'autre voie droite qui était pas à moi donc un camion me clac sonnait plus fort jusqu'à à mon réveil, très vite en voyant cette situation j'ai pris le volant des deux mains puis j'ai rabattu dans ma droite ' et rajoute « J'étais égoïste d'avoir pensé qu'à moi, j'ai complètement oublié que ma famille

m'attendait impatientement que je rentre saine et sauve, j'avais pensé qu'au facteur d'argent et avoir des prime en poche alors que la vie est plus importante de tous »

Cas11 :A.N

Nordine âgé de 40ans travaille depuis 15ans dans l'entreprise. 'je suis un chauffeur de point lourd et je prend jusqu'à 90tonne par voyage, et comme on sais tous dans l'autoroute ya 3 voie et la troisième voie est strictement interdite au poids lourd. Un jour sur ma route vers Sétif, je me suis dit je vais conduire dans la 3em voie et roulé avec une grande vitesse comme ça au moins je me dépêcherai et gagnerai du temps , pour faire une petite sieste pour pouvoir après chargé de nouveau mon camion ,et continuer mon travail même si je savais que c'était dangereux et que si quelque chose se passe sa sera moi le premier fautif , en roulant sur cette voix ,y'avais une voiture qui roulé dans la 2em voie puis voulais prendre la 3eme voix mais elle ma pas fait signe ; en allumant son clignotons pour que je puisse réduire ma vitesse, donc elle est rentré subitement et moi quand je l'ai vu s' engagé, ma première réflexion était directement de freiner au maximum en lui clac sonnante pour éviter que je l'écrase , mais heureusement J'ai pu léviter à temps, même je savais que Je n'ai rien fais mais sa reste toujours que jetais la ou il faillais pas être ».

CAS12 ;T.H

Hakim 36ans travaille depuis 7ans dans la conduite.' Je suis un conducteur d'une cocote et je transporte du béton prêt à l'emploi et la première règle qu'on ma appris c'est que le béton a une durée de vie très courte. Un jour sur la route vers Ighil ali, j'ai reçu un appel de mon responsable pour me dire qu'il fallait que je me dépêche pour livrer car ils attendaient le béton. Alors, ma seule solution avec cette pression était d'augmenté la vitesse même si je savais que c'était interdit, et que on avait une vitesse limiter à ne pas dépasser. J'étais derrière une voiture qui roulait lentement, et J'ai voulu la doublé donc J'ai observé si j'avais une bonne visibilité, il n'y avait Person et je me suis engagé et le temps que je la double un camion surgie de l'autre voie inverse, et me faisait un appel de far parce que on allaient presque se touché et moi sur le coup, je me suis dis' c'est bon c'est mort pour moi', mais heureusement la voiture que j'avais doublé s'est serré au maximum à sa droite et ma laissé de l'espace pour me rabattre à ma droite et c'est ce qui ma sauvé »

Cas13 : B.Y

Yassine âgé de 48ans travaille au sein de cette entreprise depuis 8ans comme chauffeur de semi-remorque durant notre entretien il nous a affirmé être victime d'un presque accident. « Un jour, en allant vers Boumerdes pour livrer la marchandise à un client j'étais derrière un véhicule qui apparaissait qu'il connaissait pas trop la région ; parce que à chaque fois il regardait gauche droite, il prenait le temps de lire les panneaux, ce qui fais qu'il a provoqué un encombrement et moi en voyant cette situation, J'ai pris mes précautions en laissant une longue distance de sécurité parce que je savais d'une minute à l'autre il pouvait faire un dégâts, puis à 20metre y' avait une intersection, le chauffeur du véhicule a allumé son clignotons gauche pour emprunté une autre route et moi en voyant ça, J'ai allumé mes feux de détresse pour prévenir les autres qui était derrière moi d'un obstacle, et finalement il n'a pas pris l'intersection et a fait même pas 3metre quand tout à coup, je le voyais reculé comme si il était tous seul sur la route puis, je lui ai clac sonné et en même temps j'essayé de reculé le maximum pour qu'il me touche pas et hamdoulah je me suis bien en sortie. »

2) Analyse des entretiens :

- Les facteurs influençant la perception et la prise de risque :

Les incidents Types de facteurs	Nombre d'incidents	Les cas concernés
Individuels	09	Cas4, cas6, cas7, cas 10, cas12, cas13.cas8, cas9, cas11
Environnementaux	04	Cas1, cas2, cas5, cas3
Organisationnels	3	Cas8, cas9, cas11
Total	16¹	

Le tableau ci-dessus montre la répartition de notre échantillon selon trois (03) facteurs essentiels influençant la perception et la prise de risque chez les routiers. Au total, 16 incidents ont été identifiés. D'abords,..., les facteurs individuel avec 9 incidents qui concernent ces Cas suivants

¹ Le nombre de cas est supérieur au nombre de l'échantillon, car des facteurs qui se répète dans plusieurs cas.

(,4,6,7,10,12,13,8,9,11). Ensuite, les facteurs environnementaux avec 4 incidents (cas1, cas2, cas5, cas3) et Enfin, les facteurs organisationnel avec 3 incidents (, 8, 9,11). .donc les totaux du nombre des cas sont 16parisque en analysant ses derniers on a constaté que certains cas sont causé par plusieurs facteur qu'on a cité dans le tableau.

a) Facteur individuelle : a travers notre entretien nous avons constaté que **9cas** ont manifesté un comportement de prise de risque routier due a plusieurs sous facteur :

- **Transgression des règles et téléphone cellulaire :** les cas suivants (**cas10, cas 4**) affirment avoir été victime d'un accident et/ou d'un presque accident et cela pour différente raison.

D'abord, pour le **cas 10** en enfreignant le code de la route il a faillit avoir un accident en se référant a ses propos : *« je me suis dis que je vais conduire dans la 3eme voie et roulé avec une grande vitesse, comme ca au moins je me dépêcherais et gagnerais du temps pour faire une petite sieste, pour pouvoir après chargé de nouveau mon camion, et continué mon travail même si je savais que c'était dangereux puis une voiture a essayé de se rabattre dans la 3eme voix et il a failli être écrasé ».*

Ensuite, pour le **cas4** causé par un manque d'inattention en se référant a ses propos *« J'ai trouvé un encombrement donc Jai profité l'occasion pour jeté un coup d'œil a mon portable » »* ce qui fais qu'il n'été pas concentré, et quand le camion faisais une marche arrière et allais presque le touché, le conducteur a essayé d'éviter se dernier, mais il na pas pu vus qu'il n'avait pas laissé de distance de sécurité. ce qui fais qu'il a enfreint le code de la route qui est de laissé une distance de sécurité de 70cm entre deux véhicule.

- **Etat psychologique** : les cas suivants (**cas7**, **cas13**) avouent avoir été victime d'incident routier et cela pour cause émotionnel

D'abord pour le **cas7** affirme avoir presque renversé un piéton en se référant a ses propos : *« je n'étais pas bien ce jour –là parce que ma fille été très malade, j'aurais voulu être avec elle mais je devais aussi travaillé »* quand tout a coup, le portable du conducteur a sonné et l'avais pris pour répondre, ce qui fais a un moment il a été déconcentré , en se disant que peut être que l'état de sa fille s'est aggravé, en se référant a ses dires : *« J'ai directement pris mon portable et je lui ai répondu pour voir ce qui se passé »*. Donc c'est a se moment la qu'il a failli renverser un piéton. Et pour conclure vu que le conducteur été pas bien moralement ,il n'a pas bien raisonné en prenant son téléphone au volant.et le **cas 13** affirme avoir été victime d'un presque accident parce que il avait des problèmes conjugaux d'après ses dires : *« j'étais vraiment pas bien durant la soirée de se jour la parce que je me suis disputé avec ma femme »* par conséquent, comme il voulait sortir la rage qui été en lui, il s'est mis a conduire a grande vitesse en se référant a ses propos : *« je voulais vraiment sortir la rage qui été en moi donc je jouer avec les vitesses »* donc les comportements qu'ont manifestés les conducteurs étaient la cause des pensées négatif remémoré. D'après (Pécher, Lemercier et Cellier, 2009) *« conséquence état émotionnelle, l'intention au volant, processus distinct de la distraction et de l'interférence, a été étudié en induisant un état émotionnel négatif chez les conducteurs par exemple en l'incitant à ruminer ses pensée négatif »*.

- **Méconnaissance de la route** : le cas **12** avoue avoir été victime d'un presque accident routier durant son travail et cela a cause d'un conducteur qui ne connaissais pas la route d'après ses dires *« j'étais derrière un véhicule qui apparaissez qu'il ne connaissait pas trop la région parce que a chaque fois il regardé de gauche a droite et prenait le temps de lire les panneaux »* donc se dernier faisais des coups de freine a chaque fois pour lire les panneaux.

- **Croyance** : le **cas6** affirme avoir été victime d'accident routier et en nous racontant son accident nous avons constaté qu'il n'avait pas cherché à éviter le danger et il a prié dieu qu'il s'en sorte d'après ses dires « *un véhicule me venais face a face et rentré dans ma droite et moi en voyant qu'il allait me percuté Jai pas réagie Jai lâché le volant et priez dieu de me sauvé* » par conséquent, comme le conducteur na pas pu trouvé de solutions a temps pour confronté ou évité l'incident, il a fait appel a ses croyance. « l'individu ne dispose pas toujours suffisamment de moyens cognitifs nécessaires pour évaluer la situation dans sa globalité, les croyances vont alors fournir un raccourci qui allège le travail cognitif et combler les lacunes dans les connaissances sur l'événement » Deconchy(1989,cité par Mayaki,2008).

b) Facteurs environnementaux: a travers notre entretien nous avons constaté que quatre cas (**4**) ont manifesté un comportement des prise de risque sur la route durant leur travail due a plusieurs sous facteurs :

- **Etat des infrastructures routière** : les cas suivants (**cas3, cas1, cas5**) affirment avoir été victime d'un accident ou/et d'un presque accident et cela à cause de l'état de la route. D'abord, pour le **cas3** c'était à cause d'une descente dangereuse et d'un chien qui essayé de traversé la route, ce qui a effrayé et surpris le conducteur en se référant a ses propos ; « *j'avais emprunté une descente assez dangereuse tout à coup, un chien a surgie sur ma route puis sous le choc J'ai fais un coup de frein* » et par conséquent, la cocotte du camion a percuté lavant du semi. Ensuite, pour le **cas1** qui a été causé par un semi remorque qui voulait passer sous un pont qui avait une hauteur limité. ce qui signifie que se dernier dépassé la hauteur exigé. En se référant a ses propos : « *j'apercevais a lavant un semi remorque chargé qui s'apprété à passer sous le pont, alors que son semi dépassait la hauteur exigé* » par conséquent, il s'est retrouvait coincé, donc il a essayé de le fuir d'après ses propos : « *Jai réfléchie a un plan B qui été de faire*

une marche arrière, vu que j'avais un peu d'espace pour ne pas être écrasé par la remorque. Donc hamdoulah » et enfin le **cas 5** causé par une chaussé serré alors il n'y avait pas assez d'espace pour que deux semi remorque passe, donc c'est ce qui a causé un incident d'après ses dires « *y'avais beaucoup de virage et la route été très serré* ». donc d'après (Dreesen et al., 2004) « plus le virage est serré, plus le risque d'accident est élevé ».

- **Facteur météo** : pour le **cas2** qui a été causé par une chaussé glissante vue que se jour la c'était un jour de pluie. D'après ses dires : « *J'ai essayé de freiné et comme la chaussé été glissante je n'avais pas pu arrêter mon semi, ce Qui a provoqué un carambolage* » quand il pleut la chaussé devient glissante et dangereuse pour les conducteur. « Les facteurs de variation saisonnière doivent manifestement être pris en considérations dans toute études des accident de la route. En effet les conditions météorologiques influent probablement sur la fréquence des accidents. (NORMAM L G 1962).

c) Facteurs organisationnel : a travers notre entretien nous avons constaté que trois (3) cas ont manifesté un comportement de prise de risque routier due a des sous facteur :

- **Pression temporelle** : les cas suivants (**cas8**, **cas9**, **cas11**) affirment avoir été victime d'un accident ou/et d'un presque accident et cela à cause d'une pression venant de la part de la hiérarchie. D'abord, pour le **cas 8** affirme avoir été victime d'une pression venant de la part de son patron car , il la appelé pour lui dire qu'il n'allais pas venir parce que il était malade, mais il lui a refusé, en se référant a ses propos : « *j'avais même appelé mon parton pour le prévenir que je n'allais pas venir mais il ma dit que j'étais obligé que je vienne* » et comme il été enrhumé, donc il avait pris un médicament sans avoir lu sa notice, pour voir si il

n' y avait pas d'effet secondaire, comme par exemple la 'somnolence' ce qui n'était pas bon pour lui vu que c'est un routier , d'après ses propos : « avant de partir j'avais pris un médicament anti rhume pour que je me soulage un peu, sans avoir à lire sa notice ». ensuite, pour le **cas9** il voulait prendre une journée pour faire quelque truc, mais il avait beaucoup de travail car il faisait un travail de deux Personne d'après ses propos : « *j'avais besoin de prendre une journée durant la semaine pour régler quelques trucs familial mais j'avais beaucoup de travail, j'étais sous pression* » par conséquent le conducteur était épuisé, avec toute cette pression en tête en se référant a ses dires : « *une envie de dormir m'est venu je me sentais très faible, mes yeux se fermé tous seul* ».par conséquent, tellement le chauffeur était fatigué il ses endormit au volant. D'après (Sperandio1988) «il peut se produire un phénomène de surcharge favorable à l'endormissement de l'opérateur lorsque l'organisme travaille en dessous de ses possibilité » Et enfin, pour le **cas 11** quand il était sur la route son patron lavait contacté pour lui dire de se dépêcher en se référant a ses propos :« *Jai reçu un appel de mon responsable pour me dire qu'il fallait que je me dépêche pour livrer* » ce qui a poussé celui-ci a enfreindre le code de la route ; en augmentant la vitesse d'prés ses propos :« *Jai augmenté la vitesse même si je savais que c'était interdit et qu'on avait une vitesse a ne pas dépassé* ».donc selon Wickens (1992), « la capacité d'attention serait limité le stresse du conducteur, couplé ou non avec une augmentions des demandes de la tache pourrait entrainer une baisse de l'attention, porté sur la tache de conduite et accroitre la probabilité d'accident ».

1- La vérification des l'hypothèse :

Après l'analyse et l'interprétation des résultats, on arrive à l'étape de vérification des hypothèses proposées au début de notre recherche :

L'hypothèse générale :

Il ya des facteurs qui influencent la perception des risques chez les routiers ».

Après l'enquête réalisé aux prés des routiers qui travaillent au sein de l'entreprise Betonex, on a constaté qu'il ya des facteurs qui influencent leurs perception des risque.

À partir des résultats obtenus sur le terrain, on peut dire que notre hypothèse qui est la suivante : « *il ya des facteurs qui influencent la perception des risques chez les routiers » est confirmée.*

Les hypothèses secondaires :

La première hypothèse

« Les facteurs individuels influencent la perception de risque chez les routiers ».

L'analyse réalisée au sein de l'entreprise Betonex ainsi que les témoignages des routiers montrent qu'il ya différents les facteurs individuels influencent leurs perceptions du risque, telles que :

- Transgression des règles et téléphone cellulaire
- L'état psychologique
- Méconnaissance de la route
- Croyances

De ce fait, comme le précise Van Elslande (2001), « l'origine des erreurs relève d'un 'ensemble de paramètres notamment conatifs, relatif aux motivations (e.g. rattraper un retard) aux émotions (impatience, peur), a l'état

psychologique (niveau d'attention) et physiologique (niveau de vigilance), etc. » il est donc nécessaire de prendre en compte différents biais (affectifs, cognitifs, psycho-sociaux) (Dubois et Desrichard).

On est arrivé à confirmer notre hypothèse secondaire qui est : « *Les facteurs individuels influencent la perception de risque chez les routiers* ».

La deuxième hypothèse

« *Les facteurs organisationnels influencent la perception de risque chez les routiers* ».

Notre enquête réalisée aux prés des routiers de l'entreprise Betonnex démontre que les facteurs organisationnel influencent la perception de risque chez ces routiers. D'après notre analyse des entretiens et de leurs incidents relatés, on a trouvé un seul facteur organisationnel qui influence leurs perceptions du risque qui est :

- La pression temporelle.

De ce fait, on s'appuyant sur les approches épidémiologiques de Chiron et Coll.(2005) et de Pascal-Renaux(2007) caractérisent les populations à risque et mettent en évidence l'effet de certains facteurs sur la survenue d'accidents de mission(existence de contrainte horaires, difficulté avec la hiérarchie).

On est arrivé à confirmer notre hypothèse qui est la suivante : « *Les facteurs organisationnels influencent la perception de risque chez les routiers* ».

La troisième hypothèse

« *Les facteurs environnementaux influencent la perception de risque chez les routiers* ».

D'après Notre enquête réalisé aux prés des routiers de l'entreprise Betonnex et grâce à notre analyse des incidents racontés, nous avons constaté qu'il ya quelque facteurs environnementaux qui influencent leurs perceptions de risque. Parmi ces facteurs on cite :

- L'état des infrastructures routières.
- Facteurs météo.

On est arrivé à confirmé notre hypothèse qui est:« *Les facteurs environnementaux influencent la perception de risque* Et on s'appuyant sur les travaux de Promising(2001) et Kandela (1993) qui démontre que «... le réseau routier influence le risque de collision parce que il détermine la façon dont les usagers de la route perçoivent leur environnement ».

Conclusion

Nos hypothèses sont confirmées globalement, et cela grâce à l'analyse des différentes incidents racontés part chacun de nos enquêtés, ainsi que en se référant aux études antérieurs.

Conclusion général:

Notre présente investigation s'est portée sur l'impact des différents facteurs individuel, organisationnel et environnementaux sur la perception des risques chez les routiers, en résumé « *la perception et la prise du risque chez les routiers* ». Notre objectif était de démontrer la relation qui existe entre la perception et la prise de risque chez les routiers.

Nos hypothèses sont confirmées à base d'une recherche bibliographique; d'un ensemble de questions posés aux routiers durant l'entretien qui a porté sur comment dans leurs pratiques quotidiennes, ils ont pu faire face ou non à des situations critiques. Nous avons aussi discuté des situations de presque-accident ou accidents qu'ils ont rencontrés, c'est-à-dire des situations qu'ils ont vécu durant lesquelles ils étaient « à 2 doigts » d'un événement grave pour eux ou pour les autres usagers de la route, où ils ont pu faire face ou non à l'accident.

Nous avons conclu que les conducteurs routiers rencontrent plusieurs facteurs qui peuvent influencer leurs perceptions et leurs prises de risque et qui sont la plus part du temps les causes majeures des accidents routiers.

Nous souhaitons à travers ce modeste essai, que nous avons porté quelques éléments explicatifs de notre champ d'étude « *la perception et la prise de risque chez les routiers* », et d'ouvrir de nouvelles perspectives sur le plan théorique et pratique pour d'autres recherches ultérieures.

Bibliographique

➤ Liste PDF :

- 1) .Bernard GROSCHTERN – PRECISIUM GROUPE - Président de la Commission et all. « Prévention des risques routiers en entreprise » AMRAE,2014.
- 2) Frédéric Letirand, Patricia Delhomme« Accessibilité des croyances associées aux deux options d'une alternative comportementale. Une piste à explorer pour mieux expliquer le comportement de vitesse des jeunes conducteurs ? », *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale* 2006/1 (Numéro 69), p. 3-14.DOI 10.3917/cips.069.0003.
- 3) Kouabenan Dongo Rémi *et al.*, « Chapitre 9. Perception et acceptation du risque routier: déterminismes sociaux et psychologiques », *in* Dongo Rémi Kouabenan *et al.*, *Psychologie du risque De Boeck Supérieur « Ouvertures psychologiques »*, 2007 p. 111-119 .
- 4) Kouabenan Dongo Rémi *et al.*, « Conclusion générale », *in* Dongo Rémi Kouabenan *et al.*, *Psychologie du risque De Boeck Supérieur « Ouvertures psychologiques »*, 2007 p. 173-176.
- 5) Philippe Légé. « Sécurité et sûreté des transports ». DRI et DGITM, décembre 2008.
- 6) P. Van Elslande. ‘ Erreurs de conduite et besoins d’aide : une approche accidentologique en ergonomie’. Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, Département mécanismes d’accidents (INRETS-MA), chemin de la Croix-Blanche, F 13300 Salon-de-Provence,2003/3
- 7)
- 8) Van Belleghem, L. & Tourne, M. (2010) Analyser l’activité de conduite professionnelle : approche ergonomique et illustrations. Dossier Technique n° 25 de la Mutualité Sociale Agricole (MSA).

➤ **Les thèses**

- 9) ABOU dumentier Alescia, « la prise de risque de risque dans l'espace routier chez le préadolescent implication de l'identité sescuée, la recherche de sensation , l'estime de soi , l'attachement aux parents et supervision parentale », thèse du doctorat, université paris ouest, 2010
- 10) Anne-Laure GATIGNON- TURNAU ATER (LIRHE). « Proposition d'une echelle de mesure de la perception des participatives de RSE par les salariés ». Université des Sciences Sociales de Toulouse Place Anatole France, Bât. J, 3ème étage 31042 Toulouse Cedex 16e Conférence de l'AGRH- Paris Dauphine ,15 et 16 septembre 2005.
- 11) FLORENCE HUGUENIN Richard. « diagnostiquer le risque routier par une approche géographique première considération ». THEMA UPRESA 6049, Université de Franche-Comté et INRETS, Département d'Evaluation et de Recherche en Accidentologie
- 12) Stephen E. PALMER. « Modern Theories of Gestalt Perception Département de psychologie ». Université de Californie, 1999/1.
- 13) MILHABET, Isabelle, DESRICHARD, Olivier, VERLHIAC, Jean-François. Comparaison sociale et perception des risques : l'optimisme comparatif. In: In Beauvois, J-L, Joulé, R-V. & Monteil, J-M. Perspectives cognitives et conduites sociales (Vol. 8). Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2002. p. 215-245.
- 14) S.Charron et al :le travail humain(vol.74).Presse universitaire de France,2011/2
- 15) Temmerman P., Slootmans F., Lequeux Q., (2016) Les accidents impliquant des camions – Phase 1 – Étendue du problème, revue de littérature, analyse des données d'accidents et enquête. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands ond

➤ **Les articles :**

- 16) CAILLARD JEAN- FRANCOIS, « les accidents de la route », In :fiches thématiques, association prévention routière, 2006, p 02
- 17) Lewhe Mahugnon JORYS & Mlle Zemmour Ouarda . Accident de la route et identification des facteurs de risque, Etude prospective réalisée au niveau du service de médecine légale du CHU d'Annaba a propos de 236 cas) par Mr Faculté de medecine Badji Mokhtar de Annaba (Algérie) - Docteur en medecine 2009.
- 18) Oms journée mondiale de la santé, l'accident de la route n'est pas un fatalité,2004.In,<http://www.Who.int/dg/lee/speeches /2004/worldhealthday/>

➤ **Les dictionnaires :**

- 19) BLOCH, H et col, « dictionnaire fondamentale de la psychologie », Bordos, Ed Larousse, 1997.
- 20) BLOCH, CHEMAMA et all, *le grand dictionnaire de la psychologie*, Larousse,Paris, 1992.
- 21) DORTIER J F, *Dictionnaire des sciences Humaines*, Auxerre, Editions SciencesHumaines, 2004.

Annexes

Annexe n° 1

Guide d'entretien :

La consigne

Nous allons recueillir un maximum d'évènements qu'on va analyser.

«L'entretien que nous allons mener restera anonyme : les informations seront traitées de manière globale, avec les autres informations recueillies auprès de vos collègues.

L'objectif de cet entretien est de comprendre comment dans votre pratique quotidienne, vous avez pu faire face ou non à des situations critiques. Nous allons donc discuter de situations de presque accident ou accidents que vous avez rencontrés, c'est-à-dire de situations que vous avez vécu durant lesquelles vous étiez « à 2 doigts » d'un évènement grave pour vous ou pour les autres usagers de la route.

1. Avez-vous déjà été victime d'accident ? si c'est oui racontez nous.
2. Comment faites vous pour éviter un risque ???
3. Pensez vous que l'expérience joue un rôle important pour la conduite professionnelle
4. Comment avez-vous réagi ?
5. Qu'attendiez vous/ qu'espériez vous à ce moment là / en agissant de la sorte ?
6. Quelles informations/connaissances/ressources avez-vous utilisées ?
7. Qu'est ce qui a changé le cours des évènements ?

8. Quelles informations/connaissances/ressources vous manquaient pour agir à cet instant ?

9. Quels éléments/informations/connaissances vous auraient facilité la « tâche » ?