



Université Abderrahmane Mira de Bejaia

Faculté des Sciences Humaines et Sociales

Département des Sciences Sociales

Mémoire de fin de cycle

Les déterminants de la prise du risque chez les routiers approche par : Analyse de travail

Cas des conducteur de la SARL Ramdy

En vue de l'obtention du diplôme de Master en Psychologie

**Option : Psychologie du Travail et des Organisations, et
Gestion des Ressources Humaines**

Réalisé par :

IGUENATEN Celia

Encadré par :

Dr. DJEFFAL Mokrane

Année universitaire : 2020/2021

Remerciements

J'adresse mes premiers remerciements les plus dévoués à notre créateur et maître ALLAH pour tous et chacun de ses bienfaits, et qu'il nous guide encore vers le meilleur de ce monde et de l'autre et qu'il fasse de ce travail un acte d'adoration.

Mes remerciements les plus sincères, je les adresse à mes parents pour m'avoir encouragé durant toutes mes années d'études. Ce travail témoigne de leur confiance et de leur soutien dans les moments les plus difficiles, qu'ils trouvent ici l'expression de ma reconnaissance.

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

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

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

Dédicaces

La vie sème sur nos chemins divers obstacles à surmonter, mais elle met, également, sur ce dernier plusieurs personnes qui nous aident à le faire.

Ainsi, je dédie ce travail à toutes ces personnes sans lesquelles ma vie ne serait pas la même.

A mes très chers parents qui sont toujours avec moi dans les moments difficiles.

Je vous dédie ce travail en témoignage de mon profond amour.

A mes frères (Lyes, kiki), A mes sœurs (Lila, fatma)

A toute la famille, particulièrement à mes grands-parents et mes chère tante Fahima et Dalila. et Pour mes chers oncles Farid, Smail, Mourad.

Mon chère fiancé Azzedine A tous mes amis spécialement Cherifa Bahlouli, benbarkane sabrina, Linda Takka, Linda Mazouz, Mamache Zinedine Et A tous les gens que j'aime.

Celia

Résumé :

La prise de risqué et la transgression des règles chez les conducteurs professionnels s'inscrit à la fois dans un contexte de travail et celui de la conduite en environnement routier avec chacun leurs propres paramètres.

Le concept qui permet de mieux exprimer cette dualité est la situation de conduite professionnelle. Cette dernière, permet de mettre en avant Tout au long de ce travail, les facteurs qui sont derrière la prise du risque des routiers pendant leur trajet.

Notre présente investigation s'est portée sur l'impact des différents facteurs matériels, Organisationnel et environnementaux et humaine sur la prise du risque chez les routiers.

Là on a effecteur une partie théorique on a essayé de mettre en évidence les déterminât de la prise de risque chez les routiers et les facteurs qui contribuer au risque routier professionnel, qui sont multiples comme nous avons pu le constater, qui sont généralement liées aux systèmes de circulation : l'usager, le véhicule et l'environnement et l'organisation.

Dans la partie pratique, nous avons porté notre attention sur les différents déterminants de la prise de risque présents au sein de l'entreprise Ramdy. Puis on a interrogé sur lesquelles d'entre ces facteur sont susceptible de provoquer les situations de risque. Vers la fin on est arrivé à déterminer que les facteurs environnementaux et les facteurs humaine qui influencer la prises de risque des conducteur et qui sont la plus part du temps les causes majeure des accidents routier. Le résultat ayant confirmé et infirmer nous hypothèses.

Mots clés : prise de risque, analyse de l'activité, activité de conduite professionnelle, risque routier professionnelle.

Abstract:

Taking risks and breaking the rules among professional drivers is part of both a work context and that of driving in a road environment, each with their own parameters.

The concept that better expresses this duality is the professional conduct situation. The latter, allows to put forward Throughout this work, the factors which are behind the risk taking of the truck drivers during their journey.

Our present investigation focused on the impact of different material factors, Organizational and environmental and human on risk taking among truck drivers.

There we carried out a theoretical part we tried to highlight the determinants of risk taking among truck drivers and the factors that contribute to professional road risk, which are multiple, as we have seen, which are generally linked to the systems. Traffic: the user, the vehicle, the environment, and the organization.

In the practical part, we focused on the various determinants of risk taking present within the **(Randy)** business. Then we asked which of these factors are likely to cause risk situations. Towards the end, we came to determine that the environmental and human factors that influence the risk taking of the driver and which are most of the time the major causes of road accidents. The result having confirmed and invalidated our hypotheses.

Keywords: risk taking, activity analysis, professional driving activity, professional road risk.

La liste d'abréviations

Mcma	Masse en charge maximale admissible
Oms	Organisation mondiale de la sante
Pl	Poids lourd
Ptac	Poids total autorise en charge
SAA	Société algérienne d'assurance
Sarl	Société a responsable limité

Sommaire

Introduction	01
---------------------------	-----------

Partie théorique

Chapitre 1 : le cadre méthodologique de la recherche

1. Les raisons de choix du thème	06
2. Les objectifs de la recherche	06
3. La problématique	07
4. les hypothèses de la recherche.....	09
5. Définition et opérationnalisation des concepts clés	10
6 : les études antérieures	13

Chapitre 2 : les accidents de la route

1. Définition des accidents de la route	16
2. Les types d'accidents	17
3. Les causes des accidents :	17
4. Les conséquences des accidents de la route :.....	25

Chapitre 3 : la prise du risque.

1. Définition de la prise du risque.....	28
2. la prise de risque dans l'activité de travail individuelle et collective	29
3. Perception du risque et prise du risque	29
4. Les modèles explicatifs du risque	30
5. Les concepts du risque et comportement relatif au risque	34
6. Les comportements risqués et la conduite perçue comme une situation de compétition entre usagers	36
7. les déterminants de la perception du risque.....	38

Chapitre 4 : risque routier professionnel.

1. Définition des risques routiers professionnels.	42
2. Problème de sécurité dans les entreprises	42
3. Qui est touché par le risque routier professionnel	43
4. Types d'accidents de la route professionnels :.....	44
5. Contexte réglementaire	44
6. Définition des responsabilités	45

7. les facteurs qui contribuent au risque routier professionnelle -----	46
8. Le coût du risque routier professionnel-----	52

Partie pratique

Chapitre 5 : Méthode ET techniques utilisées

1. Le lieu de l'enquête -----	59
▪ Raison sociale -----	59
▪ Situation géographique -----	60
▪ Les activités de Sarl Ramdy -----	62
2. la méthode -----	63
3. la technique -----	64
4. population mère-----	66
5. l'échantillon -----	66

Chapitre 6 : analyse et interprétation des résultats

1. Les données socioprofessionnelle -----	69
2. Présentation des résultats relatifs aux déterminants de la prise du risque :-----	70
3. Présentation des résultats relatifs aux accidents de la route : -----	76
4. Discussion et interprétation des résultats :-----	78

Conclusion générale -----83

Références bibliographiques

Annexes

La liste des tableaux

N°	Titre	page
01	répartition de l'effectif selon l'âge	69
02	Répartition de l'effectif selon le niveau d'instruction	69
03	Répartition des effectifs selon le nombre d'années d'expériences dans La Poste	69

Liste des figures

		page
Figure1	Emplacement géographique de la Sarl Ramdy	60
Figure 2	Chiffre d'affaires des pôles d'activité de la SARL Ramdy	62

Introduction générale

Introduction générale

Le transport routier présente des avantages tant pour les nations que pour les particuliers dans la mesure où il facilite la circulation des marchandises et des personnes. Il permet un meilleur accès à l'emploi, aux marchés, à l'éducation, aux loisirs et aux soins, ce qui a directement et indirectement un effet positif sur la santé des populations.

En effet l'une des particularités du transport routier réside dans le fait que plusieurs types de véhicule utilisent à la fois le même espace routier, de ce fait lorsque les normes de circulation ne sont pas respectées le système connaît des dysfonctionnements et entrave, non seulement le bien-être des populations mais aussi développe un environnement d'insécurité routière.

Partout dans le monde, les accidents de la route constituent un véritable problème de santé publique qui ne cesse de prendre de l'ampleur. Les accidents de la route anéantissent des milliers de vies humaines et causent des tragédies sociales, ainsi que des pertes économiques importantes.

Conduire pour le travail est souvent plus contraignant que conduire pour les besoins de la vie courante. Le risque d'accidents du travail sur la route est souvent en relation avec la nature et les exigences du métier qu'exerce le salarié. Il augmente aussi en fonction du comportement du salarié conducteur et de ses prises de décisions lors de la conduite.

En effet les accidents routiers du travail représentent aujourd'hui environ 3 % des accidents du travail toutes causes confondues, et plus de 20 % de l'ensemble des accidents mortels de travail (pour le régime général de la Sécurité sociale). Au-delà des risques de dommages corporels en cas d'accident de la route, le conducteur est également exposé à des risques physiques, posturaux, chimiques et psychosociaux. (<http://www.bichat-larib.com>)

Les accidents sont sources de coûts sociaux et d'assurances importants alors que la plupart des accidents de la route peuvent être classés dans la catégorie des accidents évitables et des décès évitables, que l'on cherche à réduire par la prévention, la formation, une amélioration technique des véhicules et des réseaux d'infrastructures, et un changement des comportements.

L'activité de conduite durant le travail est donc une composante de l'activité de travail. Elle est issue d'un compromis réalisé entre les prescriptions et les rapports du sujet à ces

prescriptions. La conduite peut être considérée comme une action répondant à un but, permettant d'atteindre le motif de l'activité. (Fourrière & Six, 2010)

L'exposition aux risques lors de déplacements professionnels est ainsi liée aux déterminants du travail et peut se comprendre par une lecture de l'activité de travail. Le risque et la prise de risque sont des éléments de l'activité de travail développée par le sujet, mais également des éléments dépendants de l'activité du collectif de travail.

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.

Dans la même logique, la prise de risque menant à des accidents est une composante du travail auquel peuvent s'appliquer les moyens de prévention des risques professionnels.

Jusqu'alors, les recherches menées sur le risque routier en Algérie concernaient majoritairement une activité de conduite non professionnelle. D'où notre étude qui s'inscrit dans une perspective de recherche qui traite le risque professionnel chez les travailleurs exposés à la mobilité dans le cadre de leur travail considéré alors, comme accident de travail et comme un accident de la route. Selon l'article 06 de la loi n°83-13 du 2 juillet

1983 relatives aux accidents de travail et aux maladies professionnelles, " est considéré comme accident du travail, tout accident ayant entraîné une lésion corporelle, imputable à une cause soudaine, extérieure et survenue dans le cadre de la relation de travail.

Le phénomène des accidents de la route professionnelle prend de l'ampleur en Algérie à cause des conséquences humaines graves et des coûts qu'ils occasionnent pour la société. La maîtrise du risque professionnel est un enjeu à la fois pour les individus, l'entreprise et la société. Si les accidents de la route professionnels ont un coût, la prévention est un investissement

En Algérie Le phénomène des accidents de la circulation a pris, ces dernières années, des proportions de plus en plus inquiétantes, amenant les pouvoirs publics à agir par un durcissement de la législation régissant le domaine de la sécurité routière, parallèlement à des actions de prévention et de sensibilisation.

A cet effet, nous tentons dans notre recherche d'expliquer les déterminants de cette prise du risque chez les routiers professionnels, et de donner une idée sur les principaux facteurs de risques d'accidents de la route.

Pour atteindre notre objectif, nous avons adopté un plan de travail qui renferme les éléments suivants :

- L'introduction et le cadre général de la problématique qui comprend une problématique et les questions de recherche ainsi que les hypothèses plus l'opérationnalisation des concepts, les raisons et les objectifs du choix du thème et les recherches antérieures.
- La partie théorique divisée en trois chapitres : le premier est consacré à « accident de la route », et le deuxième chapitre abordera « la prise du risque », et le troisième étudiera « les risques routiers professionnel ».
- La partie méthodologique ou nous avons abordé : la méthode appliquée, le groupe de recherche, les outils utilisés ainsi que la présentation de l'organisme d'accueil.
- La partie pratique qui comprend une analyse des résultats et la discussion des hypothèses.
- Nous terminerons notre étude par une conclusion générale et par une liste bibliographique qui contient toute la documentation utilisée dans l'élaboration de notre recherche, ainsi que les annexes.

Partie théorique

Chapitre 1 : Cadre méthodologique de la recherche

1. Raisons de choix de thème :

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

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

- ✓ Approfondie nos connaissances théoriques en psychologie de travail et des organisations.
- ✓ Comprendre le phénomène des accidents de la route en Algérie qui devient une situation très inquiétante.
- ✓ Appliquer de nos connaissances et savoir-faire sur le terrain et faire une pratique sur tous ce qu'on acquiert tout au long de notre cursus.
- ✓ C'est un sujet récent qui s'inspire de la réalité, et qui mérite d'être étudié.
- ✓ Le sujet est intéressant.
- ✓ Donner une certaine importance aux différents risques qu'encourent les routiers.
- ✓ Découvrir les véritables raisons des accidents routiers.

2. Les objectifs de la recherche :

- ✓ Approfondie nos connaissances théoriques en psychologie de travail et des organisations.
- ✓ Acquérir des nouvelles connaissances sur la prise des risques routiers au sein de l'entreprise Ramdy.
- ✓ Appliquer de nos connaissances et savoir-faire sur le terrain et faire une pratique sur tous ce qu'on acquiert tout au long de notre cursus.
- ✓ C'est un sujet récent qui s'inspire de la réalité, et qui mérite d'être étudié.
- ✓ Le sujet est intéressant.
- ✓ Ouvrir de nouvelles pistes de recherche élaborant la conduite risquée.

3. problématique :

La prise de risque est un mécanisme complexe, déterminé par des facteurs très différents qui reposent autant sur les particularités propres à chacun que sur la psychologie. (<https://www.ideal-investisseur.fr>)

Cette prise de risque est donc une action consciente, délibérée, effectuée par le sujet. Elle peut être liée, comme l'indiqué Le plat (1998), à un non-respect des règles de sécurité, car celles-ci sont jugées inacceptables ou se révèlent inaccessibles. Comme elle regroupe le comportement de prise de risque dans le travail que nous pouvons regrouper en facteurs individuels et collectif.

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 Fourrière et Francis six. 2014*).

La prise de risque est inhérente à la transgression, elle peut cacher une obligation, un moyen d'atteindre des objectifs inaccessibles autrement. Le conducteur prend déjà des risques en conduisant sur une certaine distance et sur certains types de route mais ce risque s'amplifie durant la transgression ou le comportement s'avère dangereux pour la sécurité du conducteur et des usagers de la route. (*Rouff, 2003*).

Et parmi ces risques on trouve Le risque routier professionnel qui constitue la première cause de mortalité au travail, ce risque à des conséquences sanitaires et économiques importantes, outre l'impact direct physique et psychologique sur ceux qui y sont directement touchés.

En effet l'une des particularités du transport routier réside dans le fait que plusieurs types de véhicules utilisent à la fois le même espace routier, de ce fait lorsque les normes de circulation ne sont pas respectées le système connaît des dysfonctionnements et entravent, non seulement le bien-être des populations mais aussi développe un environnement d'insécurité routière. 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.

Aujourd'hui le risque routier, est considéré parmi le premier de tous les risques professionnels quant au nombre de décès provoqué, les accidents impliquant les routiers professionnels surtout

les poids lourds sont peu nombreux, mais ils sont souvent graves, (*Christine Nègre. Analyse des accidents routiers. Fév. 2018*) environ 3 % des accidents du travail toutes causes confondues, et plus de 20 % de l'ensemble des accidents mortels de travail (pour le régime général de la Sécurité sociale). Au-delà des risques de dommages corporels en cas d'accident de la route, le conducteur est également exposé à des risques physiques, posturaux, chimiques et psychosociaux. (<https://www.inrs.fr/dms/inrs/generationpdf/accueil/risques/routiers>)

Ce phénomène impose une lourde charge et des conséquences négatives à l'État, aux ménages, aux entreprises, aux assurances etc. Pour ces différentes raisons, et depuis le début des années 80, les pouvoirs publics ont toujours essayé de réduire l'ampleur de ce phénomène et de ces conséquences aussi bien sur le plan humain que sur le plan matériel en utilisant différents moyens à savoir la réglementation et les différentes compagnes de prévention et de sensibilisation. (*Mouton jean pierre, la sécurité en entreprise p05*).

Les risques routiers professionnels ont ainsi été responsables de la morte de 480 personnes en 2018, le chiffre est grimpé à 482. De plus, quand ces accidents ne causent pas la mort, ils ont Souvent des conséquences graves pour les salarié, avec des répercussions importantes sur l'organisation des entreprises. Identifié comme un des risques prioritaires du troisième plan santé au travail 2016-2020 et comme un des risques prioritaires de la politique de la sécurité routier pour la période 2018-2022 le risque routier professionnel fait aujourd'hui l'objet d'une infographie très parlante, fruit d'un travail de plusieurs partenaires institutionnels. (<https://www.presanse-pacacorse.org>)

L'Algérie comme beaucoup d'autre pays dans le monde a adopté un dispositif et une réglementation dans les lesquels sont mises en application des règles de sécurité dans le milieu du travail selon les statistique officiel 50.000 d'accident de travail se produisent chaque année en Algérie dont 750 a 800 mortels, soit près de trois décès par jour.

Selon les statistiques du centre national de prévention et de sécurité routière (CNPSR), plus de 41 000 accidents corporels ont été enregistrés sur le réseau routier algérien au cours de la seule année 2014, ayant causé près de 5 000 tués et 69 000 blessés. Le coût économique actuel de l'insécurité routière en Algérie est estimé à plus de 123 milliards de dinars algérien, soit environ 100 million d'euros (Bougueroua 2015). (<https://www.researchgate.net>)

Pour l'analyse de notre sujet et d'après nos lecture nous avons choisir le modelé théorique de (Wilde) qui expliquer la prise de risque selon : les actions du conducteur. réalise des ajustements pour que l'évaluation du risque d'accident soit égale à un niveau-cible qui permette l'équilibre. Les actions du conducteur ont pour objet de maintenir un niveau constant de risque, quelles que soient les modifications introduites dans le système de circulation. Le fonctionnement est du type « feed-back comportemental ». Les gains en sécurité sont ainsi compensés par une modification du comportement de sorte que le conducteur se trouve au même niveau de risque objectif à plus ou moins long terme. Pour Wilde, le risque que l'individu est prêt à accepter est le facteur déterminant de l'implication dans un accident.

La mise en œuvre d'une politique efficace de sécurité routière par l'état est une priorité absolue, vu le nombre de morts et de blessés sur les routes Avec le manque d'études sur ce phénomène en Algérie, nous allons tenter de mener une recherche sur les risques routier professionnelle et la prise du risque dans notre pays, de ce fait, on est orienté curieusement à poser la questions suivante qui fait véritablement l'objet principale de notre étude :

Quelle sont les déterminant de la prise du risque sur la route chez les routiers ?

Les hypothèses :

Pour répondre à cette question, nous pourrons avancer quelques hypothèses que nous allons

Vérifier tout au long de ce travail :

Hypothèse 01 :

- ❖ les facteurs environnementaux ont une influence majeure sur la prise du risque sur la route routier.

Hypothèse 2 :

- ❖ La prise de risque des conducteurs de camion est due parfois à l'état de véhicule.

Hypothèse 3 :

- ❖ les facteurs organisationnels ont un impact direct sur la prise de risque routier chez les conducteurs.

Hypothèse 4 :

- ❖ La prise de risque des conducteurs est due au non-respect du code de la route.

4-Définition des concepts :**A. Le Risque :**

Risque peut être définie comme l'éventualité d'un évènement futur, susceptible de causer généralement un dommage, une altération ; c'est donc la probabilité de l'existence d'une situation dangereuse pouvant conduire à un évènement grave par exemple un accident ou une maladie. (Jean pierre, July, France, 2003, p14-15)

Le risque s'agit d'introduire la notion de probabilité, il est maintenant assez largement considéré comme (un évènement dommageable future et de réalisation incertaine) ; autrement dit conséquence néfaste est envisagée pour quelqu'un ou quelque chose avec une probabilité plus ou moins grande de réalisation, est une gravité variable des conséquences. (*Jean pierre, 2003, p14-15*)

- **Définition psychologique :**

Le risque est la possibilité de survenue d'un évènement indésirable ... le risque est une notion complexe, de définition multiple car d'usage multidisciplinaire ; il est défini, en statistique descriptive comme la probabilité d'exposition a un danger, a un évènement (maladie, décès, accident) pendant un intervalle de temps défini.

- **Définition opérationnelle :**

Risque : sont des événements dommageable, causé par les individus soit par leur malveillance ou volontairement, un risque routier est tout danger que les conducteurs prennent lors de la conduite. . (*Jean pierre, 2003, p18*)

B. Risque professionnel :

Tous risque ayant pour origine l'activité professionnelle, c'est adire le travail rémunère, indispensable pour vivre de nos jours. Tout phénomène, tout évènement qui apparait en milieu de travail et qui présente un danger pour l'homme est appelé risque professionnel (*Nichan Margossian, p02, op.cit.*).

C. Le risque routier :

Regroupe l'ensemble des risques potentiels présents sur les routes. C'est donc la probabilité qu'un événement survienne pour un conducteur sur la route. Cela peut donc engendrer un accident, des blessures, mais également parfois la mort d'une ou plusieurs personnes. (<https://www.stage-de-sensibilisation.fr>)

D. La prise de risque :

C'est une action consciente délibérée effectuée par le sujet elle peut être liée comme la indique le plat a un non-respect des règles de sécurité car jugées inacceptables ou se révèlent inacceptables.

Elle peut également être liée a d'autre facteur qui rejoignent la classification de Goguelin (as cites in fourrière et six, 2010), regrouper en facteur individuels 'récupération de l'erreur, compromis entre la sécurité physique et l'atteinte des performances) et en facteur collectifs (idéologie défensive de métier, etc.) (*Fourrière J et Six F. (2010)*).

E. Risque routier professionnel :

Le risque routier est un risque professionnel à part entier, il constitue la première cause de décès au travail. L'anticiper c'est éviter des conséquences dramatique pour les collaborateurs de l'entreprise et l'entreprise elle-même). (<https://www.securite-routiere.gouv.fr>)

F. Définition Sécurité routière :

La sécurité routière représente l'ensemble des normes, des mécanismes et des mesures Prises par les différents acteurs en charge de la construction des infrastructures routières et de La gestion du trafic routier afin d'assurer la protection des usagers de la route, et aussi de leurs Biens. (*Houria BENCHERIF : Etude de l'insécurité routière en Algérie, p29*)

G. Définition code de la route :

C'est l'ensemble des lois concernant les usagers de la route et la conduite des véhicules. Au sens large, on ajoute à ces lois les règlements ministériels, comme l'équipement des véhicules, ou les règlements locaux ; comme la mise en sens unique d'une rue dans un village.

C'est aussi l'ensemble des règles à savoir respecter et bien utiliser pour obtenir le permis de conduire). (https://fr.wikidial.org/wiki/Code_de_la_route)

H. Définition Accident de la route :**• Selon le dictionnaire français :**

Accident de la route est un événement se déroulant sur une voie de circulation impliquant un camion, motorisé ou non ou un individu et entraînant des percussions au niveau matériel ou physique.

• Selon l'organisation mondiale de la santé :

L'accident de la route est défini comme tout accident qui s'est produit sur une route ouverte à la circulation des usagers de la route dans lequel, au moins un camion en mouvement est impliqué et provoqué des dommages corporels et/ ou matériels. Les usagers sont des composant parmi d'autre ,du flux du trafic, ils peuvent être une personne non protégé comme le piéton ou le passager d'un camion a dix roue, soit une personne protéger comme le conducteur . (https://fr.wikidial.org/wiki/Code_de_la_route)

• Définition psychologique de l'accident de la route :

Un accident de la route (ou accident sur la voie publique : AVP, ou en France accident de la circulation) est une collision non désirée, non prévue et mal anticipée, qui a lieu sur le réseau routier entre un engin roulant (notamment automobile, moto, vélo) d'une part et toute autre chose ou personne fixe ou mobile d'autre part qui engendre des blessures humaines et/ou des dégâts matériels. De nombreux facteurs contribuent aux risques de collision tels que le type de véhicule, la vitesse de circulation, l'environnement routier, l'expérience du conducteur mais aussi son comportement et son état physique. (https://fr.wikidial.org/wiki/Code_de_la_route)

I. Définition camion semi-remorque :

Véhicule de transport sans essieu de roulement a sa partie avant la quelle repose et s'articule sur l'arrière d'un tracteur routier camion semi-remorque véhicule constitue de tracteur et de la remorque l'administration des PTT a conçu et aménager sur un camion semi-remorque un bureau temporaire automobile comprennent trois guichets et dix cabines téléphonique insonorisées. (<https://www.techno-science.net/definition>).

J. Définition de chauffeur poids lourd :

Le chauffeur PL conduit tout type de véhicule routier d'une masse en charge maximale admissible MCMA (ex PTAC poids total autorisé en charge) supérieur à 3,5 tonnes destiné au transport national ou international de marchandises sous forme solide ou liquide (camion-citerne). Il peut s'agir d'un véhicule isolé ou avec remorque pouvant aller jusqu'à 44 tonnes.

Le chauffeur PL effectue aussi les tâches d'arrimage de charges, contrôle de marchandises, éventuel bâchage et débâchage, émargement de documents. Il peut réaliser également le chargement et le déchargement, ainsi que l'entretien courant de suivi du véhicule. (<https://www.techno-science.net/definition>).

5-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 presse, en vue d'appréhender le rôle des médias 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.

Chapitre 2 : les accidents de la route

1-Définition accident de la route :

Selon l'organisation mondiale de la santé oms, 2003 l'accident de la route est défini comme tout accident qui s'est produit sur une route ouvert à la circulation des usagers de la route dans lequel, au moins un véhicule en mouvement est impliqué et a provoqué des dommages corporels et ou matériel. (*OMS, rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, glossaire des statistiques de transport, 2004*).

➤ Accident de la route :

Est un choc qui a lieu sur le réseau routier entre un engin roulant (automobile, moto, vélo, etc.) et toute autre chose ou personne et qui engendre des blessures humaines et/ou des dégâts matériels. De nombreux facteurs contribuent aux risques de collision telle que type de véhicule, la vitesse de circulation, l'environnement routier, l'expérience du conducteur, le sexe mais aussi son comportement et son état physique.

Selon l'OMS les accidents de la route dans le monde tuent chaque année environ 1,3 million de personnes et font de 20 à 50 millions de blessés.

([http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/Accidentde la route](http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/Accidentde%20la%20route))

➤ Accidentologie routière

Le terme accidentologie a été créé en 1968 par les chercheurs de l'ONSER, l'organisme national de la recherche dans le domaine de la sécurité routière qui est devenue l'INRETS (Institut National de Recherches et d'Etude des Transports et de leur Sécurité) est finalement l'IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologie des Transports de l'Aménagement et des Réseaux). L'intention était d'individualiser une activité souvent confondue avec traumatologie. Cette dernière s'intéresse à la phase finale de l'accident, celle qui provoque les lésions, alors que la compréhension de l'accident commence avant l'ouverture de la portière de l'accidentologie est alors l'étude des accidents en terme d'aspects et mécanismes qui permettent d'identifier les facteurs impliqués. (*ACHAT .M, ANKIK.K, mémoire de master en sciences économiques, Université de Bejaia. 2015*)

En accidentologie, deux types d'approches sont possibles, selon le critère que l'on choisit de privilégier : l'accident ou le traumatisme induit par celui-ci (*CHARCHAL. Thèse doctorat en sciences économiques université de Bejaia Mai 2018*)

Dans l'approche « accident », la victime intervient surtout comme critère de sélection des accidents avec blessures corporelles légères, graves ou mortelles. Elle est essentiellement évaluée en termes de réduction de la mortalité. Quant à l'approche « traumatisme » elle repose sur l'état de santé consolidé de la victime : décès ou survie avec ou sans séquelles. Elle s'intéresse non pas à l'accident mortel mais aux causes du décès, et non pas à la corporalité de l'accident, mais aux causes des handicaps graves. Les avantages de cette approche par rapport à la précédente résident dans le fait de permettre d'identifier des priorités permettant de réduire les conséquences humaines des accidents de la route (*UMRESTTE, Rapport UMRESTTE n° 0406 Novembre 2004.P4. In HIDRA. Y. Thèse doctorat en sciences économiques université de Bejaia Mai 2018.*)

2-type d'accident de la route :

Il existe deux types d'accident de la route : les accidents matériels et les accidents corporels.

2-1 : les accidents corporels :

Les accidents corporelle sont des accidents qui se manifestent par des dommages corporels (blessés, tués) il peut s'agir d'un accident de piéton ou d'un accident entre deux véhicules. Un accident corporel est une collision qui s'est produite sur une route ou sur rue ouverte à la circulation publique qui a provoqué au moins une victime.

2-2 : les accidents matériels :

Ce sont les accidents qui n'enregistrent pas de victime tuée ou blessée mais des pertes matérielles concernant le véhicule ou des équipements. (*Drissi .C, Mazioua.w., mémoire de master en science économiques université de Bejaia. 2014, p6*)

3- les causes d'accident de la route :

Les accidents de la route résultent de la combinaison de multiples facteurs :

La puissance et la conception des véhicules leur état de fonctionnement , la qualité des voies de circulation, les conditions climatiques , la réglementation et la façon dont elle est imposée sont autant de déterminants qui sont à mettre en parallèle avec l'état de santé mais aussi les valeurs, les attitudes et les comportements des conducteurs, tout ce qui constitue ce « facteur humain » dont on sait qu'il est impliqué dans près de 90% des cas en Algérie. (*Hydra modélisations des*

indicateurs du risque routier en Algérie .thèse doctorat en sciences économie université de Bejaia mai2018).

3-1 causes liées aux facteurs humains :

Les causes liées aux facteurs humains sont nombreuses, nous citons dans ce qui suit les principales qui ont marqué l'insécurité routier dans le monde. Les statistiques mondiales accablent L'homme de la responsabilité de 90/ des accidents de la route. (*sadmi K, oukrid a. Mémoire de master économie de transport .université de bejaia2016/2017.p17*)

➤ la vitesse :

Des étude et travaux de recherche ont montré que la vitesse est la première cause des accidents. (*Hidra .y. modélisations des indicateurs du risque routier en Algérie .thèse doctorat en sciences économie université de Bejaia mai2018).*

Une vitesse excessive réduit la capacité de négocier les virages, de contrôler le véhicule en cas de routes en mauvais état et de ralentir ou d'arrêter le véhicule lorsque une situation d'urgence imprévue l'impose. Les technologies comme les ceintures de sécurité et les sacs gonflables aident à protéger les conducteurs et les passagers, mais en cas d'accident survenant à grande vitesse, ces dispositifs ne suffisent souvent pas à protéger efficacement les occupants des voitures. Et il ne faut pas oublier les usagers vulnérables de la route, comme les motocyclistes, les cyclistes et les piétons qui ne sont pas protégés par ces équipements.

Il existe un lien direct entre l'augmentation de la vitesse, la probabilité de survenance d'un accident et la gravité des conséquences de cet accident.

En 2004, l'OMS a montré l'incidence de la vitesse sur les accidents et blessures qui en résultent comme suit (*OMS .2004.p81*) :

- ✓ une augmentation de la vitesse de 1km/h est associée à une augmentation de 3/ du risque d'accident avec blessures.
- ✓ pour les occupants d'une voiture accidentée à une vitesse de 80km/h, la probabilité de décès est 20 fois supérieure à ce qu'elle aurait été à 32km/h.
- ✓ les piétons ont 90/ de chance de survivre à une collision avec une voiture lancée à 30km/h ou moins. Mais moins de 50/ de chance de survie en cas de collision à 45km/h.
- ✓ la probabilité qu'un piéton soit tué est multipliée par huit lorsque la vitesse passe de 30km/h à 50mk/h.

➤ **conduite en état d'ébriété ou sous l'influence de substances psychoactives :**

La conduite sous l'emprise de l'alcool ou de toute substance psychoactive augmente le risque d'accident pouvant faire des morts ou des blessés grave.

En cas de conduite en état d'ébriété, il Ya un risque d'accident dès qu'il y a un taux d'alcoolémie, même bas, et ce risque augmente sensiblement lorsque le taux est »0,04g/dl (gramme d'alcool par décilitre du sang) chez les conducteur.

En cas de conduite sous l'emprise de stupéfiants, le risque d'accident augmente différemment selon la drogue utilisée. Par exemple, le risque d'accident mortel chez ceux qui ont consommé des amphétamines est multiplié par 5 environ par rapport à celui qui n'a pas pris ce type de produit. (Oms 2004, p82)

➤ **l'imprudence des piétons :**

Les piétons sont très mobiles et changent facilement leur direction, ils cherchent a priori, le chemin le plus direct, donc leur comportement est en grande partie déterminé par leur motifs qui peuvent être variés. Autrement dit, les piétons sont imprudents dans leurs déplacements ce qui augmente le risque d'exposition aux accidents.

En plus des causes intrinsèques et des comportements des piétons d'autres facteurs influent sur les accidents des piétons, il fait que dans les pays à faible revenu les aménagements (passages pour piétons) pour les piétons sont rudimentaires, mauvaise visibilité dans les rues et mauvaises « connaissance » de la sécurité de la part des piétons.

(http://www.who.int/violence_injury_prevention)

➤ **L'utilisation de téléphone mobile :**

La distraction au volant est un important facteur de risque d'accidents de la circulation. La distraction des conducteurs a des origines diverses parmi les sources de distraction on trouve en premier lieu l'utilisation de téléphone portable lors de la conduite. L'usage accru des téléphones mobiles fait partie de l'intégration plus générale de la technologie de l'information et de communication dans le monde entier, qui permet un flux instantané et continu d'information et de contacts sociaux. Dans ce cas, les réactions des conducteurs aux situations dangereuses sont plus lentes (elles augmentent de 0,5 à 1,5 secondes) quand l'attention est également portée à une tâche secondaire, il a été démontré, aussi que les conducteurs utilisant

un téléphone portable au volant présentent quatre fois plus de risques d'accidents que ceux qui n'en utilisent pas (http://www.who.int/violence_injury_prevention)

➤ la fatigue de conducteur :

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

- ✓ les jeunes âgés de 16 à 29 ans surtout les hommes
- ✓ les travailleurs de quarts dont le sommeil est perturbé par un travail de nuit ou par des heures de travail long et irrégulier.

Selon Pratt (2003) la fatigue affecte la performance des conducteurs en diminuant leur capacité à gérer l'information, en réduisant l'attention et en augmentant le temps de réactions sans compter que cela peut favoriser l'endormissement du conducteur au volant. Cet auteur souligne aussi que, même si la fatigue affecte tous les types de conducteurs, ceux qui utilisent des véhicules commerciaux peuvent être plus sujets à ce problème. (Pratt S. (2013) Rapport N°791 IRSST, P18).

Les statistiques canadiennes indiquent que la fatigue au volant serait en cause dans 19,2% des accidents mortels et dans 22,9% de l'ensemble des accidents avec blessures corporelles, au Québec entre 2000-2005, en moyenne 133 accidents mortels liés à la fatigue et 7217 avec autres blessures corporelles sont enregistrés (Paul Gobeil SAAQ, le 30 avril 2008.p22)

➤ l'expérience et l'âge de conducteur :

L'âge des conducteurs est un facteur important dans la survenance des accidents de la route.

Les statistiques au niveau international montrent que les jeunes conducteurs sont impliqués dans la plupart des accidents de la route. Cette fréquence d'implication s'explique par leur disponibilité à prendre des risques qui les conduisent à adopter des comportements excessifs/ou agressifs.

Selon Brodie, Lyndal et Elias (2009), dans une étude approfondie portant sur 61 décès de conducteurs de véhicules lourds, des informations sur l'expérience de conduite étaient

Disponibles pour 28 d'entre eux et quatre de ces décès (14,2 %) ont été associés à L'inexpérience comme premier facteur causal de l'accident, en combinaison avec une vitesse Inappropriée ou un manque de jugement. (Brodie L., Lyndal B., Elias I.J.2009, pp. 557–564. In Stéphane M. François B. Patrice D. Rapport N°791 IRSST, P18. 2013).

Une autre étude « Dorn et Wahlberg » Portant Cette fois sur les accidents de 12244 conducteurs d'autobus a analysé la situation des Conducteurs ayant entre 1 et 35 ans de service, dont 95% sont des hommes et dont l'âge Moyen est de 46 ans. Les auteurs ont tenté de mesurer séparément l'effet de l'âge et de L'expérience, en mettant l'accent sur les premières années de conduite et sur le risque d'être Responsable de l'accident. Ils en arrivent à la conclusion, qu'en matière d'accident, L'expérience a un effet plus important, du moins au cours des premières années de conduite Alors que l'âge a plutôt un effet en U, c'est-à-dire que les plus jeunes autant que les plus âgés ont davantage d'accidents, ce qui est plus apparent lorsque l'expérience est gardée constante. L'effet de l'expérience au début de la conduite serait donc plus important, mais après deux à trois ans de conduite il s'amoinerait. (Dorn L. p25-35. 2008. In Stéphane M. François B. Patrice D. (2013), Rapport N°791 IRSST, P18(2013)

De plus, les auteurs (McCartt et coll 2000) arrivent à la conclusion que l'un des facteurs contribuant au risque de fatigue au volant est l'expérience de conduite, en des causes citées auparavant. Mais ceci serait lié davantage au plus grand nombre d'occasions qu'ils ont eu d'éprouver de la fatigue au volant, comparativement aux plus jeunes conducteurs. (McCarty pp. 493-504. (2000). In BOUDA, M).

➤ **La conduite sans permis de conduire :**

Selon la DGTT, les difficultés liées à l'obtention du permis de conduire ont donné naissance à des circuits parallèles de délivrance. Il est difficile d'estimer le nombre de faux permis en circulation dans la ville de Cotonou. De la même manière, beaucoup de conducteurs circulent sans permis de conduire ou n'en possèdent même pas, ignorant que le défaut du permis constitue un délit puni par le code pénal. (Toroyan T. et Peden M. Op-cit.p30)

➤ **L'état psychologique et physique du conducteur :**

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 apparait 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. ((Pratt S. (2013) *Accidents routiers, Rapport N°791 IRSST, P19*).

➤ **La ceinture de sécurité :**

Lorsqu'un véhicule est impliqué dans un accident il s'arrête brutalement. S'ils ne sont pas retenus, les corps des occupants seront soit projetés vers l'avant de la structure du véhicule très probablement contre le volant dans le cas du conducteur, ou contre le dossier des sièges avants dans le cas des passagers arrières, soit complètement éjectés du véhicule. La ceinture de sécurité est conçue pour éviter aux occupants, les chocs contre la structure interne ou l'éjection, et pour répartir les forces en jeu sur les parties les plus solides du corps humain, provoquant ainsi le minimum possible de dommage aux tissus mous. Le défaut de port de ceinture de sécurité est un facteur de risque majeur dans le décès et traumatismes dus aux accidents de la circulation concernant les occupants des véhicules. Les passagers ne portant pas leur ceinture au moment d'une collision représentent la majorité des morts sur la route dans cette catégorie. De plus, les passagers qui ne portent pas leur ceinture et subissent un choc frontal ont de très forte probabilités de souffrir de blessures à la tête (*Toroyan T. et Peden M. Op-cit.p28*)

➤ **La visibilité :**

La visibilité est l'aptitude de l'utilisateur de la route à être vu des autres usagers. Voir et être vu est d'une importance fondamentale pour la sécurité de tous les usagers de la route. La détection tardive des autres usagers est une des sources courantes de collision. Les usagers de la route vulnérables sont plus exposés que les conducteurs et passagers des automobiles aux traumatismes dus à des accidents de la circulation, en partie à cause de leur moindre visibilité. Les piétons et cyclistes sont parfois difficiles à distinguer dans la circulation, notamment de nuit ou par temps couvert. Avec leur petite taille, les enfants risquent davantage de ne pas être vus des conducteurs, et donc de passer inaperçus. Améliorer la visibilité des usagers de la route non motorisés constitue l'un des moyens de réduire la probabilité d'accidents de la route car les

conducteurs disposent ainsi d'un temps de réaction supérieur pour éviter la collision. (*Toroyan T. et Peden M. Op-cit.p33*)

➤ **L'audition :**

L'audition : C'est à la fois un système de communication et d'alarme. Le système auditif s'adapte à un environnement sonore (moteur, roulage, bruits aérodynamiques, mais aussi autoradio) pour ne détecter que les bruits significatifs. Un environnement sonore trop élevé dans le véhicule perturbe la capacité de conduite et entraîne une fatigue auditive :

- La perception et la concentration sont altérées par un niveau sonore excessif. Les informations sonores utiles, mais aussi les informations visuelles sont parasitées et le conducteur a tendance à s'isoler de son environnement réel. Le cerveau ne traite pas de manière optimale les événements qui surviennent et il réagit plus lentement à une situation d'urgence.

- Une fatigue auditive survient, favorisant l'hypovigilance dès que le trajet dépasse une certaine durée. Les motards subissent un fort bruit aérodynamique, ce qui leur rend difficile la perception d'un signal d'alarme. D'autre part l'audition se dégrade avec l'âge.

(<http://www.bichatlarib.com> file)

3-2 Les Causes liées au véhicule

La conception d'un véhicule peut influencer considérablement sur les blessures subies en cas d'accident, mais on évalue généralement sa contribution aux collisions, par le biais de défauts, à 3 % environ dans les pays à revenu élevé. L'inspection périodique des véhicules ne semble pas contribuer à réduire le nombre d'accidents de la circulation, mais les inspections et les contrôles qui visent la surcharge et l'entretien lié à la sécurité des poids lourds commerciaux et des autobus sont probablement importants pour les véhicules de plus de 12 ans. Rien ne prouve de manière générale que l'inspection périodique des véhicules automobiles réduise les taux de collisions, sauf dans le cas des véhicules commerciaux, les freins défectueux sur les gros camions constituant un facteur de risque avéré. (*OMS, 2004, p93, Op cit*).

3-3 Les Causes liées à l'environnement routier

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

Les défauts dans la conception de la route entraînent des accidents dans la mesure où les Conducteurs ne parviennent pas à apprécier de manière adéquate les possibilités et les risques dans une configuration de route donnée. Les facteurs liés à un environnement défavorable contribuent aux accidents en rendant plus difficiles les manœuvres du véhicule. Les signalisations ou équipements inadaptés constituent un manque d'informations pour le conducteur qui ne peut anticiper un éventuel danger. Les obstructions, enfin, représentent des dangers imprévus. En outre les conditions météorologiques multiplient les risques d'accidents surtout lorsqu'elles sont accompagnées d'une mauvaise conception de la route. (*Dermel. Mémoire de Magister en sciences économiques université de Bejaia. Avril 2008. P16*)

3.4 Les 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. Quant aux travaux de Promission (2001) et Kandela (1993), ils ont mis l'accent sur les défauts de conception de la route selon des accidents de la route.

L'état des infrastructures routières justifie également le phénomène des accidents de la route au Bénin. Au Bénin, les chaussées sont exigües et ne peuvent supporter un trafic croissant. Le parc automobile est passé de 11187 en 1995 à 11901 en 1996, et de 15058 en 1997 à 32482 en 2001. On estime aujourd'hui à plus de 1500000 le nombre d'engins à deux roues et à plus de 300000 le nombre de voitures en circulation dans tout le pays. On note également l'insuffisance des feux tricolores surtout au sens giratoires, et à l'intersection des voies secondaires. Il y a également peu de panneaux de signalisation sur les voies et aux abords immédiats des écoles.

A ce niveau, il faut signaler que le développement de la filière d'exportation des ferrailles, fait que les panneaux de signalisation sont volés par les populations pour être transformées en ustensiles de cuisine par les forgerons ou revendus aux exportateurs de métaux. Il est à noter aussi le paradoxe de la circulation routière au Bénin : lorsque les usagers disposent d'infrastructures routières avec un niveau élevé de service, ils développent des comportements d'insécurité. Les nids de poules et aussi les trous creusés et non bouchés par la SBEE, la SONEB, ou Bénin Télécom favorisent dans une grande mesure les accidents de la route au Bénin. (*Lewhan mahugnon et Zemmour, 2009, Annaba mémoire master*).

4 : Les conséquences des accidents de la route

4-1 Victimes des accidents de la route

(Le 17 août 1896, *Bridget Driscoll*), a été la première victime d'un véhicule motorisé et le premier décès dû à un véhicule dans le monde.

D'une manière générale, les victimes sont classées habituellement selon la gravité de leurs blessures. Les termes les plus communément utilisés dans les statistiques des accidents de la route sont : tués, blessés graves et blessés légers.

A. Les personnes tuées

Selon la convention de Vienne de 1968, la définition d'une personne tuée est : "Toute Personne qui a été tuée au moment de l'accident ou qui est morte dans les 30 jours qui ont suivi cet accident". « Certains pays comme la France considèrent, comme 'tués sur place ou morts dans les 6 jours qui suivent l'accident » (*Laumon, 2009*) et le Portugal considère comme tués ceux qui sont tués dans les 24 heures qui suivent l'accident. Il est à préciser que la France et le Portugal demeurent les deux seuls pays de l'Union Européenne et même de

L'OCDE à ne pas fonder leurs statistiques nationales sur la définition du tué à 30 jours (*Chapellon, Fabrice, 2002*) telle que défini dans la convention de Vienne.

B. Les personnes blessées

Une personne blessée est définie comme toute personne qui n'a pas été tuée, mais qui a subi une ou plusieurs blessures graves ou légères résultant de l'accident (*Haddak et al, 2005*). On distingue deux types de blessés :

➤ **La personne gravement blessée**

Cette catégorie de blessés exige un traitement et, l'individu est admis comme patient dans un hôpital. Les types de blessures sont définies d'après la Convention de Vienne, comme :

"Fractures, commotions, lésions internes, coupures profondes, lésions graves, choc général grave qui exige un traitement médical et toutes autres lésions graves qui entraînent l'admission dans un hôpital" (*Haddak et al, 2005*)

➤ **La personne légèrement blessée**

Toute personne qui a reçu des blessures ne nécessitant pas de prise en charge médicale ou dont l'état a provoqué une hospitalisation inférieure à 7 jours. Ce sont les victimes de blessures secondaires, ou bien les personnes qui représentent un niveau inférieur de blessures telles que foulures ou contusion. « Les personnes qui se plaignent d'avoir reçu un choc, mais n'ont pas reçu d'autres blessures ».

Chapitre 3 : la prise de risque

La prise du risque**1- Les différentes définitions :****➤ Étymologie 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 'rhizhikhon', 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*).

➤ La prise de risque

Pour Irwin (1990 cité par Ben-Zur et al. 2003), la prise de risque peut se définir comme un comportement volontaire, dont les résultats sont incertains et comportent une certaine probabilité de conséquences négatives pour le sujet, mais qui est malgré tout mis en œuvre dans l'espoir d'en obtenir un bénéfice en retour. (<http://theses.univlyon2.fr>)

Dans le contexte particulier de la sécurité routière, Giscard (1967) définit quant à lui la prise de risque au volant « comme le fait, dans une situation de conduite offrant la possibilité de choix entre plusieurs comportements, d'opter pour un comportement qui accroît les probabilités d'avoir un accident ou, à probabilité d'accident égale (voire moindre), qui augmente la gravité potentielle de cet accident » (<http://theses.univlyon2.fr>)

2. La prise de risque dans 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. Le plat et Vidal-Gomel proposent d'ailleurs de les considérer comme des ressources fournies aux travailleurs pour gérer les risques ou comme des artefacts prescriptifs pour améliorer la sécurité. (*Fourrière & Six, 2010*)

Le risque ne peut 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. (*Fourrière & Six, 2006*).

➤ Le risque est lié à l'activité de travail

Et donc en partie à ses déterminants. Pour traiter du risque routier professionnel, il nous faut donc comprendre quels sont les facteurs qui font que l'individu est exposé au danger et qu'il court/prend le risque de voir ce danger s'actualiser. (*Fourrière & Six, 2006*).

3. Perception du risque et prise de risque :

Plusieurs auteurs ont tenté d'identifier les différents facteurs intervenant dans l'évaluation du risque, et leur rôle dans la prise de risque. Parmi ces facteurs, on retrouve la capacité de contrôle personnel, l'expérience du comportement, l'effet de groupe ainsi que l'information sur

les risques encourus. Ces facteurs ont été repris et opérationnalisés sous forme d'échelle de perception du risque (*Slovic et coll., 1979 ; Benthin et coll., 1993*).

Parmi les théories examinant les liens entre perception du risque et prise de risque, celle de Wilde (1988, 1992) postule l'existence d'un seuil de risque préférentiel. Ce risque préférentiel, qui serait dépendant du sujet lui-même, se différencie du seuil de risque objectif défini en termes de probabilité d'accidents, de mortalité. Selon cet auteur, qui a surtout étudié les accidents routiers, il existe un ajustement entre le risque préférentiel du sujet, c'est-à-dire le rapport qu'il fait entre les coûts et les bénéfices du comportement évalué, et le risque objectifs rattaché à l'activité.

L'équipe de Slovic (1979) postule l'existence d'un continuum reliant de façon inverse la perception des bénéfices et des risques. Dans cette perspective, plus l'activité s'avère risquée plus les bénéfices sont fiables.

La perception du risque peut aussi être influencée par l'imagination et la mémoire (Slovic et al. 1979). Un souvenir peut en effet, donner une connotation affective à une activité et ainsi modifier la perception des risques qui lui sont associés. De même, la perception du risque passe également par l'évaluation de ses propres aptitudes à pratiquer cette activité. Parmi les autres facteurs qui influencent la perception du risque, nous pouvons citer l'âge et le sexe. En effet, l'âge semble être un facteur déterminant dans l'évaluation du risque ; certaines études ont montré que les personnes âgées lui attribuent une plus grande intensité, et sont plus

Prudents que les jeunes. (*Dumontier Abou Alexia.2010*)

4. Les modales explicatif du risque)

Quatre modèles principaux de la prise de risque qui diffèrent sur ce qui pousse à agir et plus généralement, sur la conception même de l'humain se distinguent.

- Modèle de l'homéostasie du risque de Wilde (Wilde 1982).
- Modèle du risque zéro de Näätänen et Summala (Naatanen and Summala 1974)
- Modèle de l'évitement de la menace de Fuller (Fuller 1984).
- Modèle hiérarchique du risque de Van der Molen (Van der Molen and Bötticher 1988).

Dans le modèle de Wilde, le sujet vise à maintenir un niveau constant de risque subjectif alors que les trois autres modèles optent pour le risque que le sujet cherche à éviter (risque proche de zéro).

4.1. Le modèle de Wilde :

Suggère qu'à tout instant l'opérateur (en conduite le conducteur) réalise des ajustements pour que l'évaluation du risque d'accident soit égale à un niveau-cible qui permette l'équilibre. Le niveau cible de risque est généralement supérieur à zéro. Les actions du conducteur ont pour objet de maintenir un niveau constant de risque, quelles que soient les modifications introduites dans le système de circulation. Le fonctionnement est du type « feed-back comportemental ». Les gains en sécurité sont ainsi compensés par une modification du comportement de sorte que le conducteur se trouve au même niveau de risque objectif à plus ou moins long terme. Pour Wilde, le risque que l'individu est prêt à accepter est le facteur déterminant de l'implication dans un accident.

4.2 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 psychologiques (personnalité, classe sociale, 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 catalytiques » 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 coût-utilité. (*Mémoire master psychologie clinique 2018p23*)

4.3. Le modèle du risque zéro

Part du principe que la perception du risque est égale à zéro dans la majorité des situations de la vie courante (protection). La sécurité n'est pas une préoccupation individuelle mais un droit du citoyen. L'accident est le résultat d'un différentiel entre le risque perçu et le risque réel. L'écart entre le risque subjectif et objectif est explicatif de l'occurrence de l'accident. Les facteurs susceptibles de modifier le seuil de risque peuvent être antagonistes avec la motivation sécuritaire, avec l'extinction de la sensation de risque par manque de renforcement négatif, en relation avec des situations vécues... La prise de risque est assez rarement envisagée comme délibérée et visant à satisfaire un équilibre, elle est souvent le résultat d'une mauvaise appréciation de la situation ou d'une variation temporaire du seuil de risque sous la pression d'autres motivations. (<http://theses.univlyon2.fr>)

4.4. Le modèle de l'évitement de la menace :

Prolonge le modèle précédent. L'évitement de la menace, par anticipation, constitue le point de départ de la formulation de ce modèle comportemental. Le risque subjectif détermine la prise de risque alors que la plupart du temps, il est égal à zéro. Par nature, l'expérience du risque serait aversive et ainsi les conducteurs seraient motivés pour en éviter les situations déclenchâtes. Le risque (du moins sa perception), est alors déterminant du comportement sécuritaire du conducteur, dans l'hypothèse où celui-ci est capable d'anticiper et de faire les ajustements appropriés face aux dangers réels à venir. Si une grande part de la conduite consiste en réponses et actions d'évitement par anticipation, alors, effectivement, le conducteur a rarement l'expérience d'un risque d'accident. Les actions d'évitement sont renforcées quand elles sont suivies d'un feed-back indiquant qu'elles étaient nécessaires et justifiées. Si ce n'est pas le cas, elles disparaissent. Ces mécanismes oscillatoires expliquent le risque constant apparent sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à l'idée d'un niveau de risque-cible visé par le conducteur. Le renforcement négatif (accident) est relativement rare en conduite (la route pardonne), ce qui donne lieu à un abandon de certaines actions d'évitement de la menace. (<http://theses.univlyon2.fr>)

4.5. Modèle hiérarchique du risque.

Van Der Molen aborde les types de comportement basés sur les savoir-faire, les règles, les connaissances avec un degré d'automatisation dégressif, sous l'angle du niveau de contrôle (Van der Molen and Bötticher 1988) et ce, en fonction de trois niveaux de contrôle du risque : opérationnel, tactique, stratégique. Chaque niveau se fonde sur le degré d'urgence temporelle et la source d'informations nécessaires pour prendre des décisions. Ces modèles ont inspiré ceux de (Keskinen 1996), et de (Groeger 2000) qui y ajoutent des composantes cognitives. Ces deux derniers modèles sont classés parmi les modèles hiérarchiques qui mixent largement les éléments extérieurs à l'individu et la subjectivité du sujet. Les modèles hiérarchiques distinguent des niveaux hiérarchiques qui sont pris en compte dans l'élaboration du comportement du conducteur. Le concept fait l'objet d'une reprise et d'un enrichissement avec JP Assailly. (Michon 1979 ; Michon 1980 ; Keskinen 1994 ; Assailly 2005). Pour Michon trois niveaux de risque se distinguent :

- Stratégique : concerne la planification du trajet au moment du déplacement (acceptation du risque).
- Tactique : concerne le choix procédural d'une action spécifique, d'une manœuvre donnée (prise de risque).
- Opérationnel : se décline en deux types de fonctionnement : le comportement opérationnel normal, qui consiste en un ajustement continu (vitesse et trajectoire) à l'environnement routier et, les réactions d'urgence qui visent à faire face à des dangers soudains.

Le modèle hiérarchique développé dans GADGET introduit le rôle de la planification et des représentations. JP Assailly le complète en intégrant la conduite dans le style de vie du sujet (niveau 4). Il est en constante évolution et aujourd'hui l'on parle d'introduire un cinquième niveau, social.

Ces modèles ont en commun la formalisation de processus psychologiques dits exécutifs en neuropsychologie qui sous-tendent l'activité. Chacun zoom sur un des éléments du système. L'analyse du phénomène se fait en fonction de plusieurs critères :

- L'objectif que se donne le sujet,
- Le poids qu'il accorde aux critères de sécurité, de perception et d'évaluation du risque,
- La planification de l'activité et le poids de la répression dans la planification,
- L'apprentissage personnel du risque,
- La personnalité du sujet et schéma cognitif intégratif. (<http://theses.univ-lyon2.fr>)

5. Les concepts de risque et de comportements relatifs aux risques

Une synthèse d'un très large ensemble de travaux retrace l'évolution des connaissances internationales sur le concept de risque et sur sa genèse⁹ (Assailly, 1990). Assailly présente à quelles conditions la psychologie générale du risque accidentel reprend ces modèles généraux du risque, issus de la théorie de la décision. Comme ceux-ci ont été élaborés sur des enjeux financiers, de nombreux auteurs se sont attachés à déterminer s'ils sont transposables au risque accidentel, dont les enjeux procèdent d'autres ordres et sont plus complexes. Il ne s'agit pas seulement de gagner ou de perdre une somme, car les enjeux peuvent être multiples et parfois très complexes. Les travaux sur ce thème distinguent divers types d'enjeux (en référence aux capitaux des décideurs : physiques, psychologiques, sociaux, éthiques...). Pour ce qui est de la complexité, observons par exemple que les seules atteintes physiques se déclinent sur un continu qui va de la légère blessure au décès. (Pérez-Diaz, 2000)

Cet auteur rappelle que la psychologie oppose les approches « dispositionnelles », où le comportement de l'individu dépend surtout de ses caractéristiques individuelles, et les approches « situationnelles », où le contexte social est déterminant. Les comportements des individus s'organisent selon deux grands facteurs qui jouent en interaction : un facteur dispositionnel qui oppose des individus qui prennent des risques à d'autres qui n'en prennent pas, et un facteur situationnel qui repose sur les réponses des individus à des besoins immédiats et à des opportunités. Ainsi, certains individus prennent des risques seulement dans certains domaines ou en certaines circonstances...

Une spécificité du risque accidentel par rapport à d'autres risques tient à ce que les probabilités de tels événements rares sont évaluées moins précisément que dans le cadre du jeu. Certains tiendraient même pour nulle la probabilité d'avoir un accident. Tous les individus

n'évitent pas systématiquement les risques, certains vont même les rechercher. En effet, la prise de risque ne correspond pas forcément à une évaluation rationnelle de ses paramètres, la subjectivité alors à l'œuvre ferait notamment intervenir l'optimisme ou l'espoir.

Dans le même registre, il faut tenir compte du biais de conformité supérieure de soi, qui incite une majorité d'individus à se croire plus apte que la moyenne à faire face à une situation risquée (Codol, 1975) ou de l'illusion d'invulnérabilité à propos d'événement négatifs, mis en évidence par des études de victimation (Perloff, 1983). Ces travaux sur le jugement de soi sont utilisés en matière de conduite (Delhomme, 1995). Un autre aspect de cette subjectivité se manifesterait par l'illusion d'un contrôle du risque, qui ferait priser davantage les risques «volontaires» qu'« involontaires».

Par ailleurs, le concept d'« ancrage» qui renvoie à la problématique générale de la résistance au changement expliquerait que le conducteur juge de la dangerosité d'une situation en fonction de ses expériences passées. D'autres théories sont alors sollicitées et d'autres modèles du processus de décision proposés. Les recherches, notamment en psychologie générale, ont montré que les attitudes, aptitudes et comportements relatifs au risque ne sont pas uniformément répartis dans la population. Il fallait donc étudier le sur-risque et la prédisposition aux risques des divers groupes sociaux, en particulier des jeunes hommes qui sont très surreprésentés parmi les auteurs et victimes d'accidents. C'est l'objectif de la psychologie différentielle qui va s'attacher à identifier des déterminants des comportements spécifiques à certains groupes (Assailly, 1990). Centrées sur des approches plus «situationnelles», la psychosociologie (Barjonnet, 1984), puis la sociologie de la circulation et de la sécurité routière (Barjonnet, 1989) suivront la même démarche, en passant d'approches générales identifiant des déterminants sociaux à des analyses différentielles, basées sur l'association de rapports aux risques contrastés selon des caractéristiques sociales et professionnelles. Barjonnet retrace ces évolutions à l'aide d'une brève revue bibliographique internationale, centrée sur des travaux qui ont réorienté les démarches de recherche.

Ainsi, outre le fait que les conducteurs n'estiment pas les divers risques de la même façon, tous ne les évitent pas systématiquement. En conséquence, de nombreux modèles tentent de rendre compte de relations entre le risque «objectif» (ou risque réel), qui serait estimé à partir de données concrètes caractérisant une situation donnée (essentiellement cognitives), et le risque «subjectif» (ou risque perçu), qui correspond à l'évaluation de cette situation par un

individu, opération présidant au choix d'un comportement (pour une présentation générale, voir Saad, (1988)). Tous ces modèles proposent des moyens de réduire l'écart entre risques «objectif» et «subjectif» qui est parfois important. En outre, ces modèles du comportement prennent en considération certaines motivations du conducteur par rapport au risque. Deux conceptions différentes de ces motivations sous-tendent l'utilisation de l'une ou l'autre des deux familles de modèles issues de la théorie de la décision, dont les grandes lignes ont déjà été présentées.

L'une considère que le conducteur vise à maintenir un niveau de risque subjectif constant, mais non nul, qui constituerait son niveau-cible de risque individuel¹⁰. C'est le modèle de l'homéostasie du risque (Wilde, 1976 ; Wilde, 1982). Ce modèle présente donc l'avantage de mieux tenir compte des complexités mises au jour par les recherches.

L'autre suppose que tout individu cherche à ce que son niveau de risque subjectif tende vers zéro. Trois modèles relèvent de cette conception. Celui du risque zéro (Näätänen, Summala, 1976) s'applique à la perception du risque soit d'accident, soit de sanction. Cette perception serait généralement égale à zéro et lorsqu'elle dépasserait un certain seuil, des mécanismes de régulation seraient mis en œuvre. Pour ces auteurs, ce seuil d'alerte serait généralement trop élevé chez les conducteurs et l'écart entre un risque objectif qui n'est pas nul et sa évaluation subjective nulle n'expliquerait les accidents. Il faudrait alors intervenir pour qu'il n'y ait pas d'écart entre risque objectif et subjectif¹². Ensuite, le modèle de l'évitement de la menace (Fuller, 1984) critique et complète le précédent, puis élargit son approche au contexte plus large des dangers potentiels de l'environnement. Enfin, le modèle hiérarchique du risque (Vander Molen, Bötticher, 1986) pose le problème de la planification de l'activité et souligne le rôle de la représentation dans cette planification (<http://theses.univlyon2.fr>)

6. Les comportements risqués et la conduite perçue comme une situation de

Compétition :

6.1. La conduite : une situation de compétition entre usagers

Salter et Carthy (1993) estiment qu'il est légitime d'appréhender la route en tant que territoire, et de considérer que le risque vient de la compétition qui en résulte entre les différents usagers. On peut assimiler le comportement du conducteur à une compétition avec les autres usagers, tout en se conformant à une hiérarchie implicite de règles et de facteurs de domination. Les zones à risque sont typiquement des zones où le conducteur est subordonné à un trafic

dominant et où il doit donc se préparer à prendre des manœuvres d'évitement. Il n'a pas la priorité de passage. Le risque correspond donc à l'incertitude relative au comportement des autres usagers quant au droit de passage. La domination vient donc du pouvoir de céder ou non le passage. Cette perspective n'est valable que dans la mesure où les autres usagers peuvent constituer une menace. C'est pourquoi les endroits où des conflits potentiels avec les piétons peuvent se produire ne sont pas considérés à risque par les automobilistes. Les piétons ne devraient alors pas oublier la place précaire qu'ils occupent dans la hiérarchie des automobilistes.

Le risque reflète donc la hiérarchie de domination entre les différents conducteurs, et même entre tous les usagers. La comparaison avec les comportements animaux ne semble pas s'arrêter là : en effet, les conducteurs peuvent tenter de faire croire aux autres qu'ils disposent d'une position plus élevée dans la hiérarchie que celle qu'ils occupent réellement en entreprenant des manœuvres d'intimidation...

C'est ce que l'on observe fréquemment entre piétons et automobilistes, les automobilistes freinant souvent au dernier moment, essayant ainsi de dissuader les piétons de traverser, notamment dans les endroits où les priorités ne sont pas clairement établies (absence de feu rouge...). Le risque de la situation est donc supporté par l'utilisateur le moins bien placé dans la hiérarchie (souvent le piéton). La solution à ce genre de comportements serait de clarifier encore davantage les priorités afin d'éviter les conflits, si tous les usagers acceptent de se conformer aux règles, ce qui est loin d'être évident. (*Article CHARBIT Claire, 1997*)

6.2. La rage de conduire

La plupart des automobilistes étudiés par Joint (1995) ont été impliqués dans des incidents dus à la rage de conduire, (road rage). 60 % des conducteurs interrogés admettent perdre leur sang-froid au volant. Les formes les plus courantes de rage sont les queues de poissons (62%), les appels de phares (59 %), les gestes obscènes (45 %), les obstructions délibérées d'autres véhicules (21 %) et les insultes verbales (16 %). Seulement 1 % des conducteurs interrogés ont été victimes de violences physiques de la part d'autres automobilistes. 54 % des femmes reconnaissent avoir un comportement de conduite agressif contre 64 % des hommes. Les incidents imputables à la rage de conduire entre automobilistes et cyclistes sont connus depuis longtemps. La généralisation de ces phénomènes aux relations entre automobilistes est plus récente. La théorie de l'homéostasie de risque permet, selon Reinhard-Rutland (1996) d'apporter

des explications à ces comportements : l'amélioration de la sécurité des voitures encouragerait la prise de risque. (*Article CHARBIT Claire, 1997*)

7. Les déterminants de la perception du risque :

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

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, 2007d) rapportent une étude de Zimolong (1985) qui montre que les travailleurs du bâtiment sur évaluent 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 familiers (chutes accidentelles) sont sous-estimées. Par contre, si la familiarité avec certains évènements, 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 (*Kouabenan Dongo Rémi et al, 2007 p. 111-119*).

Une étude de Kanellaidis, Zervas et Karagioules (2000) montre que malgré leur familiarité avec des virages et des côtes (objectivement dangereux), les conducteurs les perçoivent comme étant dangereux. Les auteurs conduisent trois expériences avec des groupes indépendants de conducteurs sur des tronçons de route avec des virages plus ou moins accentués et des côtes plus ou moins fortes. Les participants sont invités à conduire avec leurs propres véhicules sur les tronçons de route de l'expérience, accompagnés de l'expérimentateur. Ils sont ensuite invités à répondre aux questions portant sur l'évaluation du risque liée aux différents virages et côtes, ainsi que sur l'estimation de leurs capacités dans la conduite. Kanellaidis et

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

Les évènements 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 alors que c'est le risque domestique qui est le plus élevé selon les statistiques de l'OMS (*Kouabenan Dongo Rémi et al, 2007 p.118*)

➤ **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 Dongo Rémi et al, 2007 p. 173-176*)

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 tandis que d'autres ne trouvent pas de lien entre l'âge et le risque perçu. 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. (*Kouabenan Dongo Rémi et al, 2007 p. 173-176*).

Chapitre 4 : Les accidents routiers professionnels

1. définition des risque routier professionnel :

Le risque routier a longtemps été ignoré en tant que risque professionnel. En effet, il a souvent été considéré comme un risque qui, de par sa nature, ne pouvait pas être maîtrisé par le chef d'entreprise, et donc pour lequel ce dernier ne pouvait apporter de remède. Qui plus est, lorsqu'il s'agissait de rechercher la cause de ce type d'accidents, le réflexe était souvent, y compris de la part de professionnels de la prévention, de se retourner exclusivement vers le conducteur, qui avait enfreint le code de la route ou avait manqué de vigilance ou encore «n'avait pu éviter» le véhicule qui l'avait percuté. (<http://www.intefpsstfp.travail.gouv.fr>)

Dans le cadre professionnel, ce risque majeur encouru par les salariés dans leurs déplacements (missions et trajets) est un véritable enjeu (humain, organisationnel, financier, managérial...) pour l'entreprise et pour la sécurité et la santé de ses salariés.

2. Le problème de la sécurité routière dans les entreprises

De nombreux salariés conduisent un véhicule dans le cadre de leur travail, que cela soit de façon occasionnelle ou régulière (commerciaux, artisans, conducteurs routiers, professions de la maintenance, coursiers,...). La dispersion géographique croissante du monde du travail entre client, fournisseurs, sous-traitants augmente les distances parcourues chaque jour pour certaines professions, ce qui augmente par la suite la probabilité de survenu d'un accident pour ces salariés. La probabilité qu'un accident se produise ou qu'une victime soit enregistrée donne une situation potentiellement dangereuse issue de l'exposition, qui est la composante importante du risque routier. L'exposition est souvent mesurée par le nombre de voyages exprimé en véhicules-kilomètres pour des buts pratiques. (*Himouri. S, Thèse doctorat en sciences économiques université de Bejaia Mai 2018, p22*).

De plus, satisfaire aux exigences professionnelles tout en respectant le code de la route impose parfois de forte contraintes aux conducteurs (ponctualité/ respect des limites de vitesse/ réactivité/ interdiction de téléphone au volant...)

Le conducteur-salarié est regardé, sur l'espace public, comme un conducteur. Cela signifie concrètement qu'il ne peut être exonéré de son éventuelle responsabilité pénale du seul fait de son statut de salarié, et qu'il est soumis à l'ensemble des obligations contenues dans le code de la route.

De cette ambiguïté, le risque routier professionnel est, pour « l'entreprise » un risque souvent méconnu, ou mal connu, et c'est malgré l'importance des dégâts qu'il occasionne pour les entreprises, par conséquent il est mal pris en charge par les entreprises, sous prétexte qu'il fait partie de la sécurité routière globale et que l'entreprise ne peut que veiller au respect du code de la route.

Les recherches ont montré que plusieurs facteurs liés au travail contribuent au taux élevé d'implication des conducteurs professionnels dans les accidents de circulation et que des actions appropriées peuvent contribuer à réduire les dégâts occasionnés par ces accidents (BOUDA, Mela. *Mémoire de magister Hygiène & Sécurité Industrielle, université de Batna, 2013*).

3. Qui est touché par le risque routier professionnel

Le risque routier est un problème très souvent sous-estimé dans les entreprises. Les dirigeants ne considèrent pas toujours prioritaire d'effectuer de la prévention en sécurité routière auprès de leurs employés parce qu'ils mesurent mal le danger. La route est pourtant la cause première de mortalité au travail. Prendre le volant dans le cadre de missions professionnelles est plus exigeant que prendre le volant pour les besoins de la vie courante. Plusieurs activités sont concernées directement par le risque routier professionnel, particulièrement les activités qui utilisent une flotte de véhicules pour exécuter leurs activités économiques. . (BOUDA, MELA, *mémoire magister 2013.Opcit*)

➤ Le secteur de transport routier :

Les entreprises de transport de marchandises, transport des voyageurs, taxi, location des véhicules.

➤ Le secteur public :

Les institutions publiques qui possèdent une flotte, tel que les collectivités locales, la police, le secteur de la santé publique, Etc.

➤ Le secteur de l'industrie de services :

Les entreprises industrielles et les entreprises de service.

4. Types d'accidents de la route professionnels :

On distingue deux types d'accidents : accident de mission et accident de trajet. (BOUDA, MELA, mémoire magister 2013.Opcit)

4.1. Accident de mission

Est un accident qui a lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail. C'est un accident de travail. Mais dans ce type d'accident, il y a deux types de responsabilités celle du conducteur qui doit respecter le code de la route, celle du chef d'entreprise responsable de la sécurité liée à l'état du véhicule et à la tâche accomplie par l'employé.

4.2. Accident de trajet

Le « **risque trajet** » : Un accident de trajet est un accident qui se produit à l'occasion d'un déplacement entre le domicile et le lieu de travail ou entre le lieu de travail et le lieu de restauration habituel. La loi l'assimile à un accident du travail (article L. 411-2 du Code de la Sécurité sociale), mais du fait de la nature non professionnelle du déplacement, la prévention du risque trajet ne dépend pas d'une obligation légale. La mise en œuvre d'un plan de prévention doit être le résultat d'une volonté partagée entre l'employeur et son collaborateur.

(<https://www.securite-routiere.gouv.fr>)

5. Contexte réglementaire

A. Risque couvert par le dispositif réglementaire

• **Accident de mission** : Les accidents routiers survenus par le fait ou à l'occasion du travail, sont considérés comme des accidents de travail, quelle qu'en soit la cause, qu'ils se passent sur le lieu du travail habituel ou pendant le déplacement nécessaire à l'exécution de travail. Selon Article 7 de la loi n°83-13 du 2 juillet 1983 relative aux accidents de travail et aux maladies professionnelles, « est également considéré comme accident du travail l'accident survenu au cours, d'une mission à caractère exceptionnel ou permanent, accomplie hors de l'établissement conformément au instruction de l'employeur ». (<https://www.joradp.dz/hfr/>)

• **Accident de trajet** : c'est un accident qui se produit à l'occasion d'un déplacement entre le domicile et le lieu de travail et entre le lieu de travail et le lieu habituel de restauration : il est considéré comme un accident de travail du fait qu'il est couvert par la sécurité sociale.

Cependant, du fait de l'absence de lien de subordination pendant le déplacement domicile / travail, la prévention du risque trajet ne dépend pas d'une obligation légale mais de la volonté d'agir ensemble entre employeurs et salariés. L'article 12 de la loi ci-dessus « est assimilé à un accident du travail l'accident survenu pendant le trajet effectué par l'assuré pour se rendre à son travail ou en revenant, quel que soit le mode de transport utilisé, à condition que le parcours n'ait pas été, sauf urgence ou nécessité, cas fortuit ou force majeure, interrompu ou détourné ». (<https://www.joradp.dz/hfr/>)

6. Définition des responsabilités

a. Responsabilité du chef d'entreprise :

La responsabilité pénale du chef d'entreprise pourra être engagée s'il est établi un défaut de mesures de prévention de sa part à l'origine d'un accident de la route. On peut citer notamment le cas où l'accident serait dû au défaut d'entretien du véhicule, ou à la charge de travail du conducteur (longs trajets, absence de pause). Les lois sociales de 1983 couvrent les travailleurs assurés sociaux en assurances et AT/MP par une indemnisation en cas d'accident ou de maladie professionnelle, il demeure, néanmoins que tout accident implique une responsabilité :

1. En civile : à Ce titre, l'employeur EST responsable des conditions de travail (Art 2 de la Loi 88/07). (<http://www.cnas.dz/fr/employeurs-travailleurs/>)
2. En pénale : dans les CAS de fautes inexcusable et/ou intentionnelle (Art 21 de la Loi

83-13 et l'Art 69 du titre IV de la Loi 83-13 relative au contentieux en matière de Sécurité sociale)

L'employeur a une obligation de sécurité à l'égard de ses salariés, il doit ainsi prendre toutes les mesures nécessaires afin d'assurer et de protéger la santé des travailleurs.

En cas de manquement de l'employeur à ses obligations en matière de prévention, la CNAS peut se retourner contre l'employeur responsable du préjudice causé au travailleur et demander le remboursement des sommes payées ou de celles dans le cadre de la réparation suite à un accident du travail ou à une maladie professionnelle.

-La loi n° 08-08 du 23-02-2008 relative au contentieux en matière de sécurité sociale stipule dans ces articles 70 et 71 que :

« L'organisme de sécurité sociale doit, conformément aux dispositions du droit commun, se retourner contre le tiers responsable, par sa faute, du préjudice causé à l'assuré social, en remboursement des sommes payées ou de celles qu'elle aura à payer à ce dernier. De la loi 08-08) ». (<http://www.cnas.dz/fr/employeurs-travailleurs>).

« L'organisme de sécurité sociale peut, conformément aux dispositions du droit commun, se retourner contre l'employeur responsable par sa faute inexcusable ou intentionnelle ou celle de son préposé, du préjudice causé à l'assuré social, en remboursement des sommes payées ou de celles qu'il aura à payer à ce dernier de la loi 08-08) »

En cas de manquement du travailleur à l'application des mesures de prévention et des consignes de sécurité l'employeur peut procéder à l'usage de son pouvoir disciplinaire et à la sanction.

b. Responsabilité du salarié :

Le conducteur salarié est considéré sur l'espace public comme un conducteur : il est tenu de respecter le Code de la route. En cas d'infraction au Code de la route ou en cas d'accident corporel qu'il aurait occasionné, sa responsabilité pénale peut être engagée. Il devra respecter les termes du protocole de déplacement établi par l'entreprise s'il existe, et respecter les consignes de son chef d'entreprise données avant le déplacement (*BOUDA, MELA, 2013.Opcit.*).

7. Les facteurs qui contribuent au risque routier professionnel :

La causalité des accidents routiers dans l'entreprise est compliquée du fait que, le plus souvent, les accidents résultant de phénomènes complexes et multifactoriels dont il est difficile de démêler l'écheveau.

Jusqu'alors les recherches menées sur le risque routier professionnel concernaient majoritairement une activité de conduite exercée par des travailleurs dont le métier est de conduire ; elles montraient notamment l'impact des facteurs professionnels sur l'activité de conduite et le risque routier (*Hamelin, P. p15-16. (2001)*).

Cependant, ces recherches menées auprès de travailleurs reconnus comme étant des conducteurs ont amené certains résultats qu'il nous faut comparer à ceux trouvés auprès de travailleurs non-conducteurs notamment car il s'agit pour ces derniers d'une activité de conduite non prescrite et non prévue par l'organisation du travail.

Les facteurs qui contribuent au risque routier professionnel sont généralement centrés sur :

- le véhicule (son état, son caractère adapté ou non au travail,...)
- L'environnement (connaissance et état des itinéraires, travaux, météo, ...)
- Le conducteur (compétence, respect des règles, fatigue, vigilance, vitesse, ...)
- L'organisation (horaire, planification des missions, choix des moyens de transport,...)

Ces deux derniers facteurs sont les facteurs qui caractérisent le risque routier professionnel.

7.1 Le conducteur

Le conducteur professionnel est défini *par* (Murray, W., Newnam, S., Watson, B., Davey, J. & Schonfeld, C. (2003). *Mémoire de magister université de Batna, 2013*)

Comme un travailleur qui conduit au moins une fois par semaine dans le cadre de son travail. On distingue trois catégories de conducteurs :

- Les conducteurs dont la tâche principale est de conduire avec un véhicule affecté,
- Les conducteurs qui partagent un véhicule de l'entreprise avec d'autres conducteurs
- Les conducteurs qui conduisent leurs propres véhicules à des fins de travail

Une étude menée par (HIMOURI. S, 2005, *Op.cit.*) À met en expression l'exposition au risque routier, est directement liée aux nombres de kilomètres parcouru. Et le parc automobile ne reflète aucunement, l'utilisation du véhicule par leur propriétaire, mais que l'utilisation d'un véhicule dépend d'une grande partie de plusieurs facteurs, tant que économique, sociologique (développement des moyen de transport, prix du carburant, fluidité du trafic sur le réseau routier...).

En effet, une étude de Lynn et Lockwood (1998) a montré que le conducteur professionnel parcourt deux fois le kilométrage annuel parcouru par un conducteur ordinaire, et s'impliquent 50% de plus qu'un conducteur ordinaire dans les accidents de circulation (BOUDA, MEL A, 2013.Opcit.) .

L'étude a montré aussi que les conducteurs qui parcourent plus 25000 km/an sont plus susceptibles de :

- Faire des dépassements dangereux.
- Conduire en étant fatigué.
- Utiliser un téléphone portable en conduisant.
- Etre victime de sommeil au volant.

Les causes identifiées peuvent être classées en deux catégories : des causes intrinsèques liées à l'aptitude et au comportement du conducteur et des causes extrinsèques liées aux conditions et l'organisation de travail. (Adams-Guppy, J. and Guppy, *Ergonomiques*, 38, 12, 2525-2535. 1995. In BOUDA, MEL A, *mémoire de magister en Hygiène & Sécurité Industrielle, université de Batna*, 2013).

Ont suggéré que la risque de la conduite liée au travail est dû aux contraintes de temps qui affecte la prise de décision concernant la vitesse de conduite et les dépassements tandis que Lynn et Lockwood (1998) accuse le style de la conduite des conducteurs professionnels du fait de leurs implications importantes dans des accidents hors du travail ce qui nie l'influence de la pression de temps.

7.2 Le comportement du conducteur professionnel au volant

L'attitude et le comportement des conducteurs sont statistiquement corrélés à leur implication dans les accidents (Darby P., MurrayW.2009, pp. 436-442. In BOUDA, MEL A. *mémoire de magister, université de Batna*, 2013)

Selon l'étude réalisée par Poulter et coll. (2008)). Basée sur un questionnaire rempli par des conducteurs de camion du Royaume-Uni, afin de comprendre leur comportement de conduite et leur intention (adopter un comportement de façon volontaire ou non et décider du comportement qui sera adopté dans une situation précise).

Deux facteurs ont été identifiés comme étant liés à l'implication des camionneurs dans les accidents. Il s'agit de comportements spécifiques et inappropriés des conducteurs et la non-conformité aux protocoles de sécurité pour le véhicule et le conducteur. De plus, le fait que le conducteur mentionne qu'il a l'intention d'observer les règles est l'élément qui a le plus d'effet sur son comportement sur la route. (*Poulter D.R., Chapman P., Bibby P.A., Clarke D.D., Crundall, In BOUDA, MELA, mémoire de magister en Hygiène & Sécurité Industrielle, université de Batna, 2013*)

7.3 Le changement horaire

Le transport des passagers, la livraison des marchandises, ou tout autre déplacement routier au travail doit souvent se faire à des heures inhabituelles. Le partage des horaires entre employés est fait selon la variation de la demande et il faut des conducteurs disponibles pour combler ces besoins. Il y a donc une adaptation du conducteur à différents horaires. À ceci s'ajoute, pour plusieurs, l'obligation de conduire la nuit, sur de longues périodes et selon un horaire chargé. Le changement d'horaire constitue un facteur de risque supplémentaire. Quelques auteurs ont étudié la modification des horaires comme un facteur qui ajoute de l'instabilité au travail des conducteurs. (McCartt ET coll. (*McCarty A.T., Ribner S.A., Pack A.I., Hammer M.C 28, pp. 511-517. (1996). Rapport N°791 IRSST. (2013)*) ont d'ailleurs été en mesure d'établir, dans une étude faite aux États-Unis, que le fait de travailler selon des horaires variables est un facteur qui augmente la fréquence de conduite en état de fatigue. Les auteurs citent également plusieurs études selon lesquelles les horaires variables étaient ciblés comme étant un facteur d'augmentation des accidents liés à la fatigue.

Toujours selon McCartt et coll. (1996) les conducteurs qui effectuent des trajets selon les trois quarts de travail (jour, soir, nuit) sont aussi plus à risque de conduire en étant plus fatigués que les autres conducteurs.

7.4 L'organisation

Les conditions de travail d'un conducteur peuvent influencer son risque d'accident. L'entreprise qui emploie les travailleurs qui utilisent un véhicule dans le cadre de leur travail peut, par ses politiques et ses actions, jouer un rôle positif (ou négatif) sur le bilan des accidents de la route. Bien que les données rattachées à ce niveau semblent être absentes du rapport d'accident.

La manière avec laquelle l'entreprise gère sa flotte influe sur la sécurité de ses conducteurs, une étude menée par CARRS-Q (*Centre de recherche sur les accidents et la sécurité routière-Queensland*. In BOUDA, MELA. *Mémoire de magister université de Batna, 2013*).

A indiqué un lien entre les comportements négatifs des conducteurs et les processus organisationnels de l'entreprise. Les facteurs tel que : les grands kilométrages parcourus, les durées de conduite prolongées, la pression de temps et la culture de l'entreprise, dont l'influence négative sur le conducteur est expliqué précédemment, sont du ressort de l'organisation de l'entreprise. D'autres facteurs organisationnels qui influent sur la sécurité routière dans l'entreprise comportent :

- Le mauvais choix des véhicules pour les activités exécutées et le manque d'entretien.
- Sélection, recrutement, formation et suivi des conducteurs.
- Manque des procédures et politique relative à la sécurité routier, et plus.

Ces facteurs peuvent avoir une influence directe sur l'occurrence des accidents.

Par exemple : des pneus lisses à cause de manque de la maintenance peuvent être une cause d'accident. En revanche les facteurs organisationnels influent sur le comportement du conducteur (la contrainte de temps d'exécution des tâches. peut amener le conducteur à faire de la vitesse qui à son tour peut causer l'accident).

En outre, selon Murray et al. (2000)(*Murray et all, pp. 493-504. (2000).In BOUDA, Mela mémoire de magister université de Batna, 2013*)

Certaines entreprises, ne considèrent pas la sécurité, y compris la sécurité routière, comme priorité et favorisent l'accomplissement des tâches sur la sécurité de leurs flottes. Généralement, en ce qui concerne la sécurité routière, les entreprises se contentent du respect du code de la route dans son volet documentaire (permis de conduire, assurance, vignette,...) et ne font pas

attention aux conditions opératoires (vitesse, durée de conduite, état des véhicules, utilisation du téléphone portable au volant,..) qu'ils rejettent sur les épaules des conducteurs.

7.5 L'Etat de véhicule :

L'état de véhicule est également classé comme cause d'accident, puisque parmi les 618 accidents de l'année 2017, soit 2,47%, certains sont liés aux pneumatiques défectueux, défaut mécaniques et freinage défectueux. L'année 2005 et 2010 ont enregistré respectivement 5,68% et 4,60% d'accidents suite à l'état de véhicule, ce qui montre une réduction importante et progressive durant cette période, laquelle est liée à plusieurs facteurs y compris l'état et l'âge du parc roulant et également l'effet positif du contrôle technique des véhicules. (<https://hal.archives-ouvertes.fr>)

➤ les pneumatiques :

Les défauts de pneumatiques sont liés à 1 accident sur 11 sur les autoroutes. Les principales défaillances de pneumatiques sont les suivantes : Le sous-gonflage : la fréquence de vérification de la pression des pneumatiques est en moyenne inférieure à une fois par an, alors qu'il faudrait la vérifier au moins tous les deux mois. En conséquence, près d'une automobile sur deux a des pneumatiques sous-gonflés. La conséquence principale est une dégradation prématurée des pneumatiques ainsi qu'une modification du comportement dynamique du véhicule. La défaillance d'un pneumatique à l'arrière mène bien souvent à une perte de contrôle du véhicule. L'usure excessive des bandes de roulement : lorsque le pneumatique devient lisse, l'absence de sculptures sur la bande de roulement ne permet plus l'évacuation de l'eau. Le véhicule devient alors incontrôlable sur une surface mouillée.

➤ l'éclairage / visibilité

Les feux de croisement mal réglés peuvent entraîner des éblouissements et une moins bonne efficacité de l'éclairage. Les défauts de clignotants sont aussi à l'origine de collisions.

➤ autre élément mécanique

Suspension, freinage, direction sont des éléments essentiels de la sécurité du véhicule (<http://www.bichatlarib.com>)

7.6 L'état de la route :

L'Etat de la route a engendré 372 accidents de la circulation, soit 1,49% du total des accidents, suite à la présence de tronçons de route défectueux, d'obstacles liés au passage d'animaux et aussi à l'impact des intempéries (voir figure 11). S'agissant des années 2005 et 2010, les statistiques intègrent l'état des routes sous le couvert de l'état de l'environnement, où les données indiquent respectivement 5,31% et 3,43%.(article p119. *Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic Azzeddine Madani¹ Tarek Chella Abdelmadjid Bouder*)

8. le cout du risque routier professionnel :

La recherche a montré que le coût de l'insécurité routière pour les entreprises dépasse largement le simple coût de réparation ou de remplacement de véhicule, remboursable par l'assurance. (Murray et al, 2003) (*Murray w,Newnam S., Watson B., Davey J., Schonfeld C.RAPPORT R-676. 2011*)

Considère que les coûts due aux collisions représentent le Sommet de coût, les autres coûts généralement non identifiable par les entreprises comprend : les blessures des travailleurs, les coûts d'hospitalisation, réhabilitations, l'absence de travail, les frais de récompensassions, perte de production et la perte potentiel des clients (manque à gagner de l'entreprise). (*Mooren & Sochon, 2004*) considèrent aussi le coût de gestion des accidents, pertes des actifs, la formation et remplacement. (Murray et al, 2002) considère le coût réel des accidents un multiple de 3 à 5 des coûts de réparation des véhicules.

8.1 Identification des coûts des victimes ou travail lié aux accidents routiers

Les différents éléments de coûts susceptibles d'être engendrés par les lésions professionnelles.

Il ne s'agit pas d'une présentation détaillée de l'ensemble des coûts possibles et imaginables, mais plutôt des principales catégories de coûts utilisées dans la littérature.

➤ Les coûts directs

Certains auteurs définissent les coûts directs comme étant ceux directement liés à la lésion, d'autres comme étant ceux directement liés à l'accident. Bien que similaires, ces deux définitions n'impliquent pas les mêmes coûts. La première définition se concentre uniquement

sur les éléments associés au traitement et à la « réparation » de la lésion, tandis que la deuxième définition inclut également d'autres éléments de coûts en lien direct avec l'accident, comme les dommages matériels. De façon générale, ces coûts sont assurés et facilement

Mesurables. (Martin. L, Patrice. D. *Les coûts des lésions professionnelles, Une revue de littérature. RAPPORT R 676. (2011)*)

a. Frais médicaux

La quasi-totalité des études inclut les frais médicaux, d'hospitalisation et de réadaptation dans les coûts directs. Ces frais représentent l'ensemble des dépenses encourues ou anticipées pour offrir des soins médicaux à un blessé. Outre les sommes déboursées pour le personnel médical, les équipements médicaux et les médicaments, on y inclut souvent des frais de transport, ainsi que des frais administratifs (hôpital).

b. Dommages matériels

Les dommages importants sont habituellement couverts par les assurances auxquelles les entreprises souscrivent. Les frais de ces dommages sont donc indirectement assumés par les entreprises via leurs primes d'assurance.⁶⁵ (Martin. L, Patrice. D. *Les coûts des lésions professionnelles, Une revue de littérature. RAPPORT R 676. (2011)*)

c. Les frais funéraires

Certains accidents de travail ou maladies professionnelles peuvent engendrer des décès. Ces décès impliquent des frais funéraires, C'est une indemnité qui sert à couvrir les frais de l'enterrement de la victime décédée. En Algérie elle est égale à 5 fois le SNMG le jour de l'accident pour le conjoint, ou 20% des frais du montant du remboursement de l'accident pour chacun des parents. L'estimation de ces frais funéraires au Canada peut s'effectuer à l'aide de l'équation suivante :

$$FF^* = \frac{FF1}{(1+r)^n}$$

- FF^* sont les frais de funéraires prématurés ;
- $FF1$ sont les frais funéraires en date 1 (date du décès)
- r est le taux d'intérêt réel (taux d'intérêt nominal corrigé de l'inflation)
- n est le nombre d'année de vie perdue, selon l'espérance de vie.

➤ Les Coûts indirects

Les coûts indirects sont des coûts qui ne sont pas directement liés au traitement et à la réparation de la lésion, mais plutôt à des opportunités perdues pour l'employé blessé, sa famille, l'employeur, les collègues de travail et la collectivité (*Leigh, P.J. RAPPORT R 676. 2011*).

Contrairement aux coûts directs, les coûts indirects n'impliquent habituellement pas de sortie effective d'argent et ne sont en général pas assurés. Ceci implique qu'ils sont beaucoup plus difficiles à mesurer. (*AROUI. Mémoire de master en sciences Economiques université de Bejaia. 2014*)

A. Productivité

La perte de productivité est un élément de coût très important lors de lésions professionnelles.

Elle est issue de l'arrêt ou du ralentissement de la production due aux dommages matériels ou aux accidents affectant l'intégrité physique des employés Cette perte de productivité peut être de différentes natures :

- Productivité du travailleur blessé le jour de l'accident
- Productivité des autres employés qui ont porté assistance à l'accidenté
- Productivité réduite due aux dommages matériels
- Productivité du travailleur absent du marché du travail
- Productivité de l'accidenté à son retour au travail (à SA tâche habituelle)
- Productivité de l'accidenté en assignation temporaire
- Productivité du remplaçant.

Dans la majorité des études, toutefois, il n'est pas possible de mesurer réellement la perte de productivité. Pour pallier à ce problème, la majorité des auteurs utilisent la méthode du capital humain. Cette méthode utilise le salaire des travailleurs comme estimation de la productivité qui est perdue.

❖ Perte de capacité de production pour un tué

La perte de capacité de production pour un tué est égale au nombre d'années qui lui reste à travailler jusqu'à l'âge de la retraite (65 ans pour les hommes et 55 ans pour les femmes en Algérie) que multiple son salaire brut annuel moyen. Pour évaluer ce coût, il y a lieu d'estimer l'âge moyen d'une victime et son salaire moyen après avoir établi sa catégorie socioprofessionnelle moyenne. (AROUI. *Mémoire de master en sciences Economiques université de Bejaia. 2014*)

❖ Perte de capacité de production d'un blessé

La perte de capacité de production d'un blessé est égale au nombre de journées d'arrêt de travail que multiple le salaire national minimum garantie le congé de maladie est évalué à une moyenne de 22 journées (AROUI. *Mémoire de master en sciences Economiques université de Bejaia. 2014*)

D'arrêt de travail. La perte de capacité de production pour un blessé de la circulation serait donc égale en prenant le salaire national minimum garantie de

18000,00 DA par mois à : $(18000,00/30) \times 22 = 13200,00$ DA. (AROUI. R, AROUN. F. *Mémoire de master en sciences Economiques université de Bejaia. 2014*)

8.2 Coûts administratifs

Les coûts administratifs engendrés par un accident du travail sont nombreux et sont principalement assumés par les entreprises. Il est difficile de mesurer précisément l'ampleur de ces coûts puisqu'ils ne sont habituellement pas comptabilisés dans les états financiers.

Dans cette catégorie de coûts, notons :

- Les coûts d'investigation lors d'un accident
- Les coûts administratifs de l'organisme d'indemnisation
- Les coûts administratifs d'assureurs privés
- Le coût de recrutement d'un nouvel employé

- Le coût de formation d'un nouvel employé.

8.2.1 Frais judiciaires

Les lésions professionnelles peuvent engendrer des frais judiciaires de plusieurs façons, l'ensemble des frais de procédure engagés dans le cadre d'un procès. Ils comprennent différentes sommes, tels que :

- ❖ les frais versés au tribunal
- ❖ les frais d'expertise

Si le juge a besoin de l'avis d'un expert (enquête sociale, avis médical, nécessité de travaux...), il fixe le montant de l'avance que le demandeur de la procédure doit verser à l'expert.

➤ **Les débours**

Ce sont tous les frais que les auxiliaires de la justice (huissiers, avocats...) ont déboursés pour s'occuper de leur client : frais de transport, droits fiscaux, frais d'affranchissement des lettres constituant des formalités obligatoires, frais de photocopie... (AROUI. R, AROUN. F. *Mémoire de master en sciences Economiques université de Bejaia. 2014*)

Partie pratique

Chapitre 5 : Méthode et technique de la recherche

Partie pratique :

1. Présentation de l'entreprise :

Raison sociale :

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

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

*Telephone: 034 19 62 58/60/78

*Fax: 034 19 62 59

*email: laiterie.ramdy@hotmail.com

*site web: www.ramdy-dz.com

I. Historique de l'entreprise Ramdy:

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

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

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

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

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

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

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

II. Situation géographiques

La société est implantée :

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



Figure 1.1 – Emplacement géographique de la Sarl Ramdy

III. Les moneyes

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

IV. Equipment

1. Production :

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

A) Ateliers yaourt et crème dessert :

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

– Conditionnement

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

– Stockage

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

B) Atelier fromage

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

– Conditionnement du fromage portion :

- ✓ Kustner 01 (91 Ps/mn) de capacité de production de 5500 Ps/h.
- ✓ Kustner 02 (91 Ps/mn) de capacité de production de 5500 Ps/h.
- ✓ Kustner 03 (91 Ps/mn) de capacité de production de 5500 Ps/h.
- ✓ Kustner 04 de capacité de production de 2400 Ps/h.
- ✓ Kustner 05 (200 Ps/mn) de capacité de production de 12 000 Ps/h.

– Deux machines pour conditionnement fromage barre : Kustner et Atia.

– Une machine banderoleuse (Grandi).

– Deux salles bien équipées pour la mise en cartons.

2. **Administration** : réseau de micro-ordinateurs.

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

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

A- organisation et fonctionnement de l'entreprise :

2. Activités de la SARL Ramdy :

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

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

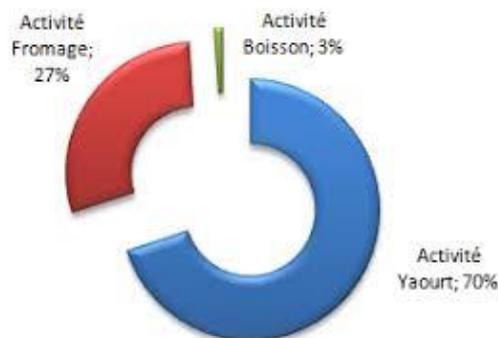


Figure 1.2 – Chiffre d'affaires des pôles d'activité de la SARL Ramdy

3. Les produits de Ramdy disponibles sur le marché sont :

1. Pôle d'activité yaourt et crème dessert :

- Yaourt aromatisé: mono 100 grs (Fraise, Banane, Pêche, fruits des bois, Vanille), Multi aromes 100 grs (pack rouge, pack jaune), multi aromes mini 70 grs.
- Yaourt Nature 100 grs.

- Yaourt aux fruits 95 grs : Fraise, Abricot, Pêche et fruits des bois.
- Brasse aux fruits 95 grs : Fraise, Abricot, Pêche et fruits des bois.
- Crèmes dessert : Flan caramel nappé 90 grs, Caramel (90 grs, 70 grs), Chocolat (90 grs, 70 grs), Cookies 90 grs, Cappuccino 90 grs.
- Brasse aromatisé à boire en sachet 800 grs : Fraise, Citron.

2. Pôle d'activité Fromage :

- Fromage portion : 16 portions Ramdy, 08 portions Ramdy, 16 portions huile d'olive, 08 portions huile d'olive, 16 portions tartiné, 08 portions tartiné.
- Fromage barre : barre Ramdy 1700 grs, barre Ramdy 900 grs, barre Ramdy 600 grs, barre Ramdy 300 grs.
- **3. Pôle d'activité boisson :** Citronnade en sachet un litre, orangeade en sachet un litre. Au plan de développement, la société prévoit le lancement de nouveaux produits sur le marché en 2016 comme les yaourts à boire et la mousse au chocolat...

2-Méthode et technique utilisé :

A. La méthode :

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

La méthode selon R. Pinto et M. GRAWITZ, est un ensemble d'opérations intellectuelles par lesquelles une discipline cherche à atteindre les vérités qu'elle poursuit, les démontrent, les vérifient. (*4 R. PINTO et M. GRAWITZ, éd. Dallos, Paris, 1980*)

MULUMBATI la définit comme « un guide pour tout celui qui entreprend une recherche sociologique ». (*MULUMBATI NGASHA, éd. Africa, Lubumbashi, 2001p86*).

Selon Maurice Angers (la méthode désigne l'ensemble des procédés et des moyens qui orientent l'élaboration d'une recherche qui guide la démarche scientifique). (*Maurice Angers, 1997, p367.*)

La recherche scientifique permet d'étudier des phénomènes et répondre aux questions posées pour pouvoir enfin recueillir des résultats et des objectifs justes et exactes. C'est pour cela

la démarche méthodologique s'appuie sur des méthodes et des techniques qui aideront le chercheur à accomplir sa recherche pour avoir des informations.

➤ **La méthode qualitative :**

La méthode qu'on a utilisé dans notre recherche est la méthode qualitative, sont objectifs est de collecter et recueillir le maximum de données, concernent les déterminent de la prise des risque routier chez les conducteur a l'entreprise Ramdy.

La méthode qualitative vise d'abord à comprendre le phénomène étudié. Produit et analyse des données descriptives, telle que les paroles écrites ou dites et le comportement observatoires des personnes (*Taylor et Bogdan, 1984p200*).

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.

B. La technique utilisée :

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

a) L'entretien :

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

(*QUIVY Raymond et CAMPENHOUDT Luc Van, 2e Éd., Paris, P232*)

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

➤ **L'entretien semi directif :**

Par rapport aux types de d'entretien, nous avons retenu l'entretien semi-directif. On a choisi ce type d'entretien à cause du caractère méconnue et implicite de notre sujet de recherche.

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

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

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

Notre guide d'entretien se compose de 20 questions réparties en 3 parties :

1er axe : concerne les données socioprofessionnelles des conducteurs.

2ème axe : concerne la prise du risque

3ème axe : concerne les accidents de la route.

➤ **L'observation :**

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

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

b) **La pré- enquête :**

Durant notre pré-enquête, on a opté pour l'utilisation de l'observation sur notre terrain de recherche avec l'aide de chef service HSE au sein de l'entreprise RAMDY, Pour être plus prêt

de notre échantillon, on a visité le lieu du travail afin de découvrir et d'en savoir plus sur leurs conditions du travail.

Tout cela nous a permis l'accès aux informations recherchées, ce qui nous a aidés à bien cerner notre objectif de travail et mieux comprendre le fonctionnement de cette entreprise.

À partir de là on a réalisé un entretien qui est important dans la collecte des données et des informations grâce à ses diverses caractéristiques.

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

Dans notre pré-enquête nous avons mené un ensemble d'entretiens exploratoire auprès des différents conducteurs de RAMDY. D'où nous avons sélectionné un échantillon de 8 chauffeurs. Notre pré-enquête s'est déroulée au sein de l'entreprise **Ramdy**, dont la durée d'un un mois et demi qui été entre le 18 avril jusque au 31 mai 2021.

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

C. Population mère.

D'après Côté Jeans, « la population mère correspond à l'ensemble des unités personnes

Ou objets auxquels on s'intéresse. Il revient au chercheur de la déterminer en fonction de sa problématique ».

La population de notre enquête est composée de 14 conducteurs qui transportent les produits de l'entreprise RAMDY.

D. L'échantillon de l'enquête :

Selon Jean-Louis Loubet Del Bayle « L'échantillon est la partie de l'univers qui sera

Effectivement étudiée et qui permettra par extrapolation de connaître les caractéristiques de la totalité de l'univers. On peut noter que cette technique de l'enquête par sondage est applicable à toute opération de dénombrement et pas seulement en matière de sondage d'opinion ».

(Del Bayle, 2000, p.91)

A cet effet, durant notre recherche, nous avons opté à sélectionner un certain nombre qui se constitue de 8 conducteurs.

Chapitre 6 : Analyse discussion et interprétation des résultats

Chapitre 6 Analyse discussion et interprétation des résultats

1. Présentation des résultats

1.1 Données socioprofessionnelle :

Dans ce premier axe nous allons présenter les données socioprofessionnelles, ils sont présentés dans les catégories suivantes :

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

Age	(30-35)	(35-40)	(40-45)	(45-50)
Effective	2	3	2	1

La plupart des salariés sont en Age avancé du fait qu'ils ont exercé longtemps dans d'autres postes avant d'occuper le poste de conducteurs.

Table 2 : répartition de l'effectif selon le niveau d'instruction :

N. Scolaire	primaire	moyen	Secondaire	universitaire
Effective	2	4	2	0

D'après les données chiffrées de ce tableau on remarque que la catégorie de niveau d'instruction moyenne représente un grand pourcentage de notre échantillon. Tous les conducteurs interrogés ont une instruction basique ne dépassant pas la 9^{ème} année. Les critères de sélection sont plus basés sur le permis de conduire, la maîtrise de la conduite et les qualités personnelles du conducteur.

Table 3 : Répartition des effectifs selon le nombre d'années d'expériences dans La Poste.

Année	(1-10)	(10-20)	(20-30)
Effective	3	5	0

La plupart des conducteurs ont une longue ancienneté dans le poste 5 sur 8 ont plus de 12 ans d'expériences.

Chapitre 6 Analyse discussion et interprétation des résultats

1.2 Présentation des résultats relatifs aux déterminants de la prise du risque :

➤ la prise du risque :

Prendre un risque, c'est prendre une décision en espérant en tirer une issue positive sans exclure la possibilité d'une issue négative.

Pour Timothy Irwin, économiste et chercheur, la prise de risque peut se définir comme un « comportement volontaire » dont les résultats sont « incertains » et comportent une « certaine probabilité de conséquences négatives » pour le sujet, mais qui est malgré tout mis en œuvre dans l'espoir d'obtenir un bénéfice en retour. Une autre définition communément acceptée est que « le risque est une décision impliquant un choix qui se caractérise par un certain degré d'incertitude quant aux possibilités d'échec ou de réussite. A chaque possibilité est associée une utilité, un bénéfice du risque ».

I. Facteur lié au matériel :

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

Dans notre recherche actuelle il y a 4 sous axes relatifs aux mesures nécessaires de sécurité, l'état mécanique, l'entretien du véhicule et le dysfonctionnement dans le véhicule.

a) Concernant les mesures nécessaires de sécurité :

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

Dans la recherche actuelle la totalité des déclarations des chauffeurs affirment que leurs véhiculent possèdent toutes les mesures nécessaires à leur sécurité concernant les limiteurs de vitesse, le système de freinage Abs etc.

Kamel âge de 52ans déclare que : « mon véhicule possède toutes les mesures nécessaires à ma sécurité à savoir : le système de freinage ABS, le limiteur de vitesse système de localisation etc. ».

Chapitre 6 Analyse discussion et interprétation des résultats

b) Concernant l'état mécanique :

L'état mécanique d'un véhicule joue un rôle très important dans la sécurité de chaque usager du véhicule.

Dans la recherche actuelle, la majorité des chauffeurs déclarent qu'ils n'ont jamais vécus des problèmes mécaniques concernant leurs véhicules.

Comme le déclare **Zahire âge de 48ans** : *« j'ai jamais vécu un problème mécanique concernant mon véhicule durant mon trajet »*

Comme le déclare **Takfa âge de 35ans** : *« personnellement je n'ai jamais vécu un problème mécanique qui concerne mon véhicule ».*

c) Concernant l'entretien du véhicule :

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

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

Hakim âge de 41ans déclare que : *« je suis obligé de vérifier l'état mécanique de mon véhicule avant mon départ en mission, car avant tout c'est ma vie qui est en jeu ».*

Salim âge 52ans dit que : *« la vérification du véhicule avant le départ est primordial pour la sécurité routière en générale, nous devons procéder à la vérification du véhicule avant le départ ».*

Chapitre 6 Analyse discussion et interprétation des résultats

d) Concernant le dysfonctionnement dans le véhicule :

Pour utiliser un véhicule, il faut qu'il soit bien entretenu et prêt à être utilisé sans qu'il provoque un danger pour son usager. Toutes sortes de dysfonctionnement doit être établie avant le départ.

Dans la recherche actuelle, la totalité des chauffeurs déclarent qu'il n'est pas question d'utiliser le véhicule lorsqu'il y a un dysfonctionnement qui le concerne.

Comme le déclare **said âgé de 38 ans** : « lorsqu'il y a un dysfonctionnement dans le véhicule la première chose que font tous les chauffeurs, c'est de signaler le problème auprès du service de maintenance, il n'est pas question de l'utiliser en mauvaise état, car la vie n'est pas un jeu ».

II. Facteur liée aux Conducteur :

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

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

a) Concernant le respect de code de la route :

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

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

Comme le déclare **Omar âgé de 56 ans** : « Je respecte le code de la route par peur d'être sanctionné plus que d'être exposé à un danger »

Tant dit que le cas de **Kamel âgé de 52 ans** déclare que : « moi personnellement je ne respecte pas le code de la route »

Chapitre 6 Analyse discussion et interprétation des résultats

b) Concernant la prise de risque des conducteurs :

La casé totalité des conducteur affirme qu'ils prennent de risque qui conduit à l'insécurité des autres ou bien à leur insécurité sauf dans certains cas.

Comme l'affirme **Takfa âgé de 35 ans** : « Personnellement je prends de risque sur tous sur l'autoroute je dépasse les limites de vitesse vue que la route est suffisamment large pour bien manipuler mn véhicule »

Tant dit que **Said âgé de 38 ans** déclare que : « J'essaye le maximum de ne pas prendre de risque vue le manque de reflexe par rapport à mon âge et vue que j'ai conscience que c'est dangereux ».

c) Concernant la formation :

L'entreprise ou l'organisation (prescrite) déclare que la formation en sécurité est nécessaire pour la sécurité des conducteur et quelle doit être appliqué sur le terrain.

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

Comme le déclare **Omar âgé de 56 ans avec une expérience de plus de 10 ans** : « J'ai plus de 10 ans de travail dans mon poste mais à part le teste de conduite je n'ai jamais eu de formation concernant mon métier ou bien sur la sécurité dans la route ».

III. Facteur environnementale :

a) Concerne les infrastructures :

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

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

Chapitre 6 Analyse discussion et interprétation des résultats

Dans la recherche actuelle et concernant l'état des infrastructures, la totalité des chauffeurs déclarent que les normes mondiales de la route sont pas respecter et l'état des infrastructures est catastrophique.

Comme le déclare **Hakim âge du 41ans** : « l'état des infrastructures ? Alors là, l'a dit en rigolant, vous s'avez l'état des infrastructures est considéré comme le premier ennemi d'un routier ».

Salim âge de 52ans dit que : « l'état des infrastructures est vraiment catastrophique, une fois je rouler le plus normale je voyais une partie de la route qui est cassé j'ai essayé d'éviter cette partie mais je n'ai pas pu, donc j'étais obligé de passer par la route cassée mais malheureusement y'avait un pneu qui s'est dégonflé à cause du choc, ce qui ma obliger à m'arrêter et à changer la roue. Donc j'ai perdu beaucoup de temps et j'ai risqué de faire un accident à cause de l'état de la route ».

b) Concernant les conditions climatiques :

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

Dans la recherche actuelle, tous les chauffeurs déclarent qu'ils vie une énorme difficulté de conduire face aux mauvaises conditions climatiques.

Comme le déclare **Omar âge 56ans** « une fois en hiver durant mon trajet c'était 3h du matin y'avait climat glacial et froid, je roulais a 50km/h et y'avait un do dan et logiquement j'appuie sur les freins pour réduire la vitesse pour passer le do dan, soudain mon véhicule commence à glisser à cause du verglas, j'ai fait tout mon possible pour contrôler mon véhicule, c'était vraiment difficile mais heureusement que j'ai pu gérer la situation et contrôler mon véhicule, c'était vraiment choquant »

Chapitre 6 Analyse discussion et interprétation des résultats

IV. Facteur lie à l'organisation du travail :

Un ensemble des paradigmes au sein d'une entreprise et qui permet d'atteindre les objectifs établis Les conditions de travail d'un conducteur peuvent influencer son risque d'accident.

Dans la recherche actuelle il y a deux sous axes relatifs aux a la conduite de nuit, l'organisation des missions.

a) Concernant la conduite de nuit :

La conduite de nuit est la période la plus difficile est la plus inquiétante pour chaque chauffeur routier, c'est une période dont les accidents de la route se produisent.

Dans la recherche actuelle la totalité des chauffeurs déclarent qu'ils conduisent durant la nuit, mais l'heur exact de s'arrêter n'est pas fixé tout dépend de l'organisation de travail, du programme de travail et des déplacements.

Comme le déclare **Khaled âge de 29ans** : « la conduite de nuit rentre dans le travail d'un routier, c'est tout à fait normale. En ce qui concerne l'heur de l'arrêt, en a pas d'heure fixé pour s'arrêter car tout dépend de la destination et du programme. Si la destination n'est pas longue en peut s'arrêter tôt, et si elle est longue là, en vas pas s'arrêter tôt ».

Saïd âge de 38ans déclare que : « le chauffeur routier conduit presque tout au long de la journée le jour et la nuit, concernant l'heur de l'arrêt tout dépend de la destination et du programme proposer par l'entreprise ».

b) Concerne l'organisation des missions :

L'entreprise programme ces missions selon la demande des clients et aussi selon la disponibilité des véhicules et des conducteurs.

Dans la recherche actuelle la totalité des conducteurs affirme que l'organisation des missions est favorable à leur condition du travail

Comme le déclare **Kamel âge de 52** :(moi personnellement je trouve que la programmation des missions (heur) sont adéquate pour nous.)

Chapitre 6 Analyse discussion et interprétation des résultats

1.3 Présentation des résultats relatifs aux accidents de la route :

- **L'accident de la route :**

est un choc qui a lieu sur le réseau routier entre un engin roulant (automobile, moto, vélo, etc.) et tout autre chose ou personne et qui engendre des blessures humaines et/ou des dégâts matériels, que ces dégâts soient occasionnés aux véhicules, à un élément de la route (chaussée, panneaux, barrières de protection, etc.) ou un élément extérieur à celle-ci (bâtiment, mobilier urbain, cabine de téléphone, arbre).

- **Concernant la réduction de la vitesse :**

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

Le code de la route est un règlement ou l'ensemble de lois que chaque personne doit respecter pendant la conduite de véhicule, sinon il serait pénalisé.

Dans la recherche actuelle la totalité des chauffeurs disent que c'est obligatoire de réduire la vitesse lorsqu'on nous indique des dangers sur les panneaux.

Comme le déclarent tous les chauffeurs : « on est dans l'obligation de respecter le code de la route, car on ne veut pas qu'on nous retire notre permis de conduire ».

- **Concernant les formations :**

Dans chaque entreprise on trouve que tous les salariés ayant le droit à la formation pour développer ces compétence ces connaissance

Dans la recherche actuelle, la majorité des chauffeurs disent qu'ils n'ont jamais vécu une formation sur ce qui concerne le risque routier. Et que l'entreprise il ne dispose de moyens pour développer leur savoir.

Takfa âge de 35ans déclare que : « tous ou long de notre expérience il n'a jamais fait une formation pour indiquer ces risques afin de les éviter).

Chapitre 6 Analyse discussion et interprétation des résultats

➤ **Concernant la vérification du véhicule :**

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

Dans la recherche actuelle la totalité des chauffeurs routiers disent qu'il est obligatoire et primordial de procéder à la vérification de l'état mécanique du véhicule avant le départ en mission.

Khaled âge de 29 déclare que : « oui je vérifie l'état de mon véhicule avant chaque départ, car avant tout c'est ma vie qui est en jeu ».

Salim âge de 52 dit que : « la vérification du véhicule avant le départ est primordial pour la sécurité routière en générale, nous devons procéder à la vérification du véhicule avant le départ ».

➤ **Concernant le dérangement en plein route :**

Tous les chauffeurs se sentent déranger lorsque quelqu'un les embête dans la route, et ils déclarent tous que l'ignorance et la seule solution pour reprendre à ces embêtements.

Dans la recherche actuelle la totalité des chauffeurs disent et réclament sur le déplacement des piétons dans les routes.

Omar Age de 56ans déclare que : « je me sens déranger lorsque quelqu'un me colle derrière, je me déconcentre complètement, en ce qui concerne ma réaction je le laisse me dépasser et partir ».

Khaled dit que : « je déteste quand les piétons traversent la route en plein autoroutes »

➤ **Concernant l'utilisation de téléphone :**

Le téléphone portable c'est un moyen de communication entre les conducteurs et entre employeur et mais qui peut causer des accidents en cas d'utilisation successive.

Dans la recherche actuelle la majorité des chauffeurs disent qu'ils utilisent leur téléphone, et, qu'ils parlent à leurs convoyeurs au volant.

Kamel Age de 52 ans déclare que : « j'utilise mon téléphone juste en cas que je veux Appeler a mon client ».

Saïd Age de 38 ans dit que : « c'est de mes habitudes de manipuler avec le téléphone au volant ».

Khaled, Takfa et Hakim déclarent qu'ils utilisent leurs téléphones et qu'ils parlent à leurs convoyeurs au volant.

Chapitre 6 Analyse discussion et interprétation des résultats

Comme le déclare Takfa Age du 29 : « je manipule avec mon téléphone pendant mon trajet car la route est trop longue et y'a pas de quoi briser la monotonie a par la radio, le trajet est trop fatiguant et dégoûtant pour moi ».

2. Discussion et interprétation des résultats :

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

Rappelons que notre recherche vise à mieux comprendre les déterminant du la prise du risque routier. Pour ce faire, nous avons énoncé quatre hypothèses de recherche. Nous cherchons ainsi à examiner dans un premier temps, l'influence des facteurs environnementaux sur la prise des risques routiers, dans un deuxième temps, nous examinons l'influence des déterminants matériels sur la prise du risque routier. Dans la troisième hypothèse en vérifie la prise de risque des chauffeurs routier sur la route en complétant leurs missions. Et finalement nous examinons l'influence de comportement humaine sur la prise de risque.

❖ La première hypothèse :

« Les facteurs environnementaux ont une influence major sur la prise du risque routier »

D'après Notre enquête réalisé aux prés des routiers de l'entreprise Ramdy et grâce à notre analyse des incidents raconter, nous avons constaté que les facteurs environnementaux influencent sur la prise de risque. Tel que :

- Les infrastructures
- Les conditions climatiques

Les facteurs environnementaux en particulier apparaissent dans la plupart des cas d'accidents professionnelle.

Selon certaines déclarations de certains chauffeurs, l'état des infrastructures provoquer un accident de la route.

Pour l'état des infrastructures quant à elle est catastrophique et peut provoquer des accidents de la route facilement, quand un conducteur utilise une route qui est mal aménagé et qui n'est pas fait selon les normes mondiales il trouve des difficultés de conduite et de contrôler leur véhicule.

Chapitre 6 Analyse discussion et interprétation des résultats

Pour la conduite lors des mauvaises conditions climatiques quant à elles pourraient être un facteur des accidents de la route, les mauvaises conditions climatiques (verglas, brouillard, chaleur élevé...) peut contribuer négativement sur la conduite du chauffeur.

Selon les données recueillies sur le terrain, et, après interprétation nous considérons que l'hypothèse 01 qui stipule «*Les facteurs environnementaux ont une influence major sur la prise du risque routier* » est confirmée.

❖ La deuxième hypothèse :

« *La prise de risque des conducteurs de camion est due parfois à l'état de véhicule* »

Dans la situation de conduite professionnel, nous avons plusieurs déterminants et parmi ces déterminants en trouve le facteur matériel. Qui peut influencer sur la conduite des conducteurs.

L'analyse réalisée au sein de l'entreprise Ramdy ainsi que les témoignages des routiers montrent que le facteur matérielle n'influence pas sur la prise du risque et que l'état de leur véhicule est adéquate à leur mission.

Selon les déclarations des chauffeurs, le système de freinage ne pose pas un problème et qu'à chaque mission il vérifier leur véhicule pour garantir sa sécurité.

Pour les chauffeurs, tous les véhicules possèdent toutes les mesures nécessaires à leur sécurité concernant les limiteurs de vitesse, le système de freinage Abs etc.

D'après la majorité des déclarations des chauffeurs le véhicule est bien équiper pour l'exécution de leur tâche dans les meilleures conditions de sécurité.

Selon les données recueillies sur le terrain, et, après interprétation nous considérons que l'hypothèse 02 qui stipule : « *La prise de risque des conducteurs de camion est due à l'état de véhicule* » est infirmer.

❖ La troisième hypothèse :

« Les facteurs organisationnels ont un impact direct sur la prise de risque routier chez les conducteurs ».

Chapitre 6 Analyse discussion et interprétation des résultats

D'après Notre enquête réalisé aux prés des routiers de l'entreprise Ramdy et grâce à notre analyse des incidents raconter, nous avons constaté que les facteurs organisationnelle na pas d'effet sur la prise de risque. Tel que :

- L'organisation des missions
- La conduite du nuit

D'après les déclarations la totalité des conducteurs disent que leur missions sont bien organiser est favorable à leur condition du travail

Comme citent la plupart des conducteurs « moi personnellement je trouve que la programmation des missions (heur) sont adéquate pour nous ».

D'après la majorité des déclarations des chauffeurs, et qui concerne les circonstances de repos, quand un conducteur se sent fatigué il s'arrêtera pour se reposer et pour éviter toutes sortes de risques.

La majorité des conducteurs ils préfèrent la conduite de nuit pour éviter les dérangements dans la route et tous les risques.

Selon les données recueillies sur le terrain, et, après interprétation nous considérons que l'hypothèse 03 qui stipule « Les facteurs organisationnels ont un impact direct sur la prise de risque routier chez les conducteurs ». Est infirmer

❖ La quatrième hypothèse :

« La prise de risque des conducteurs est due à non-respect de code de la route »

D'après Notre enquête réalisé aux prés des routiers de l'entreprise Ramdy et grâce à notre analyse, nous avons constaté que le comportement humaine influencent sur la prise de risque.

D'après les déclarations la totalité des conducteurs disent que il ne respecte pas le code de la route et que il leur respecte est basé plus sur la peur de sanction que par rapport à leur sécurité

Comme déclare la majorité des conducteurs « Je respecte le code de la route par peur d'être sanctionné plus que d'être exposé à un danger »

Chapitre 6 Analyse discussion et interprétation des résultats

Selon les données recueillies sur le terrain, et, après interprétation nous considérons que l'hypothèse 0 qui stipule « La prise de risque des conducteurs est due à non-respect de code de la route ». Est confirmer.

Conclusion générale

Il est évident que ces dernières années, les questions de sécurité routière ont davantage retenu l'attention des pouvoirs publics dans notre pays. Cependant, les résultats obtenus montrent que beaucoup reste encore à faire.

Les accidents de la route en Algérie représentent un sérieux problème de santé publique, par leurs conséquences humaines car tout le monde utilise la route et risque sa santé et sa vie quotidiennement. Les accidents de la route produisent sur les victimes et leurs proches d'énormes problèmes et souffrances.

Des milliers de personnes passent de longues semaines à l'hôpital et beaucoup d'entre elles ne pourront plus jamais vivre et travailler comme avant, ce qui engendre des coûts pour la collectivité, notamment l'Etat qui dépense des sommes énormes dans la prévention et la réparation des accidents (police, gendarmerie, hôpitaux, etc.).

De plus, les blessés, les décès et les accidents graves causent des pertes de productivité pour les entreprises.

Le risque routier aujourd'hui est considéré parmi les premiers de tous les risques professionnels quant au nombre de décès provoqués ; et parmi ces accidents routiers, la part attribuée à l'activité professionnelle reste difficile à estimer.

Tout au long de ce travail, nous avons tenté de déterminer les facteurs qui sont derrière la prise du risque des routiers pendant leur trajet.

Notre présente investigation s'est portée sur l'impact des différents facteurs matérielle, organisationnel et environnementaux et humaine sur la prise du risque chez les routiers, en résumé « les déterminant de *la prise du risque chez les routiers* ». Notre objectif était de démontrer les facteurs qui influencent sur la prise de risque.

Dans le premier chapitre on a présenté et expliqué les principaux aspects théoriques de l'accidentologie en général, et déterminer les causes de ces accidents.

Dans le deuxième chapitre nous avons essayé de mettre en évidence les déterminants de la prise de risque chez les routiers. Ou on a essayé d'expliquer les différents modèles principaux de la prise de risque.

Conclusion générale

Dans le troisième chapitre nous avons expliqué et présenter les principaux aspect théorique des accidents routier dans le milieu professionnel, où le conducteur professionnel est confronté à la fois aux contraintes liées à l'insécurité de la route et en plus, aux contraintes liées à son activité professionnelle et les facteurs qui contribuer au risque routier professionnel, qui sont multiples comme nous avons pu le constater, qui sont généralement liées aux systèmes de circulation : l'usager, le véhicule et l'environnement et l'organisation .

L'environnement routier et le véhicule peuvent être les causes des accidents professionnels de la route mais le comportement de l'homme reste aussi la cause de ce fléau.

Dans le quatrième chapitre qui est la partie pratique nous consacrons à l'analyse des données collectées, nous nous appuyons sur les résultats des entretiens dédiés aux conducteurs. Nous allons donc, dans cette partie de notre travail, coordonner et organiser les différentes informations récoltées a travers l'ensemble de questions posés aux routiers durant l'entretien qui a porté sur comment dans leurs pratique quotidienne, ils ont pu faire face ou risque routier nous avons aussi discuté des situations de presqu'accident ou accidents qu'ils ont vécu durant leur carrier.

Selon les données recueillies sur le terrain, et, après interprétation on a arrivé à confirmer la première et la quatrième hypothèse et infirmer la deuxième et la troisième hypothèse

Nous avons conclu que les conducteurs routiers rencontrent au facteur environnementaux et les facteurs humaine qui influencer leurs prises de risque et qui sont la plus part du temps les causes majeure des accidents routiers.

Nous souhaitons à travers ce modeste essai, que nous avons porté quelques éléments explicatifs de notre champ d'étude « *les déterminant de la prise du risque routier* », et d'ouvrir de nouvelles perceptives sur le plan.

Références bibliographiques

Ouvrages

1. Brodie L., Lyndal B., Elias I.J. Heavy vehicle driver fatalities: Learning from fatal road crash investigations in Victoria, *Accident Analysis and Prevention*, 2009, pp. 557–564. In Stéphane M. François B. Patrice D. *Accidents routiers au travail Revue de la littérature*, Rapport N°791 IRSST, P18. 2013
2. Christine Nègre. *Analyse des accidents routiers impliquant un poids lourd en Normandie*. Fév. 2018
3. Dorn L., Wahlberg A.E. Work-related road safety: An analysis based on UK bus driver performance, *Risk Analysis*, 28(1), pp. 25-35. 2008. In Stéphane M. François B. Patrice D. (2013) *Accidents routiers au travail Revue de la littérature*, Rapport N°791 IRSST, P18(2013)
4. Fleming et al. 1998 ; cité par Kouabenan, 2006 *Incertitude, croyances et management de la sécurité*
5. Fourrière J et Six F. (2010). *Comprendre le risque routier professionnel par l'analyse de l'activité : l'exemple des conducteurs de travaux. Perspectives interdisciplinaires sur le travail et la santé*. DOI : 10.4000/pistes.2514 .Retrieved from
6. Haddak et al, 2005 *inegalites socio-spatiales de risque routier et mobilité à l'adolescence* p 85)
7. Houria BENCHERIF : *Etude de l'insécurité routière en Algérie : de l'usage des modèles au développement des politiques publiques*, thèse de doctorat université Batna, 2015, p29
8. Jean pierre, July, *évaluer les risques professionnels*, Afnor, France, 2003, p14-15
9. 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.118.
10. Maurice Angers, *initiation pratique à la méthodologie des sciences sociales humaines*, Edition casbah, Alger, 1997, p367.
11. McCartt A.T., Rohrbaugh J.W., Hammer M.C., Fuller, S.Z. Factors associated with falling asleep at the wheel among long distance truck drivers, *Accident Analysis and Prevention*, 32, pp. 493-504.(2000). In BOUDA, M
12. Michel et al. 2006 *Reconstruire l'action sociale*, Sous le Direction de Michel Chauvière, Jean-Michel Belorgey et Jacques Ladsous, Dunod, Paris, 2006, 280 p. (2000)

Références bibliographiques

13. Mouton Jean Pierre, la sécurité en entreprise, 2eme Edition, Dunod, Paris, 2003, 2006, p05
14. MULUMBATI NGASHA, Manuel de sociologie générale, éd. Africa, Lubumbashi, 2001, P86.
15. QUIVY Raymond et CAMPENHOUDT Luc Van, Manuel de recherche en science sociales, 2e Éd., Paris, P232)
16. R. PINTO ET M. GRAWITZ, les méthodes des sciences sociales, éd. Dallos, Paris, 1980.
17. Taylor et Bogdan, 1984 introduction a la méthode qualitative de investigation,p101

Thèses

- CHARCHAL. A. Évaluation du temps dans le temps dans la prise en charge des accidents de la route de la wilaya de Blida, Mémoire inspecteur praticien, École de santé publique Alger juin 2005, P4. In HIDRA. Y. Modélisation des indicateurs du risque routier en Algérie, Thèse doctorat en sciences économiques université de Bejaia Mai 2018)
- Dumontier Abou Alexia. (2010). La prise de risque dans l'espace routier chez le préadolescent Implication de l'identité sexuée, la recherche de sensation, l'estime de soi, l'attachement aux parents et la supervision parentale, thèse de doctorat, université Paris Ouest.
- Himouri. S, 2005. Op cit. In HIDRA. Y. Modélisation des indicateurs du risque routier en Algérie, Thèse doctorat en sciences économiques université de Bejaia Mai 2018, p22).
- Hidra .y. modélisations des indicateurs du risque routier en Algérie .thèse doctorat en sciences économie université de Bejaia mai2018
- UMRESTTE, Rapport de fin de convention DSCR convention MELT/INRETS n° 02/70029, santé de l'utilisateur et insécurité routière le registre des victimes d'accidents de la circulation routière dans la Rhône. Registre du Rhône Rapport UMRESTTE n° 0406 Novembre 2004.P4. In HIDRA. Y. Modélisation des indicateurs du risque routier en Algérie, Thèse doctorat en sciences économiques université de Bejaia Mai 2018.)

Mémoire

- AROUI. R, AROUN. F. Essai d'évaluation des coûts des accidents de circulation routière : Cas de la wilaya de Béjaia. Mémoire de master en sciences Economiques université de Bejaia. 2014)
- ACHAT .M, ANKIK.K, Analyse économétrique des facteurs de risque des accidents de la route en Algérie, mémoire de master en sciences économiques, option économie appliquée et ingénierie financière. Université de Bejaia. 2015
- Adams-Guppy, J. and Guppy, A. Speeding in relation to perceptions of risk, utility and driving style by British company car drivers. *Ergonomics*, 38, 12, 2525-2535. 1995. In BOUDA, M EL A, Proposition d'une politique de gestion des risques liés au transport, mémoire de magister en Hygiène & Sécurité Industrielle, université de Batna, 2013
- Centre de recherche sur les accidents et la sécurité routière-Queensland. In BOUDA, M EL A. Proposition d'une politique de gestion des risques liés au transport, mémoire de magister Hygiène & Sécurité Industrielle, université de Batna, 2013
- Drissi .C, Mazioua.w. l'impact de la vitesse appliquée sur le nombre d'accidents », mémoire de master en science économiques université de Bejaia. 2014, p6)
- Darby P., MurrayW, Raeside R. Applying online fleet driven assessment to help identify, target and reduce occupational road safety risks. *Safety Science* 47. 2009, pp. 436-442. In BOUDA, M EL A. Proposition d'une politique de gestion des risques liés au transport, mémoire de magister, université de Batna, 2013
- Dermel. A. Essai d'évaluation des coûts des accidents de circulation en Algérie : Cas de la wilaya de Bejaia. Mémoire de Magister en sciences économiques université de Bejaia. Avril 2008. P16
- LEWHE MAHUGNON ET ZEMMOUR ,2009 accident de la route et identification des facteurs de risque, étude prospective réalisée au niveau du service de médecine légale du chu d'Annaba mémoire master).
- Poulter D.R., Chapman P., Bibby P.A., Clarke D.D., Crundall, D. An application of the theory of planned behaviour to truck driving behaviour and compliance with regulations. *Accident Analysis and Prevention*, 40, pp. 2058-20640, (2008). In BOUDA, M EL A, «Proposition d'une politique de gestion des risques liées au transport, mémoire de magister en Hygiène & Sécurité Industrielle, université de Batna, 2013

Références bibliographiques

- sadmi K, oukrid a. Le phénomène des accidents de circulation en Algérie et les mécanismes de prévention et de contrôle cas de la wilaya de Bejaia. Mémoire de master économie de transport .université de bejaia2016/2017.p17.in association de prévention routier « les accidents de la route »support pédagogique pour les études de médecine.paris.2006.p2.)

Articles

- Article CHARBIT Claire, « Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention », 1997)
- Hamelin, P. La durée de travail des conducteurs professionnels comme enjeu de la flexibilité et de la compétitivité des transports routiers de marchandises. BTS Newsletter, p15-16. (2001
- Leigh, P.J., Markowitz, S.B., Fahs, M., Landrigan, P. Costs of occupational injuries and illnesses, Ann Arbor, MI: University of Michigan Press, p310. (2000). In Martin. L, Patrice. D. Les coûts des lésions professionnelles, Une revue de littérature. RAPPORT R 676. 2011
- Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic Azzeddine Madani ¹ Tarek Chella Abdelmadjid Boudier Article p119.
- Murray, W., Newnam, S., Watson, B., Davey, J. & Schonfeld, C. (2003). Evaluating and improving fleet safety. In BOUDA, M EL A, «Proposition d'une politique de gestion des risques liés au transport, mémoire de magister en Hygiène & Sécurité Industrielle, université de Batna, 2013)
- McCarty A.T., Ribner S.A., Pack A.I., Hammer M.C. The scope and nature of the drowsy driving problem in New York State, Accident Analysis and Prevention, 28, pp. 511-517. (1996). In Stéphane M. François B. Patrice D. Accidents routiers au travail Revue de la littérature, Rapport N°791 IRSST. (2013)
- Murray ET all. Factors associated with falling asleep at the wheel among long distance truck drivers, Accident Analysis and Prevention, 32, pp. 493-504. (2000).In BOUDA, M EL A Proposition d'une politique de gestion des risques liés au transport,
- Murray w., Newnam S., Watson B., Davey J ., Schonfeld C. Evaluating and improving fleet safety in Australia, Australian Transport Safety Bureau, Department of Transport and Regional Services, Centre for Accident Research and Road Safety – Queensland, 129 p. (2003). In Martin. L, Patrice. D, Les coûts des lésions professionnelles, Une revue de littérature. RAPPORT R-676. 20

Références bibliographiques

- (Martin. L, Patrice. D. Les coûts des lésions professionnelles, Une revue de littérature. RAPPORT R 676. (2011
- OMS, rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, glossaire des statistiques de transport, 2004).
- Pratt S. Work-related roadway crashes challenges and opportunities for prevention. NIOSH hazard review. CDCP hazard review. Department of Health and Human Services Centers for Disease Control and Prevention, National Institute for Occupational Health and Safety, Publication No. 2003-119, 92 p. (2003). In Stéphane M. François B. Patrice D. (2013) Accidents routiers, au travail Revue de la littérature, Rapport N°791 IRSST, P18).
- Paul Gobeil SAAQ, vice-présidence a la sécurité routier séminaire intersection alerte à la fatigue, et a la somnolence et à la l'endormissement au volant. Longueuil, le 30 avril 2008

Sites internet

- <https://www.inrs.fr/dms/inrs/generationpdf/accueil/risques/routiers/risques%20routiers.pdf>
- <https://www.presanse-pacacorse.org/a/668/chiffres-cles-sur-le-risque-routier-professionnel/>
- [https://www.researchgate.net/publication/321913923_Insecurite_routiere_en_Algerie \)](https://www.researchgate.net/publication/321913923_Insecurite_routiere_en_Algerie)
- [https://www.stage-de-sensibilisation.fr/art-le-risque-routier-sur-le-trajet-du-travail-et-les-deplacements-professionnels-art-56.html \)](https://www.stage-de-sensibilisation.fr/art-le-risque-routier-sur-le-trajet-du-travail-et-les-deplacements-professionnels-art-56.html)
- [https://www.techno-science.net/definition \)](https://www.techno-science.net/definition).
- [http://theses.univlyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2010.banet_a&part=371645\)](http://theses.univlyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2010.banet_a&part=371645)
- <http://www.intefpsstfp.travail.gouv.fr/datas/files/SSTFP/23%20Risque%20Routier.pdf>
- [https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-sa-conduite/le-risque-routier-professionnel\)](https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-sa-conduite/le-risque-routier-professionnel)
- [https://www.joradp.dz/hfr/\)](https://www.joradp.dz/hfr/)
- [http://www.cnas.dz/fr/employeurs-travailleurs/\)](http://www.cnas.dz/fr/employeurs-travailleurs/)
- [https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02424918/document\)articlep119.](https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02424918/document)articlep119)
- (http://www.bichatlarib.com/depot/1114_Fiches_thematiques_pour_etudes_medecine%5B1%5D-1.pdf

Références bibliographiques

- [http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/Accidentde la route\)](http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/Accidentde+la+route)
- (http://www.who.int/violence_injury_prevention/publication/road_traffic/distracted_driving_fr.pdf?ua=1)
- <http://www.bichatlarib.com> file:///C:/Users/User/Desktop/1114_Fiches_thematiques_pour_etude_medicine[1]-1.pdf)

Annexes

Annexes 1 : Guide d'entretien

Dans le cadre de la préparation d'une recherche en psychologie du travail, organisation et GRH. Sous le thème « les déterminants de la prise de risque sur la route », nous sollicitons votre collaboration à travers vos réponses à ce guide d'entretien qui est strictement anonyme et confidentiel. Nous vous remercions de votre amabilité dont vous ferez preuve.

Donnée personnel :

1-l'age :

2-Niveau d'instruction :

3-Ancienneté professionnelle :

4-Situation familial :

5- poste occupé :

Axe 1 : prise du risque :

A. Le véhicule :

- 1) Existe-t-il une procédure pour l'entretien des véhicules (fiche de route ...) si non pourquoi ?
- 2) Portez-vous une attention particulière aux pneus ?
- 3) Est-ce que le véhicule est équipé pour permettre l'exécution des tâches dans des meilleures conditions de la sécurité ?
- 4) Est-ce que votre véhicule a un carnet du suivre d'entretien ainsi un cahier du Consigne ?
- 5) Demander vous une copie du permit du chaque collaborateur concerné ?

B. Conducteur

- 6) Dans tes déplacements tu mets la ceinture de sécurité ?
- 7) Est-ce que médicalement vous êtes apte à conduire un véhicule ?
- 8) Avez-vous reçus une formation théorique ou pratique a la conduite en sécurité dans le cadre professionnel ?
- 9) Respecter vous le code de la route ?

c. Infrastructure

- 10) Les entrées et sorties de l'entreprise et du parking permette-t-elle une bonne circulation ?
- 11) Annuler vous vos missions lors d'un risque climatique ou bien environnemental ?
- 12) Avez-vous déjà été exposé à un risque d'infrastructure dangereux (chaussé glissant) ?
- 13) Est-ce que vous avez un plan de la circulation au sein de l'entreprise ?
- 14) Est-ce que les normes mondiales des trajets sont respectées sur nos routes ?

D. L'organisation du travail :

- 15) Connaissez-vous le kilométrage annuel de vos collaborateurs et le temps du travail annuel que cela représente
- 16) Le temps de conduite pour l'utilisation des véhicules est-il déterminé ?
- 17) Connaissez-vous l'influence de l'activité de conduite et la prise de risque (conduite du jour, nuit, pression liée au temps) ?
- 18) Est-ce que les missions sont organisées ?

Axe2 : accident de la route :

1. Réduisez-vous la vitesse de votre véhicule lorsque la visibilité est insuffisante (pluie neige verglas...) ?
2. Lorsque tu es en retard tu n'hésites pas à dépasser les limitations de vitesse ?
3. Conduisez-vous sous l'emprise de stupéfiant ?
4. Avez-vous déjà fait un accident si oui comment ? et quelle est la raison à votre avis ?
5. Est-ce que l'imprudence des piétons dans leur déplacement vous gêne ?
6. Utilisez-vous le téléphone portable en conduisant ?
7. Est-ce que vous vérifiez votre véhicule périodiquement ?
8. Formé vous par votre entreprise sur les risques routiers ?
9. Quelles sont les causes derrière les accidents de la circulation dans le Domain professionnelle ?

10. Quelle sont les mauvaises habitudes que vous pensez interdit en conduisant ?

ORGANIGRAMME GENERAL DE LA SARL RAMDY

