

Université Abderrahmane Mira De Bejaïa.
Faculté des sciences humaines et sociales.
Département des sciences sociales.



Mémoire de fin de cycle sous le thème de :

Les facteurs psychologiques de la perception du risque routier.

Etude réalisée auprès des chauffeurs routiers de l'SPA NUMILOG (Agence Bejaia).

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

Option : Psychologie du travail et des organisations

Réalisé par :

Mr. KECHIDA Brahim.

Encadré par :

Mr. YUCEF KHODJA Adil.

Année Universitaire 2020/2021

Remerciements

Je remercie le Dieu de m'avoir donné du courage et de la détermination pour mener à terme ce travail. Je tiens à exprimer mes sincères remerciements à mon Encadreur Monsieur: **YOUCEF KHODJA Adil** pour l'encadrement de ce travail, sa disponibilité, ses conseils et surtout ses critiques qui m'ont Permis d'avancer dans ma recherche. Je tiens à remercier tout particulièrement mes très chers Parents, Frères, et ma cher et unique Sœur pour leurs soutiens et leurs encouragements. Un grand remerciement à tous les salariés et routiers de L'Entreprise NUMILOG, et surtout à Monsieur l'ingénieur de maintenance FARES Moussa. Je tiens à remercier l'ensemble des enseignants de la Formation « psychologie du travail et d'organisation », ainsi que tous les Enseignants de la faculté SHS. Merci aux étudiants de «psychologie du travail et d'organisation» pour leurs Partage de connaissances, d'idées, de savoir, et pour leur Soutien durant ce parcours.

Dédicace

Je dédie ce travail qui est le fruit de plusieurs Années

D'études à :

Mes chers parents en récompense à leurs Sacrifices et leurs soutiens et conseils qui m'ont servi et me Serviront tout au long de ma vie.

- **A Mes chers frères « SAIFEDDINE, KAMEL
Ainsi que sa femme ».**
- **A Ma chère sœur « GHANIA »**
- **A Ma nièce « ALISSIA » et neveux « YAKOUB
et YUCEF ».**
- **A mon encadreur Mr « YUCEF KHODJA
Adil ».**

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

Tous les enseignants de la faculté SHS qui ont participé

À ma Formation durant mes cinq années du cursus
Universitaire.

Résumé :

La présente étude, sous le thème « les facteurs psychologiques de la perception du risque routier » a été réalisée auprès d'un échantillon des chauffeurs poids lourds de l'SPA NUMILOG (Agence Bejaia).

L'objectif de cette recherche est de voir l'influence des facteurs de risque sur la perception des chauffeurs routiers. Nous avons donc adopté une méthode qualitative. Nous avons aussi opté pour un échantillon de (10) chauffeurs. Les hypothèses que nous avons formulées ont été vérifiées par l'intermédiaire d'un guide d'entretien.

Nos résultats confirment nos hypothèses formulées dès le début du travail, nous sommes arrivés à confirmer que les facteurs de risques influencent la perception des chauffeurs routiers.

Ce mémoire peut s'avérer utile pour explorer les facteurs psychologiques, voir même la perception du risque et la prise de risque.

Les mots- clés : facteurs psychologiques, la perception, risque routier, prise de risque.

Abstract :

This study is under the theme psychological factors in the perception of road risk. The study was carried out on a sample of heavy truck drivers of SPA NUMILOG (Bejaia Agency).

The objective of this research is to see the influence of risk factors on the perception of truck drivers. So, we adopted a qualitative method, we also opted for a sample of ten (10) drivers. The hypotheses that we formulated has been verified by the intermediary of an interview guide.

Our results confirm our hypothesis from the beginning of the work. We arrived to confirm that the risk factors influence the perception of truck drivers.

This dissertation can be useful for exploring psychological factors, and even risk perception and risk taking.

Key words: psychological factors, a perception, road risk, risk taking.

Sommaire

Sommaire

Remerciements.

Dédicace.

Liste des tableaux.

Liste des figures.

Introduction.....

Partie théorique : Chapitre1 : le cadre général de la problématique

1- Problématique.....	07
2- Les hypothèses de la recherche.....	11
3- Les objectifs de la recherche.....	11
4- L'importance de la recherche.....	12
5- Les raisons du choix du thème.....	12
6- Définition des concepts.....	12
7- Les études antérieures.....	14
Résumé du chapitre.....	15

Chapitre2 : les risques de la conduite et les accidents routiers

• Préambule.	
1- Définition du risque routier.....	17
2- Définition de l'accidentologie routière.....	18
3- Définition de l'accident de la route.....	20
4- Types d'accident de la route.....	22
5- Déterminants de la prise de risque routier.....	22
6- Facteurs influents sur l'exposition aux risques.....	23
7- Facteurs de risque influents sur les accidents.....	26
8- Facteurs psychologiques.....	24
• Résumé du chapitre.	36

Chapitre3 : la perception du risque routier

• Préambule.	
1- Définitions conceptuelles.....	38
2- Les types de la perception humaine vis-à-vis le risque routier.....	39

3- Les formes de la perception du risque routier.....	40
4- Les théories de la perception du risque routier.....	42
5- Les approches de la perception.....	44
6- La perception et la prise de risque routière.....	45
• Résumé du chapitre.....	50

Partie pratique :

Chapitre 4 : Présentation du lieu de l'enquête et la démarche méthodologique.

• Préambule.	
1- Présentation du lieu d'étude.....	53
2- Réseau de distribution de transport.....	57
3- Population et échantillon d'étude.....	62
4- La méthode utilisée	63
5- La technique utilisée.....	64
6- Les étapes de la recherche (près enquête et enquête)	65
7- Les difficultés rencontrées.....	65
• Résumé du chapitre.....	66

Chapitre 5 : Analyse, discussion et interprétation des résultats de la recherche.

• Préambule.	
1- Présentation et analyse des résultats.....	68
2- Discussion et interprétation des résultats.....	84
• Résumé du chapitre	87
Conclusion.....	89
Les annexes	91
Liste bibliographique	97

Liste des abréviations

AVP : Accident de la Voix Publique.

CLR: centre logistique régional.

CNPSR :Centre National de Prévention et de Sécurité Routière.

CNRTL :Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales.

DNSR :Direction Nationale de la Sécurité Routière.

DRH : Direction des Ressources Humaines.

GP : Gestion de Parc.

IRSST :Institut de Recherche en Santé et en Sécurité du Travail.

KM/H :Kilomètre par heure.

OGM : Organisme génétiquement modifié.

ONISR :L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière.

OMS :Organisation Mondiale de la Santé.

PFL : plate- forme logistique.

SA : Service Administration.

SCF : Service Comptabilité et Finance.

SET : Service d'Exploitation Transport.

SI : Service Informatique.

SPA : Société Par Action.

TMD :Le Transport de Marchandises Dangereuses.

Liste des Tableaux

N°	Titre	N° de Page
1	Répartition de l'effectif selon l'Age	62
2	Répartition de l'effectif selon le niveau d'instruction	62
3	Répartition de l'effectif selon l'ancienneté	62
4	Répartition de l'effectif selon le nombre d'années d'expérience	63

Liste des figures

N°	Titre	N° de page
1	Parc de l'SPA NUMILOG Agence Bejaia	56
2	Système distribution de l'SPA NUMILOG.	59

Introduction

Introduction Générale

Nous savons que chaque jour, des milliers de personnes sont tuées ou blessés sur nos routes. Des hommes, des femmes et des enfants qui se déplacent pour se rendre à l'école ou au travail, ou encore qui jouent dans la rue et qui font de longs voyages ne rentrent parfois jamais chez eux et laisseront des familles et des communautés brisées. Tous les ans, des milliers de personnes passeront de longues semaines à l'hôpital à cause de graves accidents et beaucoup ne pourront jamais vivre, travailler ou s'amuser comme avant. Les efforts déployés actuellement pour améliorer la sécurité routière sont minimes en comparaison de ces souffrances humaines croissantes.

Les accidents de la route sont la troisième cause de décès prématurés derrière les accidents de la vie courante et les suicides ; ils touchent en majorité des adultes jeunes un tiers laisse des séquelles, parfois très lourdes. Le poids de la souffrance individuelle, qui atteint les victimes et leur entourage est considérable, tout comme le sont. Les dépenses engendrées par les soins, l'indemnisation des dommages, la prise en charge au long cours des handicaps.

Comme tous les accidents du travail graves, ceux dus à la route peuvent avoir des conséquences humaines dramatiques et un impact social et économique lourd pour l'entreprise. Ces accidents ont de plus la particularité d'être visibles pour avoir lieu sur le domaine public, et impliquent souvent des tiers. Ils peuvent faire l'objet d'une couverture médiatique importante et ainsi porter atteinte à l'image de marque de l'entreprise et affecter physiquement ou psychologiquement le salarié.

Dans la psychologie et les sciences cognitives, la perception est le processus de l'acquisition, de l'interprétation, du choix, et de l'information sensorielle de l'organisation. Méthodes d'étudier la gamme de perception essentiellement des approches biologiques ou physiologiques, par des approches psychologiques aux « pensée - expériences » souvent abstraites de la philosophie mentale.

La perception est le phénomène de conscience qui nous relie au monde sensible par l'intermédiaire de nos sens. La perception d'une situation fait appel à la fois aux sens et à l'esprit.

Introduction Générale

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

Le risque routier est la possibilité que survienne un accident de la route pour le moins corporel au regard de l'exposition à la circulation routière.

Le risque renvoie à deux significations relativement proches : c'est l'évaluation de la probabilité d'un événement indésirable, d'une part, et d'autre part, il s'agit d'une situation où il est possible mais non certain qu'un événement non désirable se produise. Le risque est alors le potentiel pour la réalisation d'événements non désirés ayant des conséquences négatives. On peut l'assimiler, en matière de sécurité routière, à la probabilité d'occurrence d'un accident.

Dans la circulation routière, les risques apparaissent avec la nécessité de se déplacer, par exemple, pour se rendre au travail, pour aller à l'école ou pour s'adonner à des loisirs. Un certain nombre de facteurs déterminent qui utilise les différentes parties du réseau routier, comment et à quelle heure.

Les causes des accidents de circulation sont liées à l'être humain, au véhicule (moyen de transport et à l'environnement. Généralement l'être humain est souvent montré du doigt comme étant la principale cause des accidents mais les services concernés n'essayent pas de savoir ce qui le pousse à réagir ainsi sur le réseau routier.

A cet effet nous tenterons dans notre étude de donner une idée sur les facteurs psychologiques de la perception du risque routier, dont on va exposer notre recherche comme suit :

Le premier chapitre est consacré au cadre générale de la problématique.

Introduction Générale

Le deuxième chapitre est consacré aux risques de la conduite et les accidents routiers.

Le troisième chapitre va être un global sur la perception du risque routier.

Dans le quatrième chapitre on expose la présentation du lieu de l'enquête et la démarche méthodologique.

Le dernier chapitre et qui est le cinquième va être une présentation et une analyse des résultats issus de la vérification de nos hypothèses et une discussion pour ces dernières.



Partie
Théorique

Chapitre 1 :

« Le cadre général de la problématique »

1-Problématique.

2-Les hypothèses de la recherche.

3-Les objectifs de la recherche.

4-L'importance de la recherche.

5-Les raisons du choix du thème.

6-Définition des concepts.

7-Etudes antérieurs.

- *Résumé du chapitre.*

Chapitre 01 : Le cadre générale de la problématique

1-La Problématique :

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 de risque 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 ». (Michel, Purper-Ouakil et Muren-Simeoni, 2006).

Selon Abou Dumontier (2010), l'étymologie grec rattache le risque à l'originel et dans une certaine mesure au spectaculaire. 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 renvoi à la nécessité de s'extraire d'un environnement rassurant, protecteur pour affronter délibérément un monde qui ne l'est pas avec objectif de tester ses capacités.

Le risque renvoie à deux significations relativement proches : c'est l'évaluation de la probabilité d'un événement indésirable, d'une part, et d'autre part, il s'agit d'une situation où il est possible mais non certain qu'un événement non désirable se produise. Le risque est alors le potentiel pour la réalisation d'événements non désirés ayant des conséquences négatives. On peut l'assimiler, en matière de sécurité routière, à la probabilité d'occurrence d'un accident. (Kobayashi, 1994).

Selon l'OMS, chaque année, 1.3 millions de personnes perdent la vie dans les accidents de circulation, et, de 20 à 50 millions de blessés à différents degrés de gravité, dont 90% dans les pays en développement. (OMS 2009)

D'après la Direction nationale de la sécurité routière (DNSR). Sept cent quarante-trois (743) personnes ont trouvé la mort et 6.923 autres ont été blessées dans 5.143 accidents de la route survenus au premier trimestre de l'année 2020.

En dépit des nombreuses campagnes de sensibilisation, la route est de plus en plus meurtrière en Algérie. En effet, le nombre de personnes ayant trouvé la mort sur

Chapitre 01 : Le cadre générale de la problématique

nos routes est passé de 681, au premier trimestre de 2019, à 743 au premier trimestre de 2020, soit une hausse de 09.10 %.

Par contre, le nombre d'accidents a baissé passant de 5444 à 5143, soit une diminution de 301 accidents, notamment durant le mois de mars, indique la même source. Cette baisse s'explique par les mesures de confinement imposées en raison de la pandémie du coronavirus.

Toute activité humaine, quelques soient sa nature et le lieu où elle s'exerce, présente des dangers pour l'homme. Autrement dit, des atteintes possibles à sa santé et l'intégrité de son corps. Ces dangers qui manifestent essentiellement sous la forme d'accidents corporels et de maladies de gravités variées, sont appelés risques. (N. Margossian.2003).

Par risques professionnels, il faut entendre tout risque ayant pour origine l'activité professionnelle, c'est-à-dire le travail rémunéré, indispensable pour vivre de nos jours. Tout phénomène, tout événement qui apparaît en milieu de travail et qui présente un danger pour l'homme est appelé risque professionnel. Il n'est pas indispensable que l'atteinte à la santé ait lieu obligatoirement dans les locaux et pendant les horaires de travail, comme c'est le cas de certaines maladies professionnelles qui se manifestent souvent plusieurs années, voire quelques décennies après l'exposition (cas de certains cancers de l'amiante). (N. Margossian.2003).

Comme tous les accidents du travail graves, ceux dus à la route peuvent avoir des conséquences humaines dramatiques et un impact social et économique lourd pour l'entreprise. Ces accidents ont de plus la particularité d'être visibles pour avoir lieu sur le domaine public, et impliquent souvent des tiers. Ils peuvent faire l'objet d'une couverture médiatique importante et ainsi porter atteinte à l'image de marque de l'entreprise et affecter physiquement ou psychologiquement le salarié.

Lorsque l'on est chauffeur routier, on passe en général ses journées sur les routes. Le principal risque est l'accident de la route, chaque année, des chauffeurs de poids lourds décèdent ou sont grièvement blessés des suites d'une collision ou d'une

Chapitre 01 : Le cadre générale de la problématique

sortie de route. Les conditions de travail parfois difficiles (horaires décalées, longues journées...) expliquent parfois ces tragiques accidents.

Les chauffeurs de camions poids lourds (ou camionneurs) sont exposés à de nombreux risques professionnels lors du transport routier de marchandises : accidents de la route, ceux liés à la manutention lors du chargement et déchargement du véhicule, du bâchage et débâchage, ou à la chute à la descente de la cabine, troubles dorsolombaires dus aux vibrations et à la station assise prolongée, affections psychosomatiques liées au stress des contraintes de temps, de sécurité et de possibilité de vols, impact des inhalations d'hydrocarbures...

Le transport de marchandises dangereuses par route (TMD) est le mode de transport le plus exposé aux graves accidents, avec des conséquences dangereuses suite au déversement, à l'explosion, à l'incendie ou à un nuage toxique, qui peuvent entraîner des dommages humains au chauffeur et au public (traumatismes liés au blast, brûlures, asphyxie), et des dégâts matériels aux infrastructures et à l'environnement (pollution du sol et / ou des eaux). Les conditions de travail (horaires décalés, déplacements nocturnes, éloignement du domicile...) aggravent les facteurs de risque inhérents à la conduite avec une mauvaise hygiène de vie, notamment alimentaire, qui favorise l'apparition de certaines maladies (obésité, diabète, hypertension...), avec des risques cardiovasculaires majorés. (<https://www.officiel-prevention.com/>).

Conduire pour le travail expose donc à des risques spécifiques que l'entreprise et le CHSCT doivent prendre en compte, notamment lors de l'évaluation préalable des risques professionnels. (<https://cdn2.hubspot.net/>)

L'exposition aux accident routiers peut causer des conséquences comme : Des blessures graves et des traumatismes qu'entraînent des arrêts de travail, voire la perte de l'emploi, Une invalidité et incapacité permanente professionnelle (IPP), et aussi les décès.

De nombreux salariés conduisent un véhicule dans le cadre de leur travail, que cela soit de façon occasionnelle ou régulière (commerciaux, ouvriers, conducteurs

Chapitre 01 : Le cadre générale de la problématique

routiers, professions de la maintenance, coursiers, maintenance à domicile.
(<https://cdn2.hubspot.net/>)

De plus, satisfaire aux exigences professionnelles tout en respectant le Code de la route impose parfois de fortes contraintes aux conducteurs : ponctualité / respect des limites de vitesses, réactivité / interdiction de téléphoner au volant...

Les facteurs de risques sont très divers. Ils concernent la mission et son contenu, l'état du réseau routier, le conducteur et ses caractéristiques, l'état du véhicule et son entretien, la météo, la circulation routière et les autres automobilistes. Ces facteurs sont relatifs à La vigilance altérée du conducteur, La fatigue, le stress, Les conditions atmosphériques, Les contraintes horaires, L'environnement routier, Les contraintes clientèle ou de temps inadaptées, Un arrimage non performant, sur plateau ou dans le véhicule, Un déplacement mal programmé, ou avec des changements imprévus, Un circuit inhabituel.

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

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

Chapitre 01 : Le cadre générale de la problématique

choix est correct, même dans le visage de preuves qui prouve le contraire. Alors, de ce fait, on est orienté curieusement à poser la question suivante :

Les facteurs du risque influent-ils sur la perception du risque chez les routiers ?

D'après cette question principale, il y a eu d'autres questions secondaires qui s'en découlent :

Q1 : Les facteurs du risque influencent -il sur la perception du risque chez les routiers ?

Q2 : Les déterminants organisationnels influencent-ils sur la perception du risque routier ?

Q3 : Est-ce que les conditions de la conduite peuvent devenir un facteur de risque routier ?

Q4 : Les chauffeurs poids lourds prennent du risque sur la route en complétant leurs missions ?

2-Hypothèses :

- Les facteurs du risque influencent sur la perception du risque chez les routiers.
- Les déterminants organisationnels influencent sur la perception du risque routier.
- Les conditions de la conduite peuvent devenir un facteur de risque routier.
- Les chauffeurs poids lourds prennent du risque sur la route en complétant leurs missions.

3-Objectifs de la recherche :

- Connaitre les principaux facteurs de risque des accidents de circulation.
- Connaitre le comportement des routiers concernant la prise de risque.
- Voir le lien entre la perception et la prise de risque des routiers.
- Sensibiliser les conducteurs sur la gravité des accidents et ces conséquences sur la sécurité des citoyens.

Chapitre 01 : Le cadre générale de la problématique

4-Importance de la recherche :

-L'importance de cette recherche c'est qu'elle permet de comprendre et d'expliquer la problématique de la perception du risque routier dans le but d'éclaircir les choses concernant la prise de risque et de mettre le point sur les facteurs de risque de circulation.

5-Raisons du choix du thème :

5-1 : Raisons subjectives :

-Traiter le thème de la perception du risque routier, va me permettre d'obtenir un maximum d'idées et de s'informer en tant qu'étudiant en PTO s'intéressant aux risques routiers.

-Approfondir nos connaissances sur ce sujet en interrogeant les usagers de la route.

5-2 : Raisons objectives :

- le phénomène d'accident de la route augmente de plus en plus et occupe une place importante dans notre société.

-Découvrir et identifier les raisons des accidents routiers.

-Le manque d'étude sur les risques de la conduite automobile, les accidents de la route et la sécurité routière, nous a mené à porter la réflexion sur ce type de sujet.

6-Définitions conceptuelles :

6-1 : risque :

6-1-1 : définition théorique :

Prendre des risques c'est transgresser les règles de sécurité, de la loi, c'est être hors la loi. « Resecare » renvoie aussi à la scission, la séparation. Prendre des risques c'est se séparer du connue, c'est-à-dire de l'espace dans lequel nous évoluons, du cadre de sécurité dans lequel nous vivons. (Michel et al.2001).

Chapitre 01 : Le cadre générale de la problématique

6-1-2 : définition opérationnelle :

C'est un événement dommageable, causé par les individus soit par leur malveillance ou volontairement.

6-2 risque routier

6-2-1 : définition théorique :

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). Se 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.

6-2-2 : définition opérationnelle :

Un risque routier est tout danger que les conducteurs prennent lors de la conduite.

6-3 : perception

6-3-1 : définition théorique :

Selon Le Grand Dictionnaire de la psychologie Larousse, La perception représente l'ensemble des mécanismes et des processus par lesquels l'organisme prend connaissance du monde et de son environnement sur la base des informations élaborées par ses sens.

6-3-2 : définition opérationnelle :

La perception est la capacité d'une personne à connaître et comprendre ce qui se passe dans son environnement.

6-4 : perception du risque

La perception du risque relève d'un imaginaire, non pas d'un aveuglement ou d'une prétendue irrationalité, mais d'une représentation personnelle. (Le Breton, 2002)

6-5 : prise du risque routier

Chapitre 01 : Le cadre générale de la problématique

6-5-1 : définition théorique :

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 à travers 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. (Purper-Ouakil et Muren-Simeoni,2006).

6-5-2 : définition opérationnelle :

La prise de risque est la cause principale d'une morbidité et d'une mortalité considérable, notamment au travers des accidents sportifs et des accidents de la route.

7-Etudes antérieures :

7-1) Première étude : Intitulé de l'étude « *l'analyse des contenus des articles de 15 presse* » réalisées dans des pays de l'Afrique Sub-saharienne par Macritchie et Seedat (2008).

Résumé de l'étude :

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

7-2) Deuxième étude : Intitulé de l'étude « *traitement des accidents de la route en Côte d'Ivoire* » (Kouabenan, 1990).

Résumé de l'étude :

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

Chapitre 01 : Le cadre générale de la problématique

Résumé du chapitre :

Nous nous sommes attardés dans notre présent chapitre à présenter notre problématique de recherche, ainsi que l'importance de notre recherche, nos objectifs de recherches, nos raisons du choix de notre thème, et même nos hypothèses, la définition de nos concepts et nos études antérieures.

Chapitre 2:

Les risques de la conduite et les accidents Routiers

- **Préambule.**

1-Définition du risque routier.

2-Définition de l'accidentologie routière.

3- Définition de l'accident de la route.

4- Types d'accidents de la route.

4-1 : Les accidents corporels.

4-2 : Les accidents matériels.

5-Déterminants de la prise du risque routier.

6-Facteurs influents sur l'exposition aux risques.

6-1 : Véhicules automobiles.

6-2 : Facteurs démographiques.

6-3 : Planification des transports, de l'utilisation des sols et des réseaux routiers.

6-4 : Nécessité accrue de se déplacer.

7- Facteurs de risque influents sur les accidents.

7-1 : Le facteur humain.

7-2 : Facteurs d'environnement.

7-3 : Facteurs de la météorologie.

7-4 : Facteurs de matériels roulant.

8- Facteurs psychologique.

- **Résumé du chapitre.**

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

Préambule :

Les accidents de circulation constituent un problème de santé publique majeur, et font partie des événements de la vie courante. Ils ont des conséquences sanitaires, sociales et économiques très importantes. Les accidents et la gravité de leurs conséquences s'expliquent par une combinaison de facteurs liés aux conducteurs, aux véhicules, à l'état des infrastructures et aux conditions de circulation.

L'accident de la voie publique ou accident de la route ou accident de la circulation est une collision non désirée, non prévue et mal anticipée qui a lieu sur le réseau routier entre un engin d'une part et tout autre chose ou personne, fixe ou mobile d'autre part qui engendre des blessures humaines et/ou des dégâts matériels.

Selon les statistiques de l'OMS les accidents de la route entraînent plus de 1,25 millions de décès par an environ. On recense en plus de 20 à 50 millions de blessés causés par les accidents de la route et nombreux gardant une invalidité à la suite de leurs blessures. Les accidents de la route sont la première cause de décès chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans. Sans une action soutenue, les accidents de la route deviendront, selon les projections, la septième cause de mortalité d'ici à 2030. Le programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies a fixé un objectif ambitieux pour la sécurité routière ; à savoir diminuer de moitié le nombre total des morts et des blessés dus aux accidents de la route d'ici 2020.(OMS2018).

1-Définition du risque routier :

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). Se 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.

Pour Yates et Stone (1992) le risque se compose de 3 traits essentiels. Le premier élément est la perte potentielle. Elle est définie comme la situation où l'individu obtient un résultat inférieur à un point de référence (une expérience personnelle passée, un contexte donné, une référence sociale, un résultat à atteindre...)

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

et elle est mesurable et variable en fonction de l'écart entre le résultat obtenu et le point de référence. Les conséquences de ces pertes peuvent être de différentes natures : financières, physiques, sociales, psychologiques, etc. Le deuxième ingrédient du risque concerne la signification ou la valeur accordée par le sujet à chacune des conséquences. Pour l'un, une conséquence sera jugée sans grande importance alors que pour d'autres, elle pourra être considérée comme une éventualité inacceptable. Le troisième et dernier élément du risque est l'incertitude associée aux conséquences. On parle de risque car les catégories de conséquences, comme les conséquences qui les composent, ne sont jamais certaines. Parfois même, le simple fait d'ignorer quelles vont être les catégories de conséquences d'une option (comme la consommation d'OGM) peut être perçu comme un risque.

Le risque routier est la possibilité que survienne un accident de la route pour le moins corporel au regard de l'exposition à la circulation routière.

Selon l'organisation mondiale de la santé (OMS), 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 véhicule en mouvement est impliqué et provoqué des dommages corporels et/ou matériels.

2-Définition de l'accidentologie routière :

Il s'agit des études qui ont pour objectif de comprendre l'étiologie de l'accident et des lésions, afin de proposer des contre-mesures pour diminuer le nombre des accidents de la route et les lésions corporelles conséquentes et les évaluer. (Foret-Bruno et al., 2001)

En sécurité routière, l'accidentologie est définie dès 1996 comme "l'étude scientifique des accidents, notamment des accidents mettant en jeu des véhicules automobiles, et de leurs conséquences corporelles". Elle nécessite donc une étude approfondie de l'infrastructure, du véhicule, du comportement du conducteur mais aussi du bilan médical des victimes. ([Http://www.expert-accidentologie.fr/](http://www.expert-accidentologie.fr/))

Selon Larousse l'accidentologie est considéré comme l'étude scientifique des accidents, notamment des accidents mettent en jeu des véhicules automobiles, et de

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

leurs conséquences corporelles. Elle nécessite donc une étude approfondie de l'infrastructure, du véhicule, du comportement du conducteur, mais aussi du bilan médical des victimes.

Selon le dictionnaire français L'accidentologie est donc une science pluridisciplinaire qui nécessite des compétences en épidémiologie, en statistique, en ingénierie et en psychologie, etc. Il est également possible de rencontrer le terme d'accidentalité (et par conséquent une carte dite d'accidentalité). L'accidentalité peut être vue comme un parallèle du terme mortalité. Ce dernier désigne le taux de décès rapporté à une population. Et l'accidentalité serait le "taux exprimant la fréquence des accidents, comme la mortalité exprime le nombre de morts observés dans une population.

Deux approches de l'accidentologie peuvent être distinguées. (Le Coz et Page, 2003; Megherbi,1999) :

- **Une approche macroscopique ou épidémiologique :la macro-accidentologie :**

Elle a des fondements statistiques et un aspect évaluatif. Elle s'intéresse à l'accident dans son aspect global telles que les partitions spatio-temporelles des accidents et des risques pour identifier des enjeux et des cibles principales pour mener des actions de prévention. Elle permet également d'évaluer l'efficacité de certaines aides à la conduite en terme d'accidents évités ou de réduction de leur gravité.

- **Une approche microscopique ou clinique : la micro-accidentologie :**

Elle a des fondements cliniques. Elle se base sur des analyses au cas par cas d'un échantillon limité d'accidents. Elle vise à comprendre et évaluer les mécanismes accidentels. Ces études sont généralement coûteuses puisqu'elles sont menées par des experts qui se basent sur des études détaillées de cas d'accidents. 3- Définition de l'accident de la route :

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

On peut définir l'accident comme étant un évènement soudain, inattendu, imprévisible, bref ; une sorte de boîte noire dont seules les entrées et les sorties sont accessibles et observables. (Faverge, 1967).

L'accident est la matérialisation d'un risque défini comme étant « la possibilité qu'un évènement ou une situation entraîne des conséquences négatives dans des conditions déterminées, ou plus succinctement..., la possibilité qu'un danger s'actualise, c'est-à-dire entraîne effectivement des dommages dans des conditions déterminées » (Le plat, 2006).

Selon l'organisation mondiale de la santé (OMS), 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 véhicule en mouvement est impliqué et provoqué des dommages corporels et/ou matériels. Les usagers sont des composants parmi d'autres, du flux du trafic ? Ils peuvent être soit une personne non protégée comme le piéton ou le passager d'un véhicule à deux roues, soit une personne protégée comme le conducteur ou le passager d'un véhicule à moteur. (Masmoudi, 2004).

Un accident de la route est un évènement qui implique un ou plusieurs, véhicule(s) motorisé(s), qui a lieu sur une voie publique et qui entraîne des dommages physiques ou matériels. (ONISR).

3- Définition de l'accident de la route :

Accident : Evènement indépendant de la volonté humaine provoqué par une force extérieure agissant rapidement et qui se manifeste par un dommage corporel ou mental. (OMS)

Les accidents de la route se définissent comme des évènements malheureux ou dommageables survenant sur la route, un chemin ouvert à la circulation et appartenant au domaine public. Selon le Ministre Français de l'équipement, il s'agit des accidents corporels de la circulation routière. Ils doivent survenir, comme le rapportent Vallin et Chesnais :

Sur la voie publique ;

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

- Impliquer au moins un véhicule (plus les animaux) ;
- Provoquer un traumatisme corporel nécessitant un traitement médical avec ou sans hospitalisation.

Selon Waller, un accident arrive lorsqu'il se crée un déséquilibre entre le potentiel de l'organisme et les exigences de l'environnement. Ce potentiel peut être insuffisant par rapport à l'environnement normal ou exceptionnel (accident de la circulation) ou une situation inhabituelle.

A travers le monde, le premier blessé dans un accident de la voie publique impliquant un véhicule à moteur a été officiellement enregistré le 30 mai 1896, il s'agissait d'un cycliste de la ville de NEW-YORK (OMS 2004).

Un piéton londonien a été le premier à être tué dans un tel accident le 17 Août de la même année. (OMS 2004).

Selon le Journal officiel de la république algérienne démocratique et populaire, « L'accident est un événement au cours duquel un dommage est causé à une personne ou à un bien matériel, impliqué ou causé par un véhicule routier en mouvement, est survenu sur tt chemin ou terrain, l'accident peut impliquer plus d'un véhicule routier ». Cette définition sert à distinguer entre les accidents qui entraînent des dégâts matériels aux véhicules ainsi que des dégâts humains.

D'après le dictionnaire français, l'accident de la route est un événement se déroulant sur une voie de circulation en impliquant un véhicule, motorisé ou non, ou un individu, et entraînant des percussions au niveau matériel ou physique.

Selon l'organisation mondiale de la santé(OMS), 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 véhicule en mouvement est impliqué et provoqué des dommages corporels et /ou matériels. Les usagers sont des composants parmi d'autres, du flux du trafic. Ils peuvent être soit une personne non protégée comme le piéton ou le passager d'un véhicule à deux roues, soit une personne protégée comme le conducteur ou le passager d'un véhicule à moteur.

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

4- Types d'accidents de la route :

Il existe deux types d'accidents de la route : les accidents matériels et les accidents corporels. (DERMEL Ali. 2008).

4-1 : Les accidents corporels :

Ce 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 un accident qui :

-S'est produit sur une route ou sur une rue ouverte à la circulation publique ou y fut son origine.

-A provoqué au moins une victime.

4-2 : Les accidents matériels :

Les accidents matériels sont ceux se rapportant à la même définition des accidents et qui n'ont pas eu pour conséquence des victimes tuées ou blessées mais qui se manifestent seulement par des dommages matériels (dégâts matériels) enregistrés sur les véhicules, les équipements, l'infrastructure ou toute autre construction.

5- Déterminants de la prise du risque routier :

5-1 : Course/trajet :

Cette notion renvoie au fait que l'organisation (prescrite) des entreprises se donnait comme objectif de faire disparaître la contrainte de temps, donc de vitesse, pour le conducteur, en lui proposant de réaliser une mission relative à la « course-trajet ».

La demande de course émanant du client est marquée par son caractère «d'urgence ».

Cette notion est le plus souvent subjective et relative au besoin immédiat du client (par exemple, un pli à livrer dans la journée peut être considéré comme une urgence par un client, ce qui ne correspond en rien à un service d'urgence pour l'entreprise). La demande est recueillie par un preneur d'ordres, qui la reformule

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

(évalue son caractère d'urgence réel), en lui indiquant le nom du client, les lieux d'enlèvement et de livraison, les informations utiles (code de porte par exemple), ainsi que l'enchaînement à respecter entre les différents points d'enlèvements et de livraisons.

5-2 : Course/vitesse :

Le risque de la course/vitesse est un mode de réalisation de la course dans lequel les conditions ne sont pas suffisamment réunies pour permettre aux conducteurs de réaliser son travail sans avoir recours à des modes de conduite non souhaités, qui peuvent prendre plusieurs formes : précipitation ou recours à la vitesse certes, mais aussi prise de risque, baisse de vigilance, fatigue, stress, recours à la transgression du code la route, etc. Ainsi, si l'organisation prescrite et la volonté des individus tendent à privilégier la course-trajet, l'organisation « réelle » n'y parvient pas toujours. Les conditions réelles d'exercice du travail et ses variabilités peuvent contribuer ponctuellement à faire passer en premier plan la course-vitesse. Il s'agit ici d'un risque professionnel majeur.(Van Belleghem,2004)

6- Facteurs influents sur l'exposition aux risques :

Dans la circulation routière, les risques apparaissent avec la nécessité de se déplacer, par exemple, pour se rendre au travail, pour aller à l'école ou pour s'adonner à des loisirs. Un certain nombre de facteurs déterminent qui utilise les différentes parties du réseau routier, comment et à quelle heure. (Whitelegg J. A,1988).

D'un point de vue pratique, il n'est sans doute pas possible d'éliminer tous les risques, mais il est possible de réduire l'exposition au risque de graves traumatismes et d'en diminuer la gravité et les conséquences.

6-1 : Véhicules automobiles :

Le nombre croissant de véhicules automobiles est un des principaux facteurs qui contribuent à l'augmentation du nombre des traumatismes dus à des accidents de la circulation dans le monde. Depuis 1949, année où (Smeed,1949) a démontré une relation entre les taux de mortalité et la motorisation, plusieurs études ont montré qu'il

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

existe une corrélation entre l'augmentation du nombre des véhicules automobiles et celle des accidents de la circulation et des traumatismes qui en résultent. L'automobile et l'augmentation qui a suivi du nombre des véhicules automobiles ainsi que la croissance des infrastructures routières profitent à la société, mais ce n'est pas sans un coût auquel les accidents de la circulation contribuent beaucoup. C'est pourquoi plusieurs études attirent l'attention sur la nécessité de réfléchir et de planifier soigneusement les transports et la mobilité, étant donné la motorisation croissante de différentes régions du monde (Tunali O et Vasconcellos EA,2001).

Le taux de motorisation augmente avec le revenu (Kopits E,2003). Dans les pays riches, le nombre de voitures a augmenté de façon phénoménale, mais dans bien des pays pauvres, ce sont surtout les motos et les minibus qui se multiplient. Quelque 80 % des véhicules appartiennent à 15 % de la population mondiale et ce, en Amérique du Nord, en Europe occidentale et au Japon.

6-2 : Facteurs démographiques :

Différents groupes de personnes sont exposés à différents risques. Les populations évoluent au fil du temps, tout comme les risques auxquels elles sont exposées. Les fluctuations dans la taille relative des différents groupes de population influenceront beaucoup sur le nombre de victimes de la route. Ainsi, dans les pays industrialisés, les jeunes conducteurs et les jeunes motocyclistes, qui risquent plus d'être impliqués dans des collisions, sont actuellement surreprésentés dans les chiffres des victimes. Cependant, l'évolution démographique que connaîtront ces pays dans les 20 à 30 prochaines années fera que les personnes âgées de plus de 65 ans formeront numériquement le premier groupe d'utilisateurs de la route. Cependant, en raison de leur fragilité physique, ils risquent fort d'être grièvement blessés ou tués dans des accidents de la circulation (Hakamies-Blomqvist L,2003).

Dans les pays à faible revenu, l'évolution démographique attendue porte à croire que les jeunes usagers de la route continueront d'être le principal groupe impliqué dans les collisions.

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

Selon le Rapport sur les transports et le vieillissement de la population, dans certains de ces pays, plus de 20 % de la population sera âgée de 65 ans ou plus en 2030. Malgré le nombre croissant de personnes âgées titulaires de permis de conduire dans ces pays, la diminution de leurs facultés de conduite et des contraintes financières éventuelles obligeront beaucoup d'entre eux à ne plus prendre le volant. En fait, dans bien des pays à faible revenu, beaucoup de personnes âgées n'ont jamais conduit. Dans le monde entier, une forte proportion de personnes âgées dépendra toujours des transports en commun ou marchera. Ce qui montre combien il est important de proposer aux piétons des itinéraires plus sûrs et plus courts ainsi que des transports en commun sûrs et pratiques.

Les jeunes conducteurs inexpérimentés risquent plus d'être impliqués dans un accident de la circulation ; le risque est plus élevé chez les adolescents que dans tout autre groupe d'âge comparable. La vitesse excessive ou inappropriée intervient souvent dans les accidents dans lesquels de jeunes conducteurs sont impliqués.

6-3 : Planification des transports, de l'utilisation des sols et des réseaux routiers:

Les décisions qui touchent à la planification des transports, de l'utilisation des sols et des réseaux routiers ont des incidences considérables sur la santé publique, car elles influent sur la pollution atmosphérique due aux véhicules, sur les activités physiques des gens et sur le volume d'accidents de la circulation et de traumatismes qui en résultent.

L'aménagement d'un réseau routier ou de tout autre moyen de transport, comme les chemins de fer, a de nettes répercussions sur les communautés et les personnes. Il influe notamment sur l'activité économique, le prix des propriétés, la pollution atmosphérique et sonore, les carences sociales et la criminalité, en plus de la santé. Les longs trajets pour se rendre au travail entraînent une dégradation de la qualité de vie et donc de la santé. Les déplacements des sédentaires nuisent directement à la santé (Litman T,2003).

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

En l'absence d'une réelle planification de l'utilisation des sols, les activités résidentielles, commerciales et industrielles vont se développer de manière anarchique, tout comme la circulation routière pour répondre aux besoins de ces diverses activités. Il est probable qu'un trafic dense traversera les zones résidentielles, que des véhicules pouvant rouler à très vive allure côtoieront les piétons, et que des poids lourds parcourant de longues distances utiliseront des itinéraires qui n'auront pas été prévus pour eux. Le risque d'être blessé dans des accidents de la route sera donc grand pour les occupants des voitures et encore plus pour les usagers de la route vulnérables, comme les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de deux-roues motorisés (Khayesi M,1998).

6-4 : Nécessité accrue de se déplacer :

Toutes les zones urbaines en expansion connaissent un mouvement de résidents des villes vers les banlieues. Dans bien des endroits, l'évolution socio-économique entraîne l'ouverture d'une profusion de supermarchés et de centres commerciaux en dehors des villes, au détriment des magasins locaux. Ces deux phénomènes font augmenter le trafic, diminuer les occasions d'utiliser les transports en commun et accroître les risques.

Il faut prendre davantage en compte ces facteurs et mieux les évaluer dans des processus de planification et ce, non seulement dans les pays développés, mais aussi dans les pays en développement.

7-Facteurs de risque influents sur les accidents :

Les accidents s'expliquent bien souvent par une combinaison de facteurs liés au conducteur (l'humain), environnement et au matériel roulant. Les facteurs humains en particulier apparaissent dans la plupart des cas d'accidents corporels.

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

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

conducteurs, tout ce qui constitue ce « facteur humain » dont on sait qu'il est impliqué dans près de 90% des cas. (Association prévention routière,2006).

Chacune des composantes de ce système contribue à la survenance des accidents mais il est nécessaire d'insister sur la prépondérance du facteur humain. Plusieurs études approfondies des accidents identifient l'erreur humaine comme une des composantes causales les plus importantes dans la majorité des accidents. De ce fait, le problème de l'insécurité routière est complexe. Pour y remédier, il est nécessaire d'agir en même temps sur les quatre facteurs fondamentaux : l'usager de la route, le véhicule et l'environnement routier et la météorologie. La négligence de l'un de ces facteurs conduit inéluctablement à l'échec.

7-1 : Le facteur humain :

Parmi les facteurs humains des accidents de la route, on peut citer: le non-respect du code de la route, l'utilisation du téléphone portable dans la circulation, les ceintures de sécurité, les excès de vitesse et l'alcool.

7-1-1 : Le non-respect du code de la route :

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

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

Beaucoup de conducteurs de taxi, comme aussi les chauffeurs de Transport en Commun, les Gros-Porteurs se conduisent comme bon leur semble. En l'absence des forces de l'ordre, qui dés fois ne sont pas tout le temps sur les lieux, certaines routes et rues deviennent un champ libre. Une mauvaise conduite qu'ils se reprochent entre eux ou que d'autres usagers de la route leur reprochent, ils envoient une rafale d'injures. Beaucoup d'entre eux ne conçoivent pas que la circulation a des règles et mettent perpétuellement en danger et ce quotidiennement, la vie des citoyens. Rien que pour leurs comportements beaucoup d'accidents se sont produits. (LewheMahugnon JORYS et Zemmour Ouarda 2009).

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

En Algérie la majorité des conducteurs estime que le Code de la route limite leur liberté individuelle. Les statistiques sont effarantes, ahurissantes. Une étude du département de sociologie et des sciences humaines de l'université de Bouzaréah révèle que 70% des Algériens ne respectent pas spontanément le nouveau Code de la route et ajoute, après évaluation d'un certain nombre d'interviewés dans le cadre de cette enquête, que 68% des algériens ne tiennent pas sérieusement compte de la signalisation routière, voire la transgressent violemment en l'absence d'un agent de l'ordre. Puisque la même étude ajoute que 72% des automobilistes algériens questionnés n'hésitent pas à commettre sciemment une infraction au Code de la route lorsque l'occasion le permet. Les auteurs de cette enquête qui a concerné une centaine de conducteurs font savoir que l'usager de la route a une propension à confondre espace public et espace privé puisqu'une fois ce dernier s'engage sur la chaussée, il la considère comme sa propriété et ne fait preuve de partage de cet espace commun qu'est la route. (LewheMahugnon et Zemmour ,2009).

7-1-2 : Le téléphone portable :

Dans beaucoup de pays, le nombre de téléphones a augmenté rapidement. L'usage du téléphone peut nuire à la conduite autant sur le plan physique qu'en ce qui concerne les perceptions et la prise de décision. En composant un numéro, le conducteur n'est plus attentif à la route.

Le code de la route en Algérie interdit totalement, l'usage du téléphone cette interdiction, nombreux sont ceux qui continuent de se donner à cette pratique dangereuse qui ne cesse de traumatiser et de coûter la vie des personnes.

L'existence d'un lien entre le fait de téléphoner en conduisant et l'accroissement du risque d'accident. En effet, au volant de sa voiture, le conducteur doit porter une attention constante à la route et à la circulation et ne faire aucun geste réduisant sa maîtrise du véhicule ou entravant les manœuvres de conduite. Il doit être, à tout instant, en mesure d'exécuter facilement et sans délai les manœuvres commandées par les circonstances. Or, tenir un téléphone portable en main empêche d'exécuter ces gestes de manière correcte et sûre.

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

En utilisant le téléphone portable, les temps de réaction augmentent et la stratégie visuelle se limite à la route, négligeant les rétroviseurs extérieurs et les abords de la route. L'usage du téléphone en conduisant (téléphone tenu en main) fait l'objet d'une amende et de sanction. Mais cela n'ébranle pas les conducteurs et ne cessent de le faire aux vues des passagers.

7-1-3 : Le port de la ceinture :

Le port de la ceinture de sécurité appropriée a été considéré comme une mesure de sécurité routière importante et fait partie de la politique de sécurité routière dans presque tous les pays du monde.

Les conducteurs estiment que le port de la ceinture de sécurité est une pression exercée par les forces de l'ordre et non un facteur de protection dans leur vie. Certains conducteurs oublient de se mettre sur le corps lorsqu'ils conduisent. D'autres ne le font qu'après avoir vu la police.

Selon le Rapport de situation de la sécurité routière dans le Monde de l'OMS en 2015, le port de la ceinture de sécurité réduit le risque de décès parmi les conducteurs et les occupants assis à l'avant de 45 % et 50 %, ainsi que le risque de traumatismes mineurs et graves de 20 % et 45 %, respectivement. Parmi les occupants assis à l'arrière, les ceintures de sécurité réduisent les traumatismes graves et mortels de 25 % et les traumatismes mineurs jusqu'à 75 %. Il est donc impérieux de veiller à respect le port de ceinture.

7-1-4 : L'excès de vitesse :

La vitesse aggrave le risque de décès ou de traumatisme grave pour tous les usagers de la route, qu'il s'agisse des conducteurs, des piétons, des passagers, des jeunes ou des vieux. Le dépassement ou l'excès de vitesse constituent un risque majeur d'accident de la route. Plus la vitesse est élevée, moins le conducteur a de temps pour éviter l'accident. En outre, en cas d'accident, la vitesse accentue la probabilité de suites graves. Les usagers de la route vulnérables sont particulièrement exposés au risque de traumatismes infligés par un véhicule roulant à grande vitesse. C'est ainsi que les piétons ont 90% de chances de survie lors d'un choc avec une voiture roulant à

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

30 km/h ou moins, mais moins de 50% de chances de survivre si la vitesse est de 45 km/h.(OMS,2013)

La vitesse est une question essentielle dans la sécurité routière bien que la relation entre la vitesse et les accidents soit très complexe. De nos jours, le problème est que dans de nombreux pays, sur de nombreuses routes et dans de nombreuses circonstances, de nombreux conducteurs dans presque tous les types de véhicules conduisent à une vitesse excessive sans aucune considération pour les conditions environnantes (toutefois, il existe aussi des conducteurs qui conduisent trop lentement et provoquent la conduite dangereuse d'autres usagers de la route). (Fred Wigman,1996).

L'OMS a montré l'incidence de la vitesse sur les accidents et les blessures qui en résultent comme suit :

-Une augmentation de vitesse de 1 km / h augmentera le risque de blessure de 3%.

-Pour une personne qui s'écrase à une vitesse de 80 km / h, la probabilité de décès est 20 fois supérieure à celle de 32 km / h.

-Lorsqu'un piéton entre en collision avec une voiture roulant à une vitesse de 30 km / h ou moins, il y a 90% de chances de survivre.

-Lorsque la vitesse du véhicule passe de 30 km / h à 50 km / h, la probabilité que des piétons soient tués est multipliée par huit. (OMS,2004).

La vitesse représente donc une valeur attractive pour les usagers de la route. Cependant, elle pose aussi un problème en matière de sécurité routière, domaine dans lequel la vitesse s'oppose à la sécurité.

7-1-5 : La consommation d'alcool :

Tout comme la vitesse, la consommation d'alcool accroît à la fois la probabilité d'accident et le risque que celui-ci soit mortel ou fasse des blessés graves.

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

L'alcool au volant est l'une des principales causes d'accidents dans le nombreux pays, l'alcool est à l'origine, en plus des accidents matériels, d'accidents corporels. Les principales conséquences de l'alcoolisme, concernant les accidents, sont essentiellement les erreurs de perception et les erreurs de décision. Suivant les pays, la limite supérieure, en gramme d'alcool dans un litre de sang tolérée pour la conduite d'un véhicule à moteur ne doit pas dépasser 0,10 grammes /litre. (Masmoudi,2004).

La consommation d'alcool avant de s'engager sur la route, que ce soit au volant ou en tant que piéton, accroît la probabilité d'accident, ainsi que le risque afférent de décès ou de blessures graves. Le risque d'accident de circulation commence à croître sensiblement à une concentration d'alcool dans le sang de 0,4 g/l, et augmente rapidement ensuite avec chaque petite hausse du taux d'alcoolémie. (Association De prévention routière).

La conduite est interdite à partir d'une alcoolémie de 0,5 g/l dans le sang ou de 0,25 mg/l dans l'air expiré. De 0,5 g/l à moins de 0,8 g/l d'alcool dans le sang (ou de 0,25 mg/l à moins de 0,40 mg/l dans l'air expiré).

7-2 : Facteurs d'environnements :

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

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

7-2-1 : L'état des infrastructures :

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

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

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.

La visibilité est la possibilité donnée par l'infrastructure à l'utilisateur pour qu'il puisse effectuer sa manœuvre en toute sécurité. Les défauts de visibilité à un carrefour, à un passage piéton ou dans un virage peuvent relever de la conception (mauvaise implantation de panneaux) ou de l'entretien des bas cotés (absence de fauchage, marquage au sol peu visibles).

-La lisibilité de la route : c'est l'identification immédiate des informations que l'environnement fournit à l'utilisateur pour anticiper les situations prévisibles. Par exemple, en créant un environnement urbain à l'entrée d'une agglomération il est possible d'obtenir du conducteur qu'il réduise sa vitesse "instinctivement", c'est-à-dire sans alourdir la signalisation routière. A l'inverse, lorsqu'un panneau d'entrée en agglomération est placé très en amont de toute zone bâtie, en pleine campagne, il perd sa signification pour les conducteurs. Du coup, personne ne réduit sa vitesse alors que, juridiquement, la présence de ce panneau signifie une limitation à 50 km/h. (Association De Prévention Routière,2006).

Il faut dire enfin qu'une route bien aménagée réduira le taux d'accident, et facilitera la conduite dans les bonnes conditions.

La conception des routes peut avoir un impact considérable sur leur sécurité. Dans l'idéal, il faut concevoir les routes en gardant à l'esprit la sécurité de tous leurs usagers. Cela signifie de s'assurer que toutes les dispositions sont prises pour les piétons, les cyclistes et les motocyclistes. Des mesures comme les trottoirs, les pistes cyclables, les passages protégés pour traverser la chaussée et d'autres dispositifs pour ralentir la circulation peuvent être essentielles pour réduire le risque de traumatisme chez ces usagers.

7-3 : Facteurs de la météorologie :

Toutefois, la météo n'est presque jamais l'unique cause d'un accident de la route. Le facteur humain est toujours présent. Les causes météorologiques peuvent être

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

divers citant : le brouillard, le manque de visibilité entraîné par un phénomène climatique, la neige, la pluie, le verglas etc.

Mitchell, Driscoll et Healey (2004) mentionnent que des conditions climatiques humides sont présentes dans une bonne partie de l'ensemble des accidents des camions-porteur et des camions remorque. Quant aux accidents mortels, plusieurs ont des circonstances similaires et la première mentionnée est la perte de contrôle des voitures et des camions alors que la vitesse est élevée et que l'état de la chaussée est humide. Il peut alors y avoir une collision avec un objet fixe en bordure de la route (arbre, lampadaire, etc.) ou avec un autre véhicule.

Pour que la météo n'aggrave pas les risques d'accidents, il est impératif de disposer d'un bon système d'éclairage et de pneus en bon état, adaptés et correctement gonflés c'est-à-dire mettre le véhicule dans un bon état et dans des meilleures conditions.

7-4 : Facteurs de matériels roulant :

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

7-4-1 : Les facteurs liés à la conception du véhicule :

Le véhicule doit impérativement pouvoir garantir la sécurité pour le conducteur et pour les usagers vulnérables. Le renforcement de la sécurité de l'ensemble des fonctions du véhicule va minimiser la gravité des blessures subies par les occupants du véhicule ainsi que les usagers extérieurs au véhicule, tels que la ceinture de sécurité, le système de freinage ABS etc.

De plus, le développement des technologies de l'informatique et de la communication ont permis des progrès dans le domaine de la sécurité automobile. En effet, les aides actuelles permettent au conducteur de mieux se diriger (navigation GPS) et de mieux contrôler sa vitesse. De nouvelles fonctionnalités sont prometteuses aussi en termes de prévention des risques, il s'agit particulièrement de la : Détection de l'hypovigilance au volant ; le contrôle intelligent de la vitesse (l'ordinateur de bord

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

connaît les limitations de vitesse) ; éthylotests anti-démarrage (contrôle et réhabilitation des conducteurs) ; radars anticollisions.

7-4-2 : Les facteurs liés à l'entretien du véhicule :

Le contrôle technique est obligatoire dans tous les pays, où il est réellement effectué et donne lieu à un suivi, et pour tous les véhicules qu'il s'agisse de véhicules particuliers ou de véhicules utilitaires, le contrôle technique doit avoir lieu tous les 2 ans. Il a pour objectif de limiter les accidents de la route causés par une défaillance technique des véhicules

Ce dernier doit être intransigeant sur les fonctions vitales du véhicule : le freinage, les amortisseurs et l'éclairage.

8- facteurs psychologiques :

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.

La plupart des pays indiquent que 80% à 90% des accidents sont dus au facteurs humains. Alors qu'entre 10% à 20% sont Seulement attribués à l'état de la circulation ou aux conditions du véhicule. (Boudhrifa Hamou,1991).

Malgré l'attention et les efforts qui ont été faits pour assurer la sécurité des voitures et améliorer la réglementation routière et routière, l'importance des questions de sécurité reste entre les mains de l'usager de la route, qu'il soit piéton ou conducteur.

Le conducteur est la cause de la plupart des accidents et peut prévenir ce qu'il cause s'il adopte un comportement approprié lorsqu'il est derrière le volant. (Joseph Nakouzi,1995).

8-1 : L'agressivité :

L'agressivité est un comportement malveillant et hostile d'un individu non adaptatif et se manifeste par la sensibilité. Pour attaquer que nous trouvons à l'Avard dans un état d'inimitié ou de comportement agressif actif. (Boudhrifa Hamou,1991).

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

Le conducteur hostile peut se distinguer par son dynamisme exagéré et par son comportement auto-affirmatif face à des difficultés de circulation, par exemple par l'utilisation excessive d'un stimulus sonore qui peut perturber et donc affecter l'autre conducteur, et ce comportement hostile peut inciter le propriétaire à enfreindre la loi de circulation, augmentant ainsi la sonde.

8-2 : L'égoïsme :

Beaucoup d'exemples d'un conducteur égoïste dans lequel les psychologues croient que l'homme est né avec un sentiment d'influence et d'amour-propre de sorte qu'il se soucie seulement de lui-même et de ses intérêts personnels. (Boudhrifa Hamou,1991).

Le conducteur égoïste est beaucoup sur les routes, il est le conducteur qui essaie de prendre le droit des autres d'utiliser la route, sans beaucoup de trafic qui peut le paralyser. "Il est incapable de se mettre à la place des autres et cela se fait en regardant les problèmes qu'il a dans la circulation. Le trafic dépend uniquement de variables personnelles, conduisant à des actions isolées anormales.

Les conducteurs sur différentes routes trouvent souvent des conducteurs au milieu de la route aussi rapidement qu'ils le souhaitent, sans laisser aux autres le droit de passer. Ils ne prennent pas la droite de la route même après que l'alarme a été utilisée pour attirer son attention, et il ne recule pas en garant sa voiture dans des endroits où il ne peut pas se garer. Il peut être absent de sa voiture pour un besoin ou visiter un ami et la voiture stationnée à sa place bloque la fenêtre, entrave la circulation ou expose d'autres voitures au risque de collision.

8-3 : L'inquiétude :

L'inquiétude est généralement considérée comme une condition émotionnelle caractérisée par un sens d'insécurité, aggravée par la peur d'une menace imminente sans justification objective. Selon certains chercheurs, les attaques d'inquiétude acquièrent plusieurs manifestations, en incluant : Étonnement, rampe, confusion et renforce ces phénomènes dans un sentiment d'anxiété du conducteur de l'apparition

Chapitre 02 : Les risques de la conduite et les accidents routiers

imminente du danger et des situations prévisibles et turbulentes avec la conviction de l'inexistence absolue sur la capacité à affronter.

Freud considère l'anxiété comme un cas particulier de chagrin accompagné de décharges prenant des chemins et cela dépend d'une augmentation de l'alerte.

On suppose également que l'état d'anxiété dans la restauration d'une expérience inclut les conditions nécessaires à une telle augmentation de la vigilance. Une personne a souvent une fascination de l'anxiété pendant les opérations de conduite, ce qui crée une détresse psychologique par laquelle elle est en détresse et la détresse psychologique peut être définie comme un état de stress. (Boudhrifa Hamou,1991).

8-4 : La distraction :

Une des graves faiblesses du conducteur est la distraction du conducteur de la route sur laquelle il conduit à diverses préoccupations intellectuelles, et les dangers de la route sont aussi ce qu'on appelle le sommeil magnétique causé au conducteur par des cas d'épuisement nerveux et de conduite à longue distance sur des routes dont les caractéristiques ne sont pas significativement modifiées, comme les routes désertiques, par exemple. La fatigue et ne pas faire une pause avant de longs trajets entraînent de réels dangers pour le conducteur.

Dans ce cas, la distraction se transforme en une défense subissibles contre une situation fatiguée, de sorte que le conducteur doit arrêter sa voiture pour se reposer dès qu'il se sent fatigué car tous ces facteurs contribuent aux accidents.

Résumé du chapitre :

Le risque n'est plus envisagé comme un processus, mais bien comme une composante du travail, que les responsables doivent prendre en considération lorsque les salariés y sont exposés en faisant des compromis nuisibles à leurs santé et sécurité. Ces compromis apparaissent aussi sous forme de transgression des règles.

Chapitre 3 :

La perception du risque routier

Préambule.

1-Définitions conceptuelles.

2-Les types de la perception humaine vis-à-vis le risque routier.

2-1 : La perception auditive.

2-2 : La perception Visuelle.

2-3 : La perception tactile.

2-4 : La perception olfactive.

2-5 : La perception gustative.

3-Les formes de la perception du risque routier.

3-1 : La perception subjective.

3-2 : La perception sélective.

3-3 : La perception déformante.

4- Les théories de la perception du risque routier.

4-1 : La théorie adverbiale simplifiée.

4-2 : La théorie disjonctiviste.

4-3 : La théorie de la perception de soi est la théorie de la conscience de soi (auto-perception)

4-4 : La théorie de la perception visuelle.

5-Les approches de la perception.

5-1 : L'approche directe est appelée processus de Bottom-up.

5-2 : L'approche indirecte ou Top-down.

6- La perception et la prise de risque routière.

6-1 :Les déterminants de la perception du risque.

6-1-1 : La nature et les dimensions du risque comme déterminants de sa Perception.

6-1-2 : Les caractéristiques de la personne qui évalue le risque comme déterminants de sa perception.

6-2 : L'impact de la perception du risque sur les comportements de sécurité.

Résumé du chapitre.

Préambule :

Percevoir un risque lié à une situation, c'est évaluer la probabilité que cette situation entraîne des dommages. Pour Ulleberg et Rundmo (2003), la perception du risque désigne l'évaluation subjective de la probabilité qu'un événement entraîne des dommages. De ce fait, on ne peut s'engager dans une action de sécurité que si la situation dans laquelle on se retrouve est perçue comme pouvant causer un accident. La perception du risque peut donc permettre de comprendre les comportements des usagers de la route. Dans ce chapitre, nous voyons en quoi il est intéressant d'étudier la perception du risque dans le domaine de la circulation routière.

1-Définitions conceptuelles

Etymologie du terme perception :

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

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

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

D'autres définitions :

Selon le grand dictionnaire de la psychologie Larousse, 2002, p551 : « La perception représente l'ensemble des mécanismes et des processus par lesquels l'organisme prend connaissance du monde et de son environnement sur la base des informations élaborées par ses sens ».

La perception désigne aussi l'opération psychologique complexe par laquelle l'esprit, en organisant les données sensorielles, se forme une représentation des objets extérieurs et prend connaissance du réel. (CNRTL. 2010).

Chapitre 03 : la perception du risque routier

2- Les types de la perception humaine vis-à-vis le risque routier :

Tout d'abord, la perception est surtout une vision subjective. En effet, la perception peut être différente d'un individu à un autre, à cause de l'information enregistrée préalablement dans le cerveau. (<https://ze-mag.info/>)

La perception se fait grâce aux sens que tout humain possède, c'est ce qu'on appelle la perception sensorielle.

2-1 : La perception auditive :

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

Les conducteurs utilisent davantage la perception auditive en conduisant leurs véhicules pour mieux le maîtriser; ex : ils entendent le bruit du moteur, les klaxons, et même le son lors du freinage.

2-2 : La perception visuelle :

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

Afin d'assurer une bonne maîtrise et une bonne manipulation du véhicule, les conducteurs utilisent la perception visuelle ; ex : lorsque le conducteur verra de loin qu'il y-a un encombrement ou bien un panneau indiquant que y a quelqu'un qui est en panne, ce qu'il lui permettra de percevoir le risque de loin.

2-3 : la perception tactile :

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

Chapitre 03 : la perception du risque routier

Pour un chauffeur, la perception tactile lui permet de connaître et d'être au courant de l'état de son véhicule. Par exemple lorsqu'il touche quelque chose avec ses propres mains il pourra voir si elle est bonne ou pas par exemple lorsqu'il touche le moteur ou les plaquettes de frein il ressentira une chaleur ce qui lui permettra de les prendre en considération.

2-4 : La perception olfactive :

Elle permet de rapprocher les individus entre eux, et permet une communication non verbale entre eux, les auteurs sont subjectifs pour chaque individu.

Ici on peut citer directement comme exemple ; qui est le cas où le conducteur arrive à sentir l'odeur du carburant, de l'huile ou bien du gaz tout dépend du véhicule, ce qui lui permettra de bien percevoir son risque.

2-5 : La perception gustative :

Cette perception, plus communément appelé "sens du goût" est très important chez l'être humain. Les individus apprennent à connaître les goûts des aliments grâce à leur langue mais aussi grâce à la cavité nasale. C'est également grâce à ce sens que les individus se servent d'une palette de différents goûts qu'ils auront tout au long de leur vie.

3- Les formes de la perception du risque routier :

Le processus perceptuel se décompose lui-même en trois formes spécifiques que nous distinguerons par la suite en détail:

- La perception subjective
- La perception sélective
- La perception déformante

Une des formes de perception correspond à la perception « subjective ». Elle varie d'un individu à l'autre. La façon de percevoir un environnement dépend des caractéristiques et de l'histoire d'un individu. Deux personnes peuvent avoir deux

Chapitre 03 : la perception du risque routier

interprétations différentes à un même stimulus car elles ont un vécu et une expérience passée distincte.

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

Ce processus de distorsion est valable quel que soit l'information et quel que soit la source de l'information.

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

Ce phénomène mis en place par notre cerveau se nomme le « filtre perceptuel ». Puisque le consommateur est soumis à des messages volontairement voulu pour répondre à sa demande ou alors à des messages sans l'avoir demandé, ce filtre à son importance. Cette notion fait donc appel aux valeurs de l'individu qui conditionnent sa manière d'agir, et à sa typologie de consommation qui conditionne sa manière de consommer.

Si certaines informations parviennent à franchir le filtre perceptuel, alors elles seront traitées et utilisées par la suite.

Le consommateur interprète le message reçu selon ses propres règles mentales.

Chapitre 03 : la perception du risque routier

La compréhension est donc un processus cognitif suivant lequel le consommateur confronte le stimulus reçu avec des informations déjà en mémoire. (<https://www.institut-numerique.org/>).

4- Les théories de la perception du risque routier :

Les différentes théories de la perception sont la théorie adverbiale, la théorie disjonctiviste, la théorie de la perception de soi et la théorie de la perception visuelle.

La perception est la capacité d'une personne à prendre conscience et à comprendre ce qui se passe dans son environnement.

Les théories de la perception se sont développées autour de la manière dont l'esprit traite les informations que lui transmettent les organes sensoriels - yeux, oreilles, nez et peau. Ces organes envoient des signaux au cerveau, qui les utilise pour créer des souvenirs, prendre des décisions et réfléchir à des problèmes. Les différents types de perceptions inclus dans les théories de la perception sont les hallucinations, les perceptions véridiques et les illusions d'optique.

Les hallucinations sont des sons, des images ou des sentiments physiques d'un objet que l'esprit produit, même s'il n'existe pas d'objet de ce type dans l'environnement pour déclencher ces perceptions. Les perceptions véridiques sont des perceptions qui sont vraies en voyant ou en sentant un objet qui existe, avec les mêmes caractéristiques qu'il a en réalité. Les illusions d'optique font apparaître que les objets ont des caractéristiques différentes de celles qu'ils ont réellement.

4-1 : La théorie adverbiale simplifiée :

La théorie adverbiale simplifiée les concepts sous-jacents aux apparences par rapport aux théories de la perception afin d'expliquer le processus de perception ou de perception de la personne. Selon la théorie adverbiale de la perception, lorsqu'un objet semble avoir une certaine couleur, cette couleur est considérée comme un adjectif. La couleur décrit comment l'objet apparaît et comment il impressionne l'esprit.

Les caractéristiques perçues ne sont pas créées par l'objet. Ils sont interprétés par l'esprit. L'interprétation de l'apparence d'un objet se déroule dans la justification ou

Chapitre 03 : la perception du risque routier

le raisonnement de l'esprit expliquant pourquoi l'objet apparaît comme tel. La manière dont une personne perçoit l'objet et ses caractéristiques est telle qu'elle lui apparaît. Si l'objet comporte des parties qu'une personne ne peut ni voir ni percevoir, ces parties ne lui apparaîtront pas.

4-2 : La théorie disjonctiviste :

La théorie disjonctiviste affirme que les objets perçus sont indépendants de l'esprit. Lorsqu'une personne perçoit son environnement, les objets indépendants de l'esprit constituent son expérience. Les perceptions véridiques impliquent des objets indépendants de l'esprit, ou des objets existant dans l'environnement. Les hallucinations ont des objets dépendants de l'esprit; ce sont des perceptions d'objets qui n'existent pas dans l'environnement. Lors d'une hallucination, les objets perçus ne sont pas vraiment là et ne représentent pas ce qui est perçu.

4-3 : La théorie de la perception de soi est la théorie de la conscience de soi (auto-perception) :

Une personne crée une attitude ou une croyance dans l'attitude d'une autre personne dans une certaine situation en observant et en réfléchissant aux raisons de son propre comportement. Cette personne croit que ses propres attitudes, sentiments intérieurs et capacités découlent de son comportement extérieur ou de la façon dont elle interagit avec le monde. La théorie de la perception de soi a été développée pour expliquer la dissonance cognitive, c'est-à-dire lorsqu'une personne croit en deux idées contradictoires en même temps. Cela peut causer de l'inconfort, de sorte qu'une personne est plus susceptible de croire que son choix est correct, même s'il existe des preuves qu'il ne l'est pas.

4-4 : La théorie de la perception visuelle :

La théorie de la perception visuelle comprend deux théories principales: la théorie de Gibson et la théorie de Gregory. La théorie de Gibson, qui tire son nom du psychologue américain James J. Gibson, est appelée traitement de bas en haut. Elle indique que la perception d'un objet commence par un stimulus visuel. L'œil voit l'objet et envoie cette information au cortex visuel du cerveau, où l'objet est interprété

Chapitre 03 : la perception du risque routier

et identifié par l'esprit. La théorie du psychologue britannique Richard L. Gregory sur le traitement descendant traite de la capacité de l'esprit à interpréter les informations et les modèles dans un contexte donné. Une personne peut identifier un mot manuscrit inintelligible en lisant l'intégralité de la phrase dans laquelle elle se trouve - le contexte ou la signification des autres mots de la phrase est utilisé pour donner un sens au mot inintelligible. (<https://www.netinbag.com/>).

5- Les Approches de la perception :

La perception se définit comme l'ensemble des mécanismes par lesquels l'organisme prend connaissance du monde, sur la base des informations du sujet (car la mémoire intervient énormément!). Elle désigne l'ensemble des opérations de prise d'informations : le système perceptif transforme des stimulations en informations, phénomène de transformation qui, par ailleurs, prend du temps (et des ressources cognitives : c'est le traitement de l'information).

Le temps de transformation et la mise en mémoire perceptive d'information, se constatent par exemple lorsque quelqu'un dit quelque chose à quoi on n'a pas fait attention. Les paroles n'ont pas été transformées en informations (prenant un sens pour notre esprit), comme tous les bruits que l'on entend, non-importants et donc non-traités. Mais au moment où l'on demande à la personne de répéter, les paroles qui ont été entendues, et auxquelles on porte une attention soudaine, sont tout de suite transformées en information avant même que la personne n'ait répété. Ce phénomène est un indice concluant que chaque information que nous percevons est non seulement gardé, au moins pendant un court laps de temps, en mémoire, mais en plus, que cette information doit être traitée pour qu'elle prenne un sens (compréhension).

La perception peut dépendre de l'information auparavant stockée en mémoire (nos connaissances). Par exemple, il peut y avoir un lien entre lieu et reconnaissance : si l'on s'attend à voir certaines personnes dans certains endroits et pas d'autres, des visages que l'on connaît... alors on les reconnaît effectivement facilement dans ces endroits. Par contre, pour peu qu'on les croise dans un endroit où l'on ne s'attend pas à les voir, il nous arrive de ne même pas les reconnaître! (Et l'éternelle question que tout

Chapitre 03 : la perception du risque routier

le monde s'est déjà posé une fois dans sa vie : "Mais où est-ce que j'ai déjà vu ce visage qui m'est familier?".

Ainsi, la perception peut être facilitée ou dépendante de la mémoire, on a donc coutume de distinguer deux grands processus perceptifs :

5-1 : L'approche directe est appelée processus de Bottom-up :
L'environnement s'impose aux connaissances. Lorsque l'on perçoit pour la première fois un stimulus, seules les informations de l'environnement sont prises en compte pour se former une représentation mentale (celle-ci peut par ailleurs être stockée par la suite en mémoire). Imaginez par exemple - tout le monde en a déjà fait l'expérience! - un jeu d'image, avec une image dans laquelle est cachée un objet : la première fois que vous voyez l'image, vous ne percevez que ce qu'elle vous renvoie, et vous entamez un processus de recherche visuelle pour trouver l'objet. Une fois que celui-ci est trouvé, vous l'avez en mémoire.

5-2 : L'approche indirecte ou Top-down :

Les connaissances s'imposent à l'environnement : dans l'exemple précédent, si l'on vous présente à nouveau l'image, vous trouvez tout de suite l'objet caché. Or, l'image n'a pas changée! La seule chose qui puisse expliquer que vous la perceviez tout de suite, et la représentation que vous aviez préalablement mise en mémoire. C'est bel et bien la mémoire qui influe sur vos perceptions, de sorte que vous interprétiez directement l'image. ([Http://psychologie.psyblogs.net/](http://psychologie.psyblogs.net/)).

6- La perception et la prise de risque routière :

6-1 : Les déterminants de la perception du risque :

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

6-1-1 : La nature et les dimensions du risque comme déterminants de sa Perception :

Selon Kouabenan (2006), 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, 2006) rapportent une étude de Zimolong (1985) qui montre que les travailleurs du bâtiment surévaluent les risques liés aux tâches occasionnelles et difficiles à comprendre et sous-estiment ceux liés aux tâches fréquentes, qui ne sont pas moins risquées en réalité. En outre, Kouabenan (2006d) rapporte une étude de Bastide et Pagès (1987) qui montre qu'un échantillon représentatif de la population Française surestime, les causes de mortalité liées aux événements dramatiques et sensationnels (accidents de la route, accidents du travail, cancers, noyades).

Tandis que les causes de mortalité liées aux événements moins médiatisés (suicide, accidents de loisirs et de sport) ou familiaux (chutes accidentelles) sont sous-estimées. Par contre, si la familiarité avec certains événements, situations ou objets induit une sous-estimation du risque lié à ceux-ci, cela semble être moins le cas avec des tronçons des routes dangereuses. Une étude de Kanellaidis, Zervas et Karagioules (2000) montre que malgré leur familiarité avec des virages et des côtes (objectivement dangereux), les conducteurs les perçoivent comme étant dangereux.

Les auteurs conduisent trois expériences avec des groupes indépendants de conducteurs sur des tronçons de route avec des virages plus ou moins accentués et des côtes plus ou moins fortes. Les participants sont invités à conduire avec leurs propres véhicules sur les tronçons de route de l'expérience, accompagnés de l'expérimentateur. Ils sont ensuite invités à répondre aux questions portant sur l'évaluation du risque liée

Chapitre 03 : la perception du risque routier

aux différents virages et côtes, ainsi que sur l'estimation de leurs capacités dans la conduite.

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

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

6-1-2 : Les caractéristiques de la personne qui évalue le risque comme déterminants de sa perception :

Kouabenan (2006) dresse une longue liste de variables liées à l'individu qui structurent la perception du risque. 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

Chapitre 03 : la perception du risque routier

détaillée des déterminants individuels de la perception du risque, nous renvoyons le lecteur à Kouabenan (2006).

Pour ce qui est du rôle de l'expérience professionnelle sur la perception du risque, il semble que les personnes expérimentées tendent à banaliser le risque. En revanche, les personnes qui ont déjà été affectées par un risque tendent à le surévaluer. Cela a été prouvé dans une étude réalisée sur la perception du risque, de contamination par le staphylocoque aureus multi résistant à la méthiciline (SAMR). Kouabenan et al. (2003) observent que le personnel soignant expérimenté et ceux qui sont le plus en contact avec les patients tendent à banaliser le risque de contamination par le SAMR. Tandis que

Le personnel moins bien formé, et informé ainsi que ceux qui ont fait l'expérience d'une contamination semblent redouter le plus ce risque. Cette étude révèle que les personnes qui ont l'expérience d'une contamination surévaluent leur vulnérabilité, aux autres risques présents dans le milieu hospitalier. Kouabenan et collaborateurs expliquent ce résultat par le fait que l'expérience négative, d'un risque accroît le risque perçu en éveillant la disponibilité et l'accessibilité des événements fâcheux. Ces résultats corroborent ceux de Kouabenan (2002), obtenus dans une étude réalisée sur une population variée d'usagers de la route. L'auteur note que ceux qui ont déjà été victimes d'accidents routiers, tendent plus que ceux qui n'en ont jamais vécu à surévaluer

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

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

6-2 : L'impact de la perception du risque sur les comportements de sécurité :

Suite à une revue de la littérature sur la perception des risques, Kouabenan (2006) note que les résultats sur le lien entre le risque perçu et le comportement de protection, quoi que fort plausible, sont plutôt mitigés. Ainsi, « certaines études

Chapitre 03 : la perception du risque routier

concluent à une influence positive de la perception du risque sur le comportement de protection quand d'autres au contraire concluent à une relation négative entre perception du risque et comportement » (Kouabenan, 2006, p.263). Kouabenan rapporte une étude de Bellrose et Pilisuk (1991) qui montre que malgré le niveau de connaissance des risques de leurs métiers, des spécialistes de protection contre les radiations et les pompiers semblent les tolérer. Il explique cette tolérance par le fait que la gestion de ces risques leur procure une certaine identité professionnelle, une certaine satisfaction et une image publique valorisante. Cette étude montre que la connaissance de certains risques peut plutôt pousser l'individu à les affronter dans certaines conditions.

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

En se référant à Stasson et Fishbein (1990), Kouabenan (2006) note qu'en procédant par des mesures conditionnelles, le lien entre perception du risque et comportement semble plutôt indirect et médiatisé par les attitudes, les croyances, les pressions sociales et les normes subjectives. Cependant, nous trouvons un lien entre perception du risque et comportement dans une étude de Mc Cool, Ameratunga,

Chapitre 03 : la perception du risque routier

Moran et Robinson, (2009). Les auteurs invitent 3371 personnes qui fréquentent les plages en Nouvelle Zélande, à compléter un questionnaire. Le questionnaire mesure la gravité perçue du risque de noyade pour soi, la vulnérabilité perçue, l'efficacité perçue des mesures de prévention, la capacité perçue à appliquer ces mesures, la peur d'éprouver des difficultés pendant qu'on nage et les comportements pendant la nage durant l'année écoulée. Pour cette dernière variable, les participants sont invités à se prononcer sur deux items portant sur leur comportement durant l'année écoulée à savoir « nager entre les balises de sécurité » et « nager après avoir bu », sur une échelle du type Likert en quatre points.

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

Résumé du chapitre :

La perception du risque peut donc permettre de comprendre les comportements des usagers de la route. Dans ce chapitre, nous avons étudiés la perception d'une façon générale vis-à-vis la circulation routière.



Partie Pratique

Chapitre 4 :

Présentation du lieu de l'enquête et la démarche Méthodologique

- *Préambule.*

1-Présentation du lieu d'étude.

*1-1 : Présentation de l'entreprise SPA
NUMILOG (agence Bejaia).*

*1-2 : Historique de l'entreprise SPA
NUMILOG.*

*1-3 : Mission de l'entreprise SPA
NUMILOG.*

*1-4 : Objectif de l'entreprise SPA
NUMILOG.*

*1-5 : Organisation de l'entreprise SPA
NUMILOG.*

2- Réseaux de distribution de transport.

3- Population et échantillon d'étude.

4- La méthode utilisée.

5- La technique utilisée.

*6- Les étapes de la recherche (Pré-enquête et
enquête).*

7- Les difficultés rencontrées.

- *Résumé.*

Chapitre 04 : Présentation du lieu de l'enquête et la démarche Méthodologique

Préambule :

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

1-Présentation du lieu d'étude :

1-1 : Présentation de l'entreprise SPA NUMILOG (agence Bejaia) :

NUMILOG est une entreprise de transport qui s'occupe principalement de la distribution physique des marchandises par route au niveau national, pour :

- Le client principal qui concerne les produits de SPA Cevital
- Les clients externes qui sont les autres industries (Saida, Candia, Coca-cola ...)

1-2 : Historique de l'entreprise SPA NUMILOG :

Numilog est une entreprise créée en 2007, mais qui n'est devenue opérationnelle que depuis à peine sept années. En pleine expansion, elle compte plus de 1 200 collaborateurs. Un chiffre que le staff dirigeant escompte porter à 1 600 durant l'année 2018 et à environ 3 000 sur les trois prochaines années. Numilog est également présente à travers trois plateformes opérationnelles en tri température (surgelé, frais et ambiant), respectivement à Alger, Oran et Constantine. Son réseau est également composé de 34 centres logistiques régionaux répartis à travers l'ensemble du territoire national et environ 800 camions de transport entre maraîchers, plateaux, porte-conteneurs et camions-frigos.

Un chiffre qui est à revoir à la hausse, jusqu'à plus de 1 200 camions, puisque l'entreprise est liée par des conventions avec de petits transporteurs privés. Une expansion à l'international a déjà été esquissée, puisque Numilog est présente à Casablanca, au Maroc, depuis le mois de septembre 2015, et aussi en France, à Saint Martin de Crau (Marseille). Le marché national du transport est couvert dans une

Chapitre 04 : Présentation du lieu de l'enquête et la démarche Méthodologique

proportion de 40% par un groupe d'à peine quatre ou cinq entreprises de la taille de Numilog et Safi Lazreg refuse de considérer que ce sont des concurrents. « Numilog n'a pas la prétention de couvrir l'ensemble des besoins du marché national, mais les entreprises qui assurent actuellement le transport de la marchandise qu'elles produisent vont inmanquablement se dessaisir de cette activité pour la confier à des professionnels », a-t-il, en effet, dit. « Numilog vend d'abord de la prestation de services et non pas simplement des produits.

Elle souhaite se positionner en leader dans son domaine. En fait, elle propose des solutions globales à son portefeuille de clients. » Sur ce portefeuille qu'elle compte diversifier, est inscrite bien évidemment la société-mère Cevital, mais aussi d'autres entreprises et de renom comme Brandt, Candia, Saida, Numidis et autres. Le slogan que l'entreprise a élu présentement s'intitule « Un partenaire unique pour des solutions globales ». Safi Lazreg a également insisté sur la formation et la professionnalisation des collaborateurs allant dans le sens d'assurer et de garantir la sécurité des marchandises que l'entreprise achemine pour ses clients. « La participation au 3e Salon des transports, de la logistique et de la mobilité ne participe pas de l'intention de présenter l'entreprise, mais de faire acte de la forte volonté de Numilog de se positionner en tant qu'acteur majeur et comme une entité qui contribue au développement du pays », a résumé le P-DG. « En somme, l'année 2016 sera celle de la consolidation des acquis de l'entreprise.

1-3 : Mission de l'entreprise SPA NUMILOG :

Numilog accompagne ses clients dans leur développement en s'appuyant sur le savoir-faire et l'expérience de ces équipes. La satisfaction de ces clients, de ces actionnaires et de ces collaborateurs sont ces préoccupations permanentes et fera de Numilog une référence sur les métiers de la logistique et du transport. La rentabilité est leur gage de pérennité et d'efficacité.

Chapitre 04 : Présentation du lieu de l'enquête et la démarche Méthodologique

1-4 : Objectif de l'entreprise SPA NUMILOG :

L'objectif de l'entreprise et souvent propices à la prise de bonnes résolutions, celles de Numilog sont simple mais tellement déterminantes pour l'entreprise :

La satisfaction de ses clients : Point essentiel des activités et facteur de développement Indispensable à la pérennisation des activités.

La satisfaction des actionnaires : La rentabilité est le gage de bonne santé et de capacité à investir dans de nouvelles activités visant à accompagner ses filiales sœurs vers une croissance certaine et efficace.

La satisfaction des collaborateurs : Le bien-être, la sécurité, la formation et les perspectives de carrières pour les collaborateurs les plus méritants doivent être référentiels au quotidien.

L'entreprise compte sur chacun de ces trois satisfactions (clients, actionnaires, et collaborateurs) pour que ses résolutions deviennent des modèles de succès.

1-5 : Organisation de l'entreprise SPA NUMILOG :

L'entreprise NUMILOG (SPA) fait son organisation par différents fonctions des services hiérarchiques de l'industrie qui s'occupe de gestion de transit et gestion de l'activité de transport à l'intérieur de complexe cevital, gestion de parc(GP) qui s'occupe de la maintenance et entretien du matériel, gestion de gasoil et gestion de matériel, le service de direction des ressources humaines (DRH) qui s'occupe de la planification de la distribution et la gestion des chauffeurs, le service informatique(SI) qui fait la maintenance de matériel informatique, gestion des réseaux de communication et la mise en place des outils informatique, par contre le service comptabilité et finance(SCF) réalise la facturation et les salaires, service d'exploitation transport(SET) qui planifier la distribution et gestion des chauffeurs , service administration (SA) qui prépare les ordres de mission, calcule des frais de mission pour les chauffeurs, géo localisation et préparation des tableaux de bord.

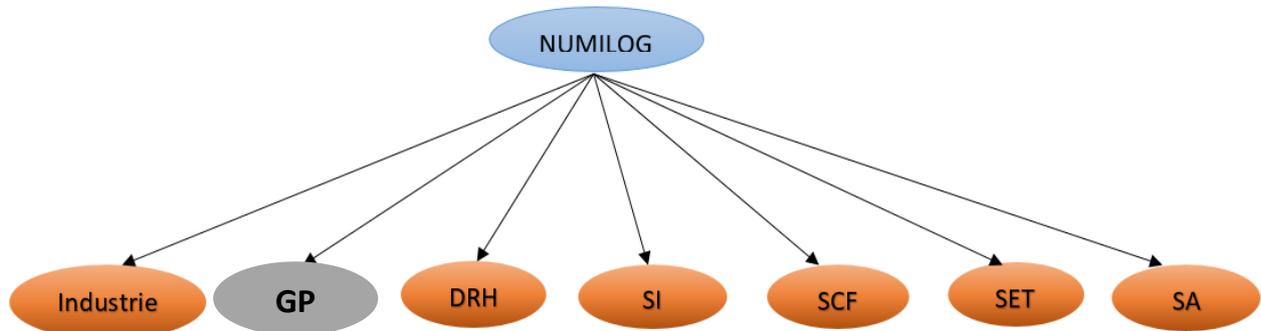
Chapitre 04 : Présentation du lieu de l'enquête et la démarche Méthodologique

Figure1 : Parc de l'SPA NUMILOG Agence Bejaia.



Chapitre 04 : Présentation du lieu de l'enquête et la démarche Méthodologique

Organigramme de l'entreprise SPA NUMILOG :



Source : SPA NUMILOG

1-6 : Le service d'exploitation de transport :

Afin de desservir toutes les régions, le service d'exploitation de transport (agence Bejaia) possède sa propre flotte de camion qui est de (109) pour assurer la livraison des marchandises. L'entreprise utilise 130 remorques de types maraichers ayant une capacité de 26 palettes chacune, destinées pour transporter les produits standard (eau minérale, jus, huile, sucre) et peuvent jumeler plusieurs produits dans une seule rotation, 7 remorques frigorifiques ayant une capacité de 26 palettes chacune, destinées pour transporter les produits qui nécessitent une température basse (smen, mâlina), chacune de ces remorques est séparée avec un isolant qui permet à ce type de transporter deux produits différents dans une seule rotation, ainsi que quatre (25) citernes d'une capacité de 22 tonnes chacune, réservées à transporter les produits liquides (huile vrac, sucre liquide), ce type de produit est transporté directement aux clients finals (les grandes industries).

2: Réseaux de distribution de transport :

2-1: Description du processus de distribution :

Le responsable du service d'exploitation transport reçoit des commandes à expédier par Cevital usine, Lala Khadîdja, china El kseur, plateforme logistique les

Chapitre 04 : Présentation du lieu de l'enquête et la démarche Méthodologique

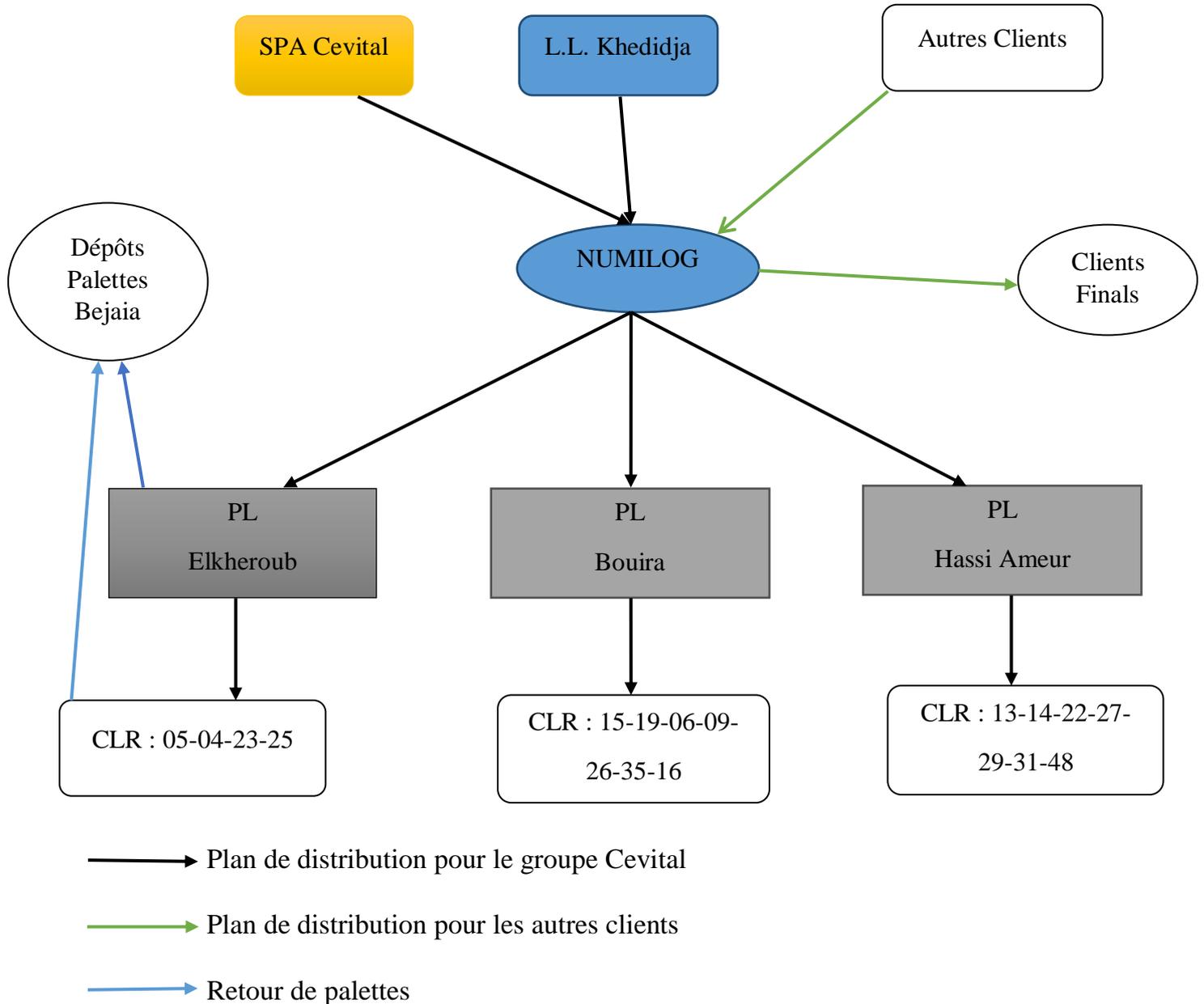
autres industries externes chaque soir entre 16H à 18h. Ces bons doivent être chargés le même jour.

Le responsable distribue ses bons aux planificateurs selon les destinations. Les planificateurs mobilisent tous les camions disponibles pour effectuer ces livraisons et maître en place un plan d'expédition efficace, dans le cas où leur propre flotte ne peut pas satisfaire ces commandes, le responsable de service d'exploitation transport doit faire appel aux sous-traitants.

Après la planification des expéditions le planificateur prépare les documents qui doit accompagner le chauffeur dans sa mission : bon de chargement, fouille de route et l'ordre de mission.

Chapitre 04 : Présentation du lieu de l'enquête et la démarche Méthodologique

Figure 2: système distribution de NUMILOG.



Source : données de l'entreprise.

La distribution est en soi une logistique puisqu'elle consiste à apporter les produits industriels depuis les usines jusqu'aux domiciles des consommateurs, NUMILOG est une entreprise de transport qui s'occupe principalement de la distribution physique des marchandises par route au niveau national, le client principal

Chapitre 04 : Présentation du lieu de l'enquête et la démarche Méthodologique

qui concerne les produits de SPA Cevital, les clients externes qui sont les autres industries (Lala khedidja, Saida, Condia, Coca-cola...), un réseau de plates-formes(PL Elkheroub, PL Bouira, PL Hassi Aneur) de distributeurs avec des entrepôts spécialisés par types de produits, appelés un peu improprement plates-formes bien qu'ils puissent disposer de stocks parfois importants ; ces entrepôts permettent d'approvisionner, des centres logistique régionales des différents wilaya qui reçoivent les produits des entrepôts, comme elle s'occupe aussi de certains produits volumineux à consommation importante, eaux minérales de Lala khedidja, peuvent être livrés par camions complets directement à des clients finals, NUMILOG aussi s'occupe d'autres clients pour faire sa distribution à des consommateurs finals, à la fin de leur distribution à ces différents PL , CLR et autres clients elles font retour des palettes au dépôts de Bejaia.

2-2 : Le système de transport Numilog vers ses clients :

Ce système explique comment Numilog distribue la marchandise de son premier client pour alimenter les CLR, PL et les grandes industries.

2-2-1 : Plate-forme logistique (PL) de l'entreprise Numilog :

Les PFL sont destinés à la réception des produits, leurs stockages et la livraison de ses produits aux CLR quotidiennement. Sans oublier que chaque plateforme est destinée à alimenter les CLR situés dans la même région. Le temps de service de ses plates-formes est de 24H/24H.

A) Plate-forme BOUIRA :

Plate-forme Bouira à une surface Totale de 75 000 m², et de 28 000 m² sous température dirigée, elle a une zone ambiante de 43 000 m², 4 000 m² de surface administrative, comme elle a une capacité de stockage de 60 000 palettes minimum selon modulation de mode de stockage et 20 000 sous température dirigée. Type de stockage de cette plate-forme est : Masse / Palettier / Accumulation. Le nombre d'effectif de PL Bouira est de 410 personnes.

Chapitre 04 : Présentation du lieu de l'enquête et la démarche Méthodologique

B) Plate-forme HASSI AMEUR ORAN :

Plate-forme Hassi Ameur à une surface Totale de 18 000 m², et de 5 000 m² sous température dirigée, elle a une zone ambiante de 12 000 m², 1 000 m² de surface administrative, comme elle a une capacité de stockage de 20000 Palettes minimum selon modulation de mode de stockage et de 2000 sous température dirigée.

Type de stockage de cette plate-forme et : Masse / Palettier / Accumulation.

Le nombre d'effectif de PF Hassi Ameur et de 221 personnes en 2016.

•**Chiffres clé de l'entreprise NUMILOG (SPA) :** Numilog est une entreprise qui contient 1454 Collaborateurs qui occupe différents postes tel que : les Encadreurs, Chauffeurs, Agents logistiques et Agents d'exploitation, 3 Plateformes exploitées en Algérie en tri température : Bouira / HassiAmeur /Constantine (El kheroub) qui occupe une surface froid de 45 000 m², qui possèdent 800 Véhicules tous types, 18 centres logistiques régionaux, un centre de dispatché et de distribution de proximité, et près de 500 livraisons quotidiennes : Grossistes, distributeurs, centres commerciaux et relais auto routiers, elle effectuer sa Distribution en – de 24h sur l'ensemble du territoire.

2-2-2 : Centre Logistique Régional (CLR) :

Numilog contient 18 CLR (Judicieusement répartis sur le territoire) attaché au service d'exploitation transport (agence Bejaia), implantés dans plusieurs régions au niveau national avec une capacité de stockage importante et une durée de stockage qui ne dépasse pas 10 H. Ainsi que la réception et la livraison des produits se fait quotidiennement comme suit : De 17H de soir à 5H de matin c'est le réapprovisionnement des CLR par les plateformes ou par l'usine en cas ou le produit commandé n'est pas disponible aux plateformes logistiques. De 5H de matin à 17H de soir c'est les clients qui viennent récupérés leurs commandes par leurs propres moyens de transport.

Activité principale : Prestation de manutention (**Réception - Stockage - Expédition.**)
L'implantation des CLR est faite sur trois régions Principales : Centre, Est et ouest.
Nous retrouvons 18 CLR dont 04 Mutualisés : ANNABA, MEDEA, TIARET, SETIF.

Chapitre 04 : Présentation du lieu de l'enquête et la démarche Méthodologique

3-Population et échantillon d'étude :

Selon GRAWITZ (1998), c'est « Un ensemble dont les éléments sont choisis parce qu'ils ont les mêmes propriétés et qu'ils sont tous de même nature ». Autrement dit, c'est aussi l'univers statistique auquel le chercheur s'interroge, se questionne afin de recueillir d'amples informations nécessaires. »

L'effectif total des chauffeurs routier poids lourd est de 145, dont nous avons choisis 10 chauffeurs de la population mère.

3-1 :les caractéristiques de l'échantillon :

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

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

D'après ce premier tableau en voit que là plus part des chauffeurs ont un âge plus avancé.

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

Niveau Scolaire	Primaire	moyen	Secondaire
Effectifs	0	9	1

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

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

Année	[0-5]	[5-10]	[10-15]	[15-20]
Effectifs	6	4	0	0

Chapitre 04 : Présentation du lieu de l'enquête et la démarche Méthodologique

D'après les chauffeurs de notre échantillon en remarque que là plus part sont des contractuels, seulement 4 chauffeurs de notre échantillon que leur ancienneté dépasse les 5ans.

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

Année	[1-10]	[10-20]	[20-30]	[30-40]
Effectifs	6	2	1	1

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

4-La méthode utilisée :

Pour bien élaborer notre recherche et afin de recueillir des données fiables relatives à notre thème de recherche, nous avons suivi une méthode adéquate à notre enquête.

Toute recherche scientifique dépend de la méthode choisie, le choix de la méthode, est très important ; car elle doit être liée à la nature de sujet abordé.

Le terme méthode désigne, selon certaines approches, la marche rationnelle de l'esprit pour arriver à la connaissance ou à la démonstration de la vérité. En se référant à cette définition, La méthode selon Madeleine Grawitz : «la méthode est constituée de l'ensemble des opérations intellectuelles par lesquelles une discipline cherche à atteindre, les vérités qu'elle poursuit, les démontres, les vérifiés.

La méthode selon Maurice Angers : «est l'ensemble d'opérations organisé en vue d'atteindre un objectif ».

Pour arriver à notre objectif de recherche au sein de l'SPA NUMILOG, nous avons opté pour l'utilisation de la méthode qualitative, car notre échantillon est constitué de 10 employés.

Chapitre 04 : Présentation du lieu de l'enquête et la démarche Méthodologique

On a utilisé la méthode qualitative dans notre recherche pour collecter et recueillir le maximum de données, concernant la perception du risque routier chez les conducteurs de NUMILOG.

Les méthodes qualitatives visent d'abord à comprendre le phénomène à l'étude. Il s'agit d'établir le sens de propos recueillis ou de comportements observés. (Deslauriers, 1991).

5-La technique utilisée :

La technique selon GRAWITZ : « c'est un moyen d'atteindre un but, mais qui se situe au niveau des faits, ou des étapes pratiques.

Vu notre utilisation de la méthode qualitative, nous avons construit une enquête par l'entretien qui est destiné à un échantillon qui constitue les conducteurs poids lourd, il s'agit d'un moyen de communication en interrogeant notre échantillon afin de collecter les données qui seront analysées et interprétées, le choix de la technique dépend de la méthode choisie.

L'entretien est le moyen de recherche essentiel entre l'enquêteur et l'enquêté. Selon Madeleine Granit « il s'agit d'une forme de communication établie entre deux personnes qui ne se connaissent pas, ayant pour but de recueillir certaines informations concernant un objet précis ».

Notre guide entretien est devisé en Cinq axes, chaque axe contient les points suivants :

- 1-Premier axe : Les données socioprofessionnelles.
- 2-Deuxième axe : Les déterminants organisationnels du risque routier.
- 3-Troisième axe : Les facteurs et les causes du risque routier.
- 4-Quatrième axe : Les conséquences du risque routier.
- 5-Cinquième axe : Prise du risque routier.

Chapitre 04 : Présentation du lieu de l'enquête et la démarche Méthodologique

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. Il nous a aussi permis d'éviter les non réponses et d'interroger la majorité de notre échantillon constitué de 10 enquêtés.

6- La pré enquête :

C'est une étape très importante dans toute élaboration de projet de recherche « elle consiste à essayer sur un échantillon réduit, les instruments (questionnaire, échelles, analyse des documents, etc.) prévus pour effectuer l'enquête » (Grawitz, 2001).

Notre pré-enquête a pour objectif, d'examiner la pertinence des données sollicitées relativement à nos hypothèses. Nous avons effectué une pré-enquête de cinq (05) jours, de 10-05-2021 au 16-05-2021 au seins de l'SPA NIMILOG durant laquelle nous avons adressé des questions ouvertes aux chauffeurs poids lourds par l'intermédiaire d'un guide d'entretien.

7- Les difficultés rencontrés :

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

Ce qui est le cas avec notre recherche, durant laquelle nous avons rencontré les difficultés suivantes :

- La difficulté à trouver des chauffeurs qui ont du temps pour entamer l'entretien vue la charge de leur travail.
- La niveau d'instruction des chauffeurs qui est faible, dont nous avons vécus des difficultés concernant le déroulement de notre entretien.
- Nous avons constaté que certains de nos enquêtés était hésitant à reprendre à quelques questions.

Chapitre 04 : Présentation du lieu de l'enquête et la démarche Méthodologique

Résumé du chapitre :

Nous sommes parvenus dans ce chapitre à présenter notre lieu d'enquête qui est la SPA NUMILOG (direction Bejaia), tout en présentant ses missions ses objectifs, et son organisation en général, de plus à présenter à notre méthode de travail employée afin de récolter les données concernant notre échantillon d'étude et notre sujet de travail.

Chapitre 5 :

« Analyse, discussion et interprétation des résultats »

- *Préambule*

1-Présentation et analyse des résultats.

1-1 : Présentation des résultats relatifs aux déterminants organisationnels du risque routier.

1-2 : Présentation des résultats relatifs aux facteurs et les causes du risque routier.

1-3 : Présentation des résultats relatifs aux conséquences du risque routier.

1-4 : Présentation des résultats relatifs à la prise du risque routier.

2- Discussion et interprétation des résultats.

2-1 : Discussion et interprétation des résultats de la première hypothèse.

2-2 : Discussion et interprétation des résultats de la deuxième hypothèse.

2-3 : Discussion et interprétation des résultats de la troisième hypothèse.

2-4 : Discussion et interprétation des résultats de la quatrième hypothèse.

- *Résumé du chapitre*

Préambule :

Nous consacrons ce chapitre à l'analyse des données collectées, nous nous appuyons sur les résultats des entretiens dédiés aux chauffeurs poids lourds de l'entreprise NUMILOG.

Nous allons donc, dans cette partie de notre travail, coordonner et organiser les différentes informations récoltées à travers l'entretien réalisé sur un échantillon de dix chauffeurs poids lourds.

1-Présentation et analyse des résultats :

1-1: Présentation des résultats relatifs aux déterminants organisationnels du risque routier :

Course/trajet :

Cette notion renvoie au fait que l'organisation (prescrite) des entreprises se donnait comme objectif de faire disparaître la contrainte de temps, donc de vitesse, pour le conducteur, en lui proposant de réaliser une mission relative à la « course-trajet ».

La demande de course émanant du client est marquée par son caractère « d'urgence ».

Cette notion est le plus souvent subjective et relative au besoin immédiat du client (par exemple, un pli à livrer dans la journée peut être considéré comme une urgence par un client, ce qui ne correspond en rien à un service d'urgence pour l'entreprise). La demande est recueillie par un preneur d'ordres, qui la reformule (évalue son caractère d'urgence réel), en lui indiquant le nom du client, les lieux d'enlèvement et de livraison, les informations utiles (code de porte par exemple), ainsi que l'enchaînement à respecter entre les différents points d'enlèvements et de livraisons.

Dans la recherche actuelle il y a trois sous axes relatifs aux déterminants organisationnels concernant l'amplitude, les conditions et la communication.

Concernant l'amplitude :

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

Dans la totalité des déclarations des chauffeurs routiers, l'amplitude des rotations est chargée, et, cette amplitude provoque un risque de fatigue de la mission.

Concernant les conditions :

La majorité des chauffeurs disent qu'ils se reposent uniquement en cas de fatigue et de sommeil, par contre, pour Mohamed et Omar déclarent que chaque certain nombre de kilométrage parcouru de conduite on s'arrête pour faire une pause et vérifier le véhicule au même temps.

Mohamed âgé de 43ans déclare : *« je me repose chaque 4h de conduite pour une pause, également pour vérifier mon véhicule (état des pneus, système de freinage) »*.

Omar âgé de 45ans déclare : *« je m'arrête chaque 200 kilomètre de conduite pour une pause et faire un tour autour de mon véhicule pour m'assurer pour pouvoir continuer mon trajet en sécurité »*.

Concernant la communication :

La communication est un moyen de rester en contact permanent entre l'entreprise et ses employés.

Dans la recherche actuelle, Tous les chauffeurs utilisent le téléphone pour communiquer avec leurs supérieurs en utilisant leurs propres moyens.

Pour certains ils parlent au volant, et, d'autres s'arrêtent pour communiquer avec leurs supérieurs pour éviter tous sortes de risques sur la route liée aux risques qui peut s'y engendrer.

Hakim âgé de 59ans nous déclare : *« lorsque je reçois un appel de mon entreprise je cherche directement l'endroit idéal pour m'arrêter, afin de parler plus aise et en pleine sécurité, pour éviter toutes sortes de dangers ou d'accident de circulation »*.

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

Par contre Saïd âgé de 42ans nous dit : « *quand mon supérieur m'appel au téléphone je ne m'arrête pas je mets mes écouteurs et je conduis au même temps, pour ne pas perdre du temps durant mon trajet car mon trajet est loin, donc je préfère parler au volant pour ne pas gaspiller mon temps en s'arrêtant* ».

Course/vitesse :

Le risque de la course/vitesse est un mode de réalisation de la course dans lequel les conditions ne sont pas suffisamment réunies pour permettre aux conducteurs de réaliser son travail sans avoir recours à des modes de conduite non souhaités, qui peuvent prendre plusieurs formes : précipitation ou recours à la vitesse certes, mais aussi prise de risque, baisse de vigilance, fatigue, stress, recours à la transgression du code la route, etc. Ainsi, si l'organisation prescrite et la volonté des individus tendent à privilégier la course-trajet, l'organisation « réelle » n'y parvient pas toujours. Les conditions réelles d'exercice du travail et ses variabilités peuvent contribuer ponctuellement à faire passer en premier plan la course-vitesse. Il s'agit ici d'un risque professionnel majeur.

Dans la recherche actuelle, il y a trois sous axes relatifs à la limitation de vitesse, l'excès de vitesse et la diminution de l'attention.

Concernant la limitation de vitesse :

La limitation de vitesse est la vitesse maximum à laquelle les usagers peuvent rouler le long d'une voie de circulation. Ces limitations peuvent être signalées grâce à des panneaux d'interdiction, ou grâce au marquage au sol. Ne pas respecter cette limitation augmente le risque d'accident est constitué un excès de vitesse.

Nous avons remarqué que l'entreprise NUMILOG a limité la vitesse de ses véhicules a 80km/h. en utilisant un dispositif limiteur de la vitesse.

Dans la recherche actuelle, tous les chauffeurs disent que la vitesse limite est de 80km/h, le véhicule est débridé c'est-à-dire il est fixé automatiquement à 80km/h, où ce limiteur ne pose pas problème pour compléter les missions des chauffeurs.

Concernant l'excès de vitesse :

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

La vitesse augmente le risque du traumatisme grave voire même des décès pour les usagers de la route, qu'il s'agisse des conducteurs, des piétons, des passagers, des jeunes ou des vieux. Le dépassement ou l'excès de vitesse constituent un risque majeur d'accident de la route. Plus la vitesse est élevée, le conducteur a moins de temps pour éviter l'accident.

Dans la recherche actuelle tous les chauffeurs disent que c'est tout à fait normal d'avoir un accident de la route lorsqu'en augmente la vitesse. Le risque augmente avec l'augmentation de la vitesse.

Pour Khaled âgé de 35ans a déclaré : *« je me sens plus risqué lorsque je conduis en vitesse surtout dans une zone d'agglomération, où je dois réduire la vitesse à moins de 50km/h, par contre je me sens plus à l'aise lorsque je suis sur autoroute qui demande une augmentation de vitesse qui peut arriver jusqu'à 80km/h sauf dans certains cas comme les mauvaises conditions climatiques ou je devrais réduire ma vitesse ».*

Concernant la diminution de l'attention :

Garantes d'une conduite maîtrisée, la vigilance et l'attention au volant sont primordiales pour la sécurité des passagers et des autres usagers de la route.

Dans la recherche actuelle la majorité des chauffeurs déclarent que la vigilance et l'attention diminuent lorsqu'en conduit en vitesse.

Comme nous le déclare Salim âgé de 27ans : *« Lorsque je conduis en vitesse je perds le contrôle de moi-même et de mon véhicule, de temps à autres j'oublie que je roule avec des adversaires dans la route, je me sens que je roule seul lorsque je fais de la vitesse et ce qui me pousse à faire des erreurs en pleine route ».*

Pour Idir âgé de 48ans : *« il est très difficile d'être vigilant tout au long du trajet de la mission surtout les missions hors wilaya qui me poussent à commettre des erreurs, heureusement qu'ils sont des erreurs qui sont rectifiable sur le champ, et qui ne me coute pas cher ».*

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

Par contre Bachir âgé de 30ans dit que : « *ma vigilance augmente de plus en plus lorsque je fais la vitesse, je me concentre et je deviens plus attentif à moi et aux autres utilisateurs de la route* ».

1-2 : Présentation des résultats relatifs aux facteurs et les causes du risque routier :

Facteurs psychologique :

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.

La plupart des pays indiquent que 80% à 90% des accidents sont dus au facteurs humains. Alors qu'entre 10% à 20% sont Seulement attribués à l'état de la circulation ou aux conditions du véhicule.

Dans la recherche actuelle il y a quatre sous axes relatifs à la joie extrême, l'impatience, le stress et la distraction au volant.

Concernant la joie extrême :

La joie est un sentiment de plaisir, de bonheur intense, caractérisé par sa plénitude et sa durée limitée, et éprouvé par quelqu'un dont une aspiration, un désir est satisfait ou en voie de l'être : Ressentir une grande joie. Être fou de joie.

Dans la recherche actuelle qui concerne les chauffeurs routiers, pour quelques-uns la conduite en pleine joie peut provoquer un accident de la route, par contre y'en a ceux qui disent qu'elle ne provoque pas d'accident.

Khaled, Salim, Bachir et Saïd déclarent : « *conduire en pleine joie peut provoquer un accident de la route, car elle nous fait déconcentrer et elles limitent notre attention, malgré tous il faut être vigilant* ».

Par contre le reste des chauffeurs disent que la conduite en état de joie et de bonheur ne peut jamais provoquer un accident de la route.

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

Rachid âgé de 38ans dit que : *« lorsque je conduis en pleine joie je me concentre uniquement sur ma conduite, personne ne peut me déranger avec s'importe quel acte car je suis heureux, j'ignore tout le monde et je ne provoque personne ».*

Concernant l'impatience :

L'impatience est l'incapacité d'attendre ou de supporter quelqu'un ou quelque chose.

Dans la recherche actuelle, Khaled, Omar, Rachid et Bachir disent qu'ils prennent des risques lorsqu'ils sont impatients d'arriver au point d'arriver.

Omar âgé de 45ans nous déclare : *« oui je prends des risques lorsque je suis impatient d'arriver au point d'arriver, je suis une personne qui n'a pas l'habitude de s'éloigner de sa famille, et c'est pour cela que prend des risques pour retrouver tôt ma famille et mes enfants ».*

Par contre le reste des chauffeurs disent qu'ils ne prennent jamais de risque pour y'arriver au point d'arriver.

Comme le déclare Hakim âgé de 59ans : *« je ne prends jamais de risque, je roule doucement et je m'en fou à quelle heure je vais arriver au point d'arriver l'essentielle c'est d'arriver sein ».*

Concernant le stress :

Pour bon nombre d'entre nous, le stress est un concept fourre-tout désignant un vague sentiment de malaise. Et pourtant il est une réaction biologique bien réelle à une stimulation extérieure physique, psychique ou sensorielle.

Dans la recherche actuelle tous les chauffeurs déclarent qu'ils conduisent lorsqu'ils sont stressés, et ils rajoutent aussi que y'a un risque d'avoir des accidents à cause du stress.

Idir dit que : *« je conduis lorsque je suis stressé oui, mais je n'ai pas le choix je suis dans l'obligation de travailler malgré tout, malgré que ça peut causer des accidents mais c'est plus fort que moi, malgré tout il faut être vigilant c'est tout ».*

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

Salim aussi dit que : *« je suis dans l'obligation de travailler malgré tout. Donc je n'ai pas le choix je dois conduire malgré que je suis stressé, mais je dois faire faire attention malgré tout ».*

Concernant la distraction au volant :

Une des graves faiblesses du conducteur est la distraction du conducteur de la route sur laquelle il conduit à diverses préoccupations intellectuelles, et les dangers de la route sont aussi ce qu'on appelle le sommeil magnétique causé au conducteur par des cas d'épuisement nerveux et de conduite à longue distance sur des routes dont les caractéristiques ne sont pas significativement modifiées, comme les routes désertiques, par exemple. La fatigue et ne pas faire une pause avant de longs trajets entraînent de réels dangers pour le conducteur.

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

Mohamed déclare que : *« je n'utilise jamais mon téléphone au volant et si y'a eu lieux de l'utiliser je m'arrête pour l'utiliser en toute sécurité, que ça soit pour moi ou pour les autres ».*

Saïd dit que : *« ce n'est pas de mes habitudes de manipuler avec le téléphone au volant ».*

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

Comme le déclare Omar : *« 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 ».*

Facteurs liés à l'environnement :

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

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

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

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

Concernant les conditions climatiques :

Les conditions climatiques sont parmi les facteurs d'environnement qui peuvent 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 Rachid : « *une fois en hiver durant mon trajet c'était 5h du matin y'avait climat glacial et froid, je roulais a 50km/h et y'avait un do danet 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* ».

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 : « *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*

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

destination n'est pas longue en peut s'arrêter tôt, et si elle est longue là, en vas pas s'arrêter tôt ».

Salim 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 ».*

Concernant l'état des 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.

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

Comme le déclare Rachid : *« 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 ».*

Mohamed 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 ».

Concernant la réduction de la vitesse :

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

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

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* ».

Facteurs liés aux matériels roulant :

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

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

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 véhicules possèdent toutes les mesures nécessaires à leurs sécurités, et rajoutent aussi que ces véhicules possèdent aussi toutes les nouvelles technologies concernant les limiteurs de vitesse, le système de freinage Abs etc.

Khaled 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.* ».

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 ont déjà vécus des problèmes mécaniques concernant leurs véhicules.

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

Comme le déclare Mohamed : *« j'ai déjà vécu un problème mécanique concernant mon véhicule durant mon trajet, dont j'ai remarqué que y'avait un problème concernant le système de freinage, ce qui m'a obligé à m'arrêter immédiatement ».*

Khaled dit que : *« j'ai déjà vécu un problème mécanique concernant la boîte à vitesse dont y'avait des difficultés à passer les vitesses, ce qui ma obliger directement à m'arrêter en urgence ».*

Par contre Salim et Saïd disent qu'ils n'ont jamais de problème mécanique concernant leurs véhicules.

Comme le déclare Salim : *« personnellement je n'ai jamais vécu un problème mécanique qui concerne mon véhicule ».*

Concernant le système de freinage comme facteurs des accidents de la route :

Un frein est un système permettant de ralentir, voire d'immobiliser, les pièces d'une machine ou d'un véhicule. Le système de freinage est considéré comme une cause des accidents de la route.

Dans la recherche actuelle la totalité des chauffeurs disent que le système est fortement considéré comme un facteur primordial des accidents de la route, et rajoutent également qu'ils ont déjà vécus ce genre de problème, et qu'ils n'ont jamais pris de risque concernant ce problème.

Comme le déclare Bachir : *« j'ai vécu déjà un problème concernant le système de freinage en pleine route, dont le véhicule ma signaler qu'il y a un problème de freinage, je me suis arrêter directement et j'ai appelé mon supérieur pour lui exposer le problème, je n'ai pas voulu prendre de risque pour éviter toutes sortes de dégâts ».*

Comme il a déclaré précédemment Mohamed : *« j'ai déjà vécu un problème mécanique concernant mon véhicule durant mon trajet, dont j'ai remarqué que y'avait un problème concernant le système de freinage, ce qui m'a obligé à m'arrêter immédiatement ».*

Concernant l'entretien du véhicule :

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

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.

Mohamed 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 jeux ».*

Salim 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 dysfonctionnement dans le véhicule :

Pour utiliser un véhicule, il faut qu'il soit bien entretenu et prêt à être utiliser 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 Omar : *« 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'utilisé en mauvaise état, car la vie n'est pas un jeux ».*

1-3: Présentation des résultats relatifs aux conséquences du risque routier :

Dans notre recherche actuelle il y a quatre sous axes relatifs aux danger, la souffrance physique et mentale, les conséquences légales et les conséquences financières.

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

Concernant le danger :

Un danger est toute source potentielle de dommage, de préjudice ou d'effet nocif à l'égard d'une chose ou d'une personne.

Le danger peut entraîner un préjudice ou des effets nocifs pour les personnes (des effets sur la santé), pour les organisations (pertes de biens ou d'équipement) ou pour l'environnement.

Dans la recherche actuelle, la majorité des chauffeurs disent qu'ils n'ont jamais mis soit leurs vies, soit celle des autres en danger.

Tahar déclare que : *« je ne mets jamais ma vie et celle des autres en danger, car en est tous des êtres humains et en a tous des familles qui attendent avec impatience notre retour à la maison. Donc il faut penser à ça ».*

Par contre Hakim nous déclarent qu'il a déjà mis sa vie en danger, mais pour sauver celle des autres : *« Une fois je marchais le plus normale et soudain y'avait une voiture qui me dépasser en vitesse et y'a une voiture qui venait en face j'étais paniquer alors que j'étais obliger de sortir de la route pour laisser la voiture qui ma dépasser rentrer pour éviter de se tamponner avec la voiture qui venait de l'autre sens et bin j'ai pris le risque et je suis sortie de la route avec le camion pour laisser la voiture rentrer.»*

Concernant la souffrance physique et mentale :

Dans la recherche actuelle la majorité des chauffeurs disent qu'ils ont déjà été victimes de souffrance physique et mental et cela presque pour les mêmes raisons.

Hakim âgé de 59ans nous déclare : *« j'ai été victime de souffrance physique et mental pas mal de fois, et cela à cause de la charge du travail, de la fatigue, des longs trajets. Vue mon âge je ne peux pas faire des longs trajets répétitifs ».*

Par contre le reste des chausseurs disent qu'ils n'ont jamais été victimes de charge physique et mentale.

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

Salim âgé de 27ans déclare que : *je n'ai jamais été victime de souffrance physique et mental car je suis un nouveau salarié dans l'entreprise et j'ai à peine 8mois de travail dans cette entreprise ».*

Concernant les conséquences légales :

Dans la recherche actuelle, tous les chauffeurs routiers déclarent qu'ils n'ont pas besoin de vivre avec de tels conséquences.

Comme le déclare Salim : *« je crois qu'il n'y a pas un chauffeur routier qui aimerai qu'on lui retire son permis de conduire ou qu'on lui saisit son véhicule, car c'est grâce au permis de conduire qu'on travail, donc personne ne veut y'arriver à cette situation ».*

Concernant les conséquences financières :

Dans la recherche actuelle, c'est pareil comme le point précédent, tous les chauffeurs ne souhaitent jamais qu'ils soient sanctionnés ou qu'ils se retrouvent sans salaire.

Comme le déclare Khaled : *« je travaille pour nourrir ma famille, donc je ne voie pas où est l'intérêt d'être sanctionner, ou de perdre mon salaire, je ne souhaite jamais y'arriver à cette acte ».*

1-4: Présentation des résultats relatifs à la prise du risque routier :

La prise de risque est la cause principale d'une morbidité et d'une mortalité considérable, notamment au travers des accidents sportifs et des accidents de la route.

Dans notre recherche actuelle il y a cinq sous axes concernant le cas de la prise du risque, le lieu, avec qui et contre qui est cette prise de risque, le dérangement et l'embêtement en route et le long trajet.

Concernant le cas de la prise de risque :

Tahar et Saïd disent que : *« le cas où on fait des risques est seulement au niveau de l'autoroute dont on augmente un peu la vitesse sinon a par ce cas-làon ne prend jamais de risque.*

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

Par contre Idir déclare : *« je peux prendre le risque dans un seul cas c'est lorsque je suis dans un lieu insécurisé ; (manque de sécurité, les agressions etc.) donc je suis obligé d'augmenter la vitesse et d'être vigilant au même temps pour sortir le plus vite possible de sortir de ce lieu. »*

Khaled nous dit aussi que : *« je peux prendre un risque lorsqu'il s'agit d'une urgence concernant ma famille donc je me dépêche pour y'arriver à temps. »*

Rachid nous dit également que: *« je peux prendre un risque en cas de pression élevé, donc je ne me contrôle pas vue que ma tête est trop chargée. »*

Sinon les autres chauffeurs déclarent qu'ils ne prennent jamais de risque.

Concernant le lieu :

La majorité des chauffeurs disent que la vitesse en pleine route est négative. Même si être seul sur la route la vitesse restera Négatif.

Par contre Omar déclare : *« Parfois faire la vitesse sur la route est positif parce que sa permet de libérer la route et ne pas provoquer des embouteillages. »*

Concernant l'adverse sur la route :

La plupart des chauffeurs disent que même si on est seul en plein route en évite toute sorte de risque. »

Par contre Tahar, Hakim et Bachir disent que : *« on prend le risque en plein route dans le cas où nous sommes seuls, c'est-à-dire dans le cas où y'a pas d'adversaires devant nous, sinon a par ce cas on prend jamais de risque. »*

Concernant l'embêtement et 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.

Saïd 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 ».*

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

Khaled dit que : *« je déteste quand quelqu'un me klaxon plusieurs fois, il me met en colère je m'arrête carrément pour le laisser me dépasser pour éviter le risque ».*

Omar dit que : *« ma réaction dépend de mon morale si je suis en bon humeur ça ne me fait ni chaud ni froid, et si je suis en mauvaise humeur peut-être je vais réagir autrement avec lui ».*

Concernant le trajet :

Pour la majorité des chauffeurs le long trajet est une longue route qui prend beaucoup de temps et qui demande beaucoup d'efforts du point de départ jusqu'au point d'arriver.

Omar déclare que : « le long trajet est un long chemin qui prend beaucoup de temps du point de départ jusqu'au point d'arriver ».

Par contre Bachir nous dit : « pour moi un long trajet est un bonheur. »

2- Discussion et interprétation des résultats :

Rappelons que notre recherche vise à mieux comprendre les facteurs psychologiques de la perception du risque routier. Pour ce faire, nous avons énoncé quatre hypothèses de recherche qui établissent des liens entre deux variables de recherche que nous proposons. Nous cherchons ainsi à examiner dans un premier temps, les facteurs qui influencent la perception du risque chez les routiers, dans un deuxième temps, nous examinons l'influence des déterminants organisationnels sur la perception du risque routier, dans un troisième temps, nous nous attardons aux conditions de conduite qui peuvent devenir un facteur de risque routier. Finalement dans la quatrième hypothèse en vérifie la prise de risque des chauffeurs routier sur la route en complétant leurs missions.

Dans ce chapitre, nous discutons des résultats que nous avons obtenus, notamment en faisant ressortir les contributions de mémoire et en comparant les résultats aux études antérieures.

2-1 : Discussion et interprétation des résultats de la première hypothèse:

H01 : les facteurs du risque influencent sur la perception du risque chez les routiers.

Les accidents s'expliquent bien souvent par une combinaison de facteurs liés au conducteur (l'humain), environnement et au matériel roulant. Les facteurs humains en particulier apparaissent dans la plupart des cas d'accidents corporels.

Selon certaines déclarations de certains chauffeurs, la joie peut provoquer un accident de la route.

Pour l'impatience quant à elle pourrait être un facteur provoquant un accident de la route, quand un conducteur est en position d'impatience, ou il se précipite dans ses actions.

Selon les déclarations des chauffeurs, la conduite de nuit est un facteur primordial des accidents 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 aménagée il trouve des difficultés de conduite.

Selon les déclarations des chauffeurs, le système de freinage peut être un facteur des accidents de la route.

Pour les chauffeurs, tous les véhicules possèdent toutes les mesures nécessaires de sécurité et toutes les nouvelles technologies (limiteur de vitesse, Abs...).

Selon les données recueillies sur le terrain, et, après interprétation nous considérons que l'hypothèse 01 qui stipule « *Les facteurs du risque influencent sur la perception du risque chez les routiers* » est confirmée.

Les résultats de l'hypothèse 01 sont confirmés, par les résultats de la recherche menée par Smeed (1949) sur les conditions de la conduite peuvent contribuer négativement sur l'ampleur des accidents routiers, mais les infrastructures peuvent y contribuer.

2-2 : Discussion et interprétation des résultats de la deuxième hypothèse :

H02 : les déterminants organisationnels influencent sur la perception du risque routier.

Dans la situation de conduite professionnel, nous avons plusieurs déterminants qui peuvent être l'homme et ses caractéristiques, l'organisation du travail, le matériel et l'environnement sociale, le code de la route ainsi que l'environnement routier.

Selon les déclarations des chauffeurs l'amplitude de la durée des rotations durant les déplacements peut provoquer un risque de fatigue, à cause de la charge de cette amplitude.

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.

Pour l'excès de vitesse quant à lui pourrait provoquer un accident de la route, quand un chauffeur dépasse la vitesse exigée.

D'après la majorité des déclarations des chauffeurs, la vigilance et l'attention diminuent lorsque le chauffeur conduit en vitesse, la conduite en vitesse baisse la concentration et la vigilance d'un chauffeur.

Selon les données recueillies sur le terrain, et, après interprétation nous considérons que l'hypothèse 02 qui stipule : « *Les déterminants organisationnels influencent sur la perception du risque routier* » est confirmé.

Les résultats de l'hypothèse 02 sont confirmés, par les résultats de la recherche menée par (Fred Wigman,1996) sur la relation entre la vitesse et les accidents de la route, dont le problème est que dans de nombreux pays, sur de nombreuses routes et dans de nombreuses circonstances, de nombreux conducteurs dans presque tous les types de véhicules conduisent à une vitesse excessive sans aucune considération pour les conditions environnantes.

2-3 : Discussion et interprétation des résultats de la troisième hypothèse :

H03 : les conditions de la conduite peuvent devenir un facteur de risque routier.

Pour assurer une conduite en toute sécurité, les conditions doivent être mises en faveur de tous les usagers de la route.

Selon les déclarations des chauffeurs la conduite de nuit peut être un facteur des accidents de la route, vu que le chauffeur trouve des difficultés de conduire la nuit à cause de l'éclairage et l'état des routes.

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 03 qui stipule : « *les conditions de la conduite peuvent devenir un facteur de risque routier* » est confirmé.

Les résultats de l'hypothèse 03 sont confirmés, par les résultats de la recherche menée par (Driscoll et Healey,2004) mentionnent que les conditions climatiques humides sont présentes dans une bonne partie de l'ensemble des accidents des camions-porteur et des camions remorque.

2-4 : Discussion et interprétation des résultats de la quatrième hypothèse :

H04 : les chauffeurs poids lourds prennent du risque sur la route en complétant leurs missions.

La prise de risque est la cause principale d'une morbidité et d'une mortalité considérable, notamment au travers des accidents sportifs et des accidents de la route.

Selon certaines déclarations de certains chauffeurs, le cas où un chauffeur peut prendre un risque est au niveau de l'autoroute, dont le chauffeur augmente la vitesse.

Chapitre 05 : Analyse, discussion et interprétation des résultats

Pour la prise de risque sur la route quant à elle, elle est négative et pourrait provoquer un accident de la route, lorsque le chauffeur prend de risque sur la route il provoque un accident.

Selon la majorité des déclarations des chauffeurs concernant la prise de risque dans les différents lieux (autoroutes, route nationale, agglomérations) la prise de risque est à zéro, le chauffeur même s'il roule seul dans la route il ne prend jamais de risque.

D'après la totalité des déclarations des chauffeurs, l'embêtement et le dérangement est la première ennemies d'un chauffeur, et ça joue un rôle important dans la sécurité routière, et que l'ignorance et la seule solution pour faire face à cette acte.

Pour le long trajet c'est un travail qui rentre dans la vie professionnelle d'un chauffeur poids lourds.

Selon les données recueillies sur le terrain, et, après interprétation nous considérons que l'hypothèse 04 qui stipule : « *les chauffeurs poids lourds prennent du risque sur la route en complétant leurs missions* » est confirmé.

Résumé du chapitre :

Dans ce chapitre, nous avons pu présenter les résultats de notre recherche, et tester la validité de nos hypothèses formulées, ensuite nous avons procédés à l'interprétation et la discussion des résultats et ce en se référant à des études antérieures qui ont traité les variables étudiées.

Conclusion

Conclusion générale

Notre présente recherche s'est portée sur l'impact des différents facteurs psychologiques sur la perception des risques chez les chauffeurs poids lourd, en résumé « les facteurs psychologiques de la perception du risque routier ». Notre objectif était de démontrer l'influence des différents facteurs sur la perception des chauffeurs routier.

Nos hypothèses sont confirmées à base d'une recherche bibliographique et d'un ensemble de questions posés aux routiers durant l'entretien qui a porté sur l'influence des différents facteurs sur leur perception du risque.

Nous avons conclu que les conducteurs routiers rencontrent plusieurs facteurs qui peuvent influencer leurs perceptions et leurs prises de risque à savoir ; les facteurs psychologiques, météorologiques, environnementaux et le facteur humain. Et qui sont la plupart du temps les causes principales des accidents routiers.

Nous souhaitons à travers cette recherche, que nous avons apporté quelques éléments explicatifs de notre champ d'étude qui concerne « les facteurs psychologiques de la perception du risque chez les chauffeurs routiers », et d'ouvrir de nouvelles perspectives sur le plan théorique et pratique pour d'autres recherches ultérieures.

Annexes



Université d'Abderrahmane Mira de Bejaia.

Faculté des sciences humaines et sociales.

Département des sciences sociales

Option : Psychologie du travail et de la gestion des ressources humaines

Guide d'entretien

Ce guide d'entretien entre dans le cadre de la préparation d'un mémoire de fin de cycle, en vue de l'obtention d'un diplôme de psychologie du travail et des organisations option gestion des ressources humaines.

Ce présent guide est destiné aux chauffeurs de Numilog en vue de voir la perception du risque routier chez les chauffeurs.

Il nous semble utile de vous rassurer que l'anonymat est garanti, et que les informations de ce présent guide d'entretien ne seront utilisées que pour des fins purement scientifiques.

Pour cette raison, nous vous prions de bien vouloir répondre avec sincérité pour que notre étude atteigne son cadre objectif et scientifique.

Nous vous remercions d'avance pour votre collaboration et veuillez croire l'expression notre grand respect.

Annexe

Axe 1 : Données socioprofessionnels :

- Age :
- Niveau scolaire :
- Situation patrimonial (familiale) :
- Ancienneté dans l'entreprise Numilog :
- Expérience en tant que chauffeur poids lourd :

Axe 2 : Les déterminants organisationnels du risque routier :

a) course/trajet :

Q1: Quelle est l'amplitude de la durée des rotations durant vos déplacements ? y a-t-il un risque de fatigue ?

Q2 : Dans quelles circonstances reposer vous durant le trajet de votre mission ?

Q3 : Quelle est la répercussion de l'organisation du temps de travail de votre entreprise sur vos déplacements ?

Q4 : Y'a-t-il des diversifications des itinéraires de vos déplacements ?

Q5 : Effectuez-vous vos missions avec un ordre de mission bien déterminé ? (Avec une feuille de route bien établie ?)

Q6 : Lors de votre mission, comment communiquer vous avec votre entreprise ? (Lorsque vous parler avec votre hiérarchie, vous vous arrêter ou bien vous parler au volant ?)

b) course/vitesse :

Q7 : Quelle est la vitesse limite qu'on y procède ? à charge/vide ? et aller/retour ?

Q8 : Y'a-t-il un risque d'avoir un accident lorsque vous faites un excès de vitesse ?

Q9 : Pour vous, la vitesse est un déclencheur ou bien un facteur aggravant ?

Q10 : La vigilance et l'attention diminuent elles lorsqu'on conduit en vitesse ?

Axe 3 : Les facteurs et les causes du risque routier :

a) Facteurs psychologiques :

Stabilité émotionnelle au volant :

Q11 : Conduire en plein jouissance (joie extrême/chagrin) peut-t-il provoquer un accident routier ?

Q12 : prenez vous de risque lorsque vous êtes Impatient d'arriver au point d'arriver ?

Q13 : Conduisez-vous lorsque vous êtes stressés ?

Si oui, prenez un risque d'avoir un accident. ?

Q14 : Comment réagissez-vous lors d'un comportement malveillant de la part l'adversaire sur la route ? (Utilisation excessif du klaxon, doublage inaperçu...)

Q15 : Comment réagissez-vous lorsque votre adversaire occupe la même voix que la vôtre le plus longtemps possible ?.

Q16 : Conduisez-vous en mauvaise humeur ? Si oui, prenez un risque en le faisant ?

Q17 : Distrairez-vous au volant ? (Manipuler sur téléphone, parler avec convoyeur/passager)

Q18 : Lorsque vous faites un long trajet, comment vous briser la monotonie ? (Silence même avec la musique)

Q19 :prenez vous des stupéfiants (tabac, drogues, alcool,) au volant ? si oui, êtes-vous déjà été victime d'un accident à cause de ces produits ?

b) Facteurs liés à l'environnement :

Q20 : Avez-vous des difficultés de conduite face aux mauvaises conditions climatique?

Q21 : Conduisez-vous durant la nuit, si oui, à quelle heure vous vous arrêter ?

Q22 : Pour vous, La conduite durant la nuit est un facteur primordial des accidents routier ?

Annexe

Q23: Vous réduisez la vitesse lorsque on vous indique des dangers sur les panneaux?

Q24 : Respecter vous le code de la route convenablement ?

Q25 : L'état des infrastructures, est-elle bien aménagée ?

c) Facteurs liés aux matériels roulant :

Q26 : Votre véhicule possède-t-il toutes les mesures nécessaires à votre sécurité ?

Q27 : Votre véhicule comporte-t-il des nouvelles technologies concernant (l'ABS, limiteur de vitesse...)

Q28 : Avez-vous vécu un problème concernant l'état mécanique du véhicule ?

Q29 : Le système de freinage peut-il être un facteur des accidents routier ? si c'est oui avez-vous déjà pris ce risque ?

Q30 : Assurer vous que le véhicule est bien entretenu avant votre départ ?

Q31 : Lorsque Ya un dysfonctionnement dans le véhicule, prenez-vous le risque de l'utiliser ?

Axe4 : Les conséquences du risque routier :

Q32 : Avez-vous déjà mit votre vie ou celle des autres en danger ?

Q33 : Avez-vous vécu une souffrance physique et mentale ?

Q34 : Devrez-vous vivre avec les conséquences légales : perte du permis, saisie du véhicule, casier judiciaire ?

Q35 : Devrez-vous vivre avec les conséquences financières perte du revenu de travail, amendes, coûts des sanctions ?

Axe5 : Prise du risque routier :

Q36 : Quand ? : Selon vous, dans quel cas vous prenez des risques ?

Q37 : Où ? lieu : Est-ce que lorsque vous prenez parfois des risques sur la route peut être positif

Annexe

Q38 : Qui ? (Avec qui, contre qui) : Prenez-vous des risques seuls en plein circulation (autoroutes, route nationale, agglomérations) ?

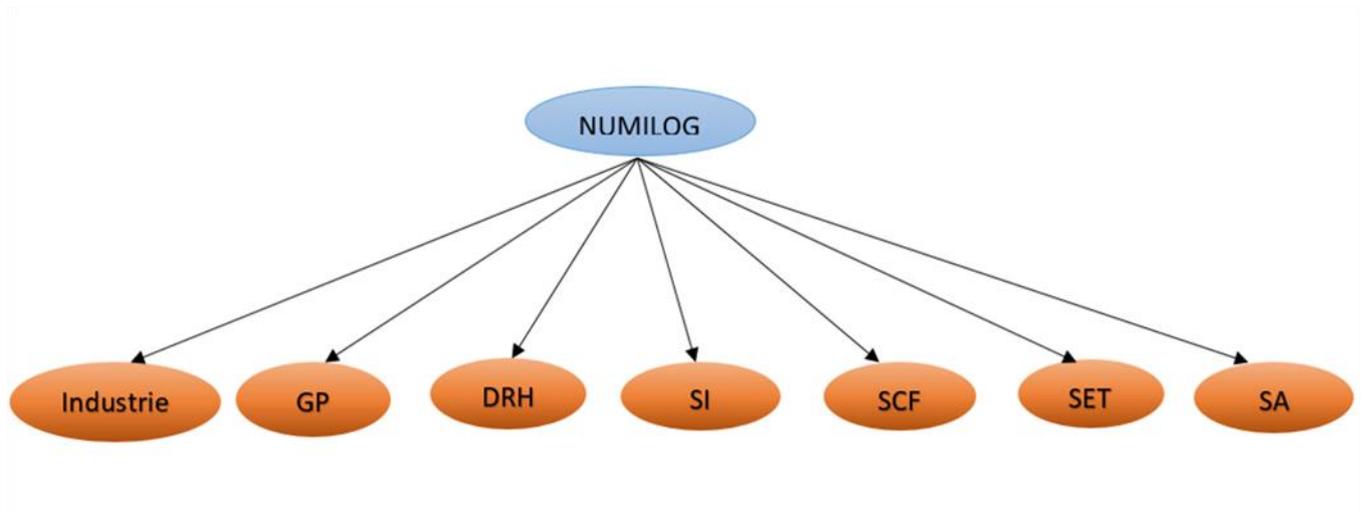
Q39: Est-ce que vous vous sentez dérangés lorsque quelqu'un vous embête en route ? si oui, comment réagissez-vous vis-à-vis cet incident (manœuvres avec votre véhicule pour monter à votre adversaire votre présence?)

Q40 : que signifie pour vous un long trajet ?

Avez-vous quelque chose à ajouter à propos de cet entretien ou à son sujet ?

Qu'est-ce que vous pouvez dire à ceux qu'ils prennent le risque sur la route ?

Je vous remercie infiniment pour votre considérable contribution de cette recherche.



ORGANIGRAMME DE L'SPA NUMILOG

Bibliographie

Bibliographie

- 1- ABOU Dumontier. A (2010), la prise de risque de risque dans l'espace routier chez le préadolescent implication de l'identité secouée, la recherche de sensation, l'estime de soi, l'attachement aux parents et supervision parentale, Paris ouest
- 2- Angers. M (1997), initiation pratique à la méthode de sciences humaines, Casbah, Alger
- 3- Association prévention routière (2006), Les accidents de la route, support Pédagogique pour les études de médecine, Paris, France conseilmedical@preventionroutiere.asso.fr
- 4- Baba Traore. M (2019), Etude épidémio-clinique des traumatismes liés aux accidents de la circulation routière pris en charge dans le CS Réf de Niono.
- 5- Boudhrifa. H (1991), Méthodes des accidents de la circulation en Algérie, Presse universitaire, Algérie (Traduit)
- 6- Chesnais. V (1967), Législation routière code de procédure pénal français, Paris, France
- 7- Claire. C (1997), Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention
- 8- Collard. L (1998), Sport, enjeux et accident, presse universitaire, Paris, France.
- 9- Dermel. A (2008), essai d'évaluation des couts des accidents de circulation en algérie, Bejaia, Algérie
- 10-Faverge. J (1967), psychologie des accidents du travail, paris, France
- 11-Fred. W (1996), Les accidents de la route : Un problème mondial qui peut être abordé avec succès, Pays-Bas
- 12- Grawitz. M (2002), Méthode des sciences sociales, Dalloz, Paris
- 13-Institut de recherche en santé et en sécurité du travail, accidents routiers au travail, revue de littérature, rapport R-792
- 14-Journal officiel N°46 de la république algérienne démocratique et populaire, 31 juil. 2014.
- 15-Julie. O (2010), De la perception du risque de l'entreprise à sa représentation, et impact sur la gestion des risques industrialo-environnementaux (RIE) : proposition d'un modèle qualitatif à variables conceptuelles
- 16-Khayesi. M (1998), The need for an integrated road safety programme for the city of Nairobi, Kenya, In: Freeman P, Jamet C, Urban transport policy: asustain able developmenttool. Proceedingsofthe 8th CODATU International Conference, Cape Town, Rotterdam (Pays-Bas)
- 17-Kobayashi (1994), Road transportation and risk, IATSS, Journal of International Association of Traffic and Safety Sciences, International Association of Traffic and Safety Sciences, Tokyo, japon, vol 18

- 18-Kopits. E, Cropper. M (2003), Traffic fatalities and economic growth, Washington, banque mondiale, DC Etats-Unis, Amérique
- 19- Le coz. J, page. Y (2003), la démarche accidentologique au service de l'évolution de la sécurité des véhicules
- 20-Lebreton. D (2002), Conduites à risque. Des jeux de mort aux jeux de vivre, Paris
- 21-Leplat. J (2006), risque et perception du risque dans l'activité, in D. R kouabenan, B, cadet, D, herm and, et M. T. M. Sastre psychologie du risque identifier évaluer prévenir, Bruxelles
- 22-LEWHE Mahugnon. J, ZEMMOUR. O (2009), accidents de la route et identification des facteurs de risque, Badji Mokhtar, Annaba
- 23-Litman. T (2003), If healthmatters: integrating public healthobjectives in transportation planning, Victoria, BC,Victoria Transport Policy Institute
- 24-Magrossian. N (2003), guide pratique des risques professionnels, Dumond, paris
- 25-Masmoudi (2004), la violence routière
- 26-Masmoudi. S (2004), la violence routière, étude analytique des accidents de la route en Algérie, Batna
- 27-Michel. G (2001), La prise de risque à l'adolescence, Masson, Paris
- 28-Michel. G, Muren. S (1999), construction and validation of sensation seeking scale for adolescent personality and individual différences
- 29-Mitchell. R, Driscoll. T, Healey. S (2004), WorkRelated road fatalities in Australia, Accident Analysis and Prévention
- 30- Nakouzi. J (1995), Traffic Security, traduit par Suleiman Abdel-Moein, Fondation Ezz El-Din pour l'impression et l'édition, Liban (Traduit)
- 31-Ngusta. R (2012), croyance et comportement de sécurité des usagers et agents du trafic routier, Grenoble, France
- 32-Organisation mondiale de la santé (2004), Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation
- 33-Organisation mondiale de la santé (2009), rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : il est temps d'agir
- 34-Organisation mondiale de la santé (2013, 2015), Rapport de la situation sur la sécurité routière dans le monde.
- 35-Smeed. R(1949), Somestatistical aspects of road safetyresearch, Journal of Royal Statistical Society
- 36-Tingvall. C (1995), The Zero Vision. In: van Holst H, Nygren A, Thord R, eds. Transportation, traffi c safety and health: the new mobility. Actes de la 1re Conférence internationale, Göteborg (Suède), Berlin, Allemagne
- 37-Tunali. O(1996), The billion-car accident waiting to happen, World Watch

- 38-Ulleberg. P, Rundmo. T (2003), personality attitude and risk perception as predictors of risk driving behaviour among young drivers, safety sciences
- 39-Van Belleghem. L, Tourne. M(2010), Analyse de l'activité de conduite professionnelle : Approche ergonomique et illustrations, Dossier technique
- 40-Vasconcellos. EA (2001), Urban transport, environment and equity:the case for developing countries, Londres, Royaume Uni
- 41-Whitelegg. J(1988) A comparison of road traffic accidents and injuries in Köln and Manchester, Rapport final.Dortmund (Allemagne), Institut für Stadt- und Landentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS)
- 42-Yates. J. F, et stone. E. R (1992), The risk construct, Risktaking behavior.

Sites

- 1- [Http://psychologie.psyblogs.net/](http://psychologie.psyblogs.net/), Consulté le 15/06/2021
- 2- [Http://www.expert-accidentologie.fr/](http://www.expert-accidentologie.fr/), Consulté le 25/05/2021
- 3- <http://www.Larousse.fr/dictionnaires/francais/>, Consulté le 25/05/2021
- 4- <https://cdn2.hubspot.net/>, Consulté le 15/04/2021
- 5- <https://www.autoalgerie.com>, Consulté le 25/05/2021
- 6- <https://www.institut-numerique.org/>, Consulté le 15/05/2021
- 7- <https://www.netinbag.com/>, Consulté le 15/06/2021
- 8- <https://www.officiel-prevention.com/>, Consulté le 15/04/2021
- 9- www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/accident-de-la-route/, consulté le 25/05/2021

Résumé :

La présente étude, sous le thème « les facteurs psychologiques de la perception du risque routier » a été réalisée auprès d'un échantillon des chauffeurs poids lourds de l'SPA NUMILOG (Agence Bejaia).

L'objectif de cette recherche est de voir l'influence des facteurs de risque sur la perception des chauffeurs routiers. Nous avons donc adopté une méthode qualitative. Nous avons aussi opté pour un échantillon de (10) chauffeurs. Les hypothèses que nous avons formulées ont été vérifiées par l'intermédiaire d'un guide d'entretien.

Nos résultats confirment nos hypothèses formulées dès le début du travail, nous sommes arrivés à confirmer que les facteurs de risques influencent la perception des chauffeurs routiers.

Ce mémoire peut s'avérer utile pour explorer les facteurs psychologiques, voir même la perception du risque et la prise de risque.

Les mots- clés : facteurs psychologiques, la perception, risque routier, prise de risque.

Abstract :

This study is under the theme psychological factors in the perception of road risk. The study was carried out on a sample of heavy truck drivers of SPA NUMILOG (Bejaia Agency).

The objective of this research is to see the influence of risk factors on the perception of truck drivers. So, we adopted a qualitative method, we also opted for a sample of ten (10) drivers. The hypotheses that we formulated has been verified by the intermediary of an interview guide.

Our results confirm our hypothesis from the beginning of the work. We arrived to confirm that the risk factors influence the perception of truck drivers.

This dissertation can be useful for exploring psychological factors, and even risk perception and risk taking.

Key words: psychological factors, a perception, road risk, risk taking.