

« Perception du Risque Routier et Comportement des Préventions Déclarés Chez les Salariés Conducteurs Particuliers Marocains : Cas des Agents et Cadres des Administrations Publiques »

Félix ILUNGA ILUNGA , My Smail HAFIDI ALAOUI

Fellyilunga12@gmail.com

Université Mohammed V de Rabat/Faculté des sciences de l'éducation

La Revue Marocaine de Psychologie –RMPSY- (15/11/2018)

Résumé

Le présent article a pour objectif d'appréhender les influences des variables sociodémographiques « âge », « ancienneté au volant », « situation familiale », « ancienneté dans la profession » « nombres d'accidents vécus » sur les biais sociocognitifs « le biais d'optimisme, le biais d'invulnérabilité et le biais de sur-confiance » et aussi de vérifier les impacts des dits biais sur le comportement de sécurité chez les conducteurs particuliers. Les investigations ont porté sur Deux cent vingt-trois (223) agents et cadres. Les résultats de cette recherche nous montrent que les variables sociodémographiques influencent les biais sociocognitifs et cette perception biaisée impacte négativement les comportements préventifs chez les conducteurs particuliers. Le résultat confirme aussi, qu'il 'existe une corrélation significativement négative entre les trois biais sociocognitifs et le comportement de sécurité sur la route, c'est-à-dire, plus la perception d'invulnérabilité, de la sur-confiance et l'optimisme augmentent moins, le comportement sécuritaire développé par les conducteurs particuliers baisse.

Mots Clés : Biais d'invulnérabilité, Biais d'optimisme, Biais sur-confiance, Comportement Sécuritaire

Abstract

The aim of this article is to understand of sociodemographic variables "age", "seniority at the wheel", "family situation", "seniority in the profession" "number of accidents experienced" on the sociocognitive bias "optimism bias, the invulnerability bias and the over-confidence bias "and also to verify the impact of psycho-socio-cognitive biases on safety behavior among private drivers. The investigation focused on two hundred and twenty-three (223) agents and officials. The results of this research show that sociodemographic variables influence the sociocognitive bias and this biased perception negatively impacts preventive behavior in private drivers. The result also confirms that there is a significantly negative correlation between the three socio-cognitive biases and safety behavior on the road, thus, the

higher the perception of invulnerability, over-confidence and optimism, the less the safety behavior developed by individual drivers.

Key words: *Invulnerability Bias, Optimism Bias, over-Confidence Bias, Safety Behavior*

1. Introduction

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 une réévaluation 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. Ainsi, la perception du risque peut permettre de comprendre les comportements des salariés conducteurs particuliers au Maroc. Selon **Kouabenan** (2006c), il est important d'étudier la perception du risque pour plusieurs raisons: 1) On note de plus en plus l'imbrication des représentations et des comportements individuels dans les situations dangereuses; 2) certains risques naguère tolérés le sont moins aujourd'hui et le progrès des connaissances sur les risques révèle de plus en plus l'apparition de risques nouveaux; 3) le besoin de connaître les risques pour pouvoir prévenir des accidents se fait sentir de plus en plus; 4) la perception du risque varie en fonction d'un grand nombre de variables liées au risque lui-même et à la personne qui le perçoit.

2. Les biais dans la perception du risque

Les biais très souvent observés dans la perception du risque sont: le biais de supériorité ou de sur-confiance, l'optimisme irréaliste, l'optimisme comparatif, l'illusion de contrôle et l'illusion d'invulnérabilité. Pour **Kouabenan** (2006d), ces biais sont des illusions positives parce qu'ils véhiculent une vision positive de soi et conduisent généralement à une sous-évaluation des risques pour soi. Ainsi, lorsque l'individu est appelé à évaluer un risque lié à un événement, il est davantage préoccupé par le besoin de se protéger et de sauvegarder une bonne image de soi (**McKenna, Stanier, & Lewis**, 1991) que par l'estimation réelle de la probabilité pour cet événement de produire des dommages. Nous évoquons ici les trois biais les plus courants dans le domaine de la circulation routière. Il s'agit du biais de sur-confiance, de l'invulnérabilité et de l'optimisme irréaliste.

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

Les résultats d'étude sur la représentation et l'explication du risque routier chez les conducteurs professionnels de **Belhaj et al.** (2009) ont démontré que les biais perceptifs sont susceptibles d'influencer le comportement sécuritaire, plus la perception est biaisée moins les conducteurs adoptent un comportement sécuritaire. Dans ce sens, **Kouabenan(2006)** a signalé que «Les études sur le processus d'adoption de comportement sécuritaire se font pour l'essentiel sur l'idée que les attitudes et les croyances des personnes pourraient être des déterminants majeurs de leurs comportements (**Kouabenan**, 1999, 2000a & b) ; elles laissent supposer que moins la perception du risque sera biaisée ou erronée, plus les individus adopteront des conduites sécuritaires». **Salami** (2013) a confirmé l'existence d'un lien fortement négatif entre la perception du risque et le comportement de sécurité. Dans le même contexte, **Weinstein** (1989) a pu montrer un lien négatif entre l'optimisme et le comportement sécuritaire. Les études ont aussi montré que la plupart des conducteurs, même lorsqu'ils ont une connaissance exacte de la mortalité routière, ont tendance à penser que l'estimation agrégée du risque ne s'applique pas à eux personnellement (**Dejoy**, 1989).

Le présent article a pour objectif d'appréhender les influences des biais sociocognitifs sur la perception du risque et les effets de ces biais sur le comportement de sécurité chez les conducteurs particuliers dans des administrations Marocaines.

4. Problématique

Les accidents routiers au Maroc sont devenus un phénomène de la santé publique réelle, vu l'accessibilité et l'augmentation du nombre de voitures surtout à usage touristique ou personnel (particuliers). Aujourd'hui plus de 39% des salariés marocains sont motorisés. Or Selon les projections de l'OMS (2009), entre 2000 et 2020, les décès dus aux accidents de la circulation diminueront d'environ 30% dans les pays à haut revenu, mais augmenteront notablement dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Ces accidents devraient représenter d'ici 2030, la cinquième principale cause mondiale des maladies, de la mortalité et des traumatismes. Le Maroc est l'un des pays à revenu intermédiaire touché directement par ce problème de santé publique.

Dans ce cadre relatif au facteur humain et par le fait de l'approche de la psychologie du travail que nous nous sommes inscrits, nous allons mettre le point sur les risques routiers chez les conducteurs particuliers. Nous nous intéressons à la perception du risque et le comportement qui en dépend, en abordant en premier lieu les biais qui sont mobilisés dans la perception et, en second lieu, ses effets sur le comportement de sécurité. Dans le présent article, nous allons nous limiter à trois biais à savoir :

(1) *Biais d'invulnérabilité* : les recherches de **Perloff (1983)** et **Perloff & Fetzer, (1986)** expliquent que l'illusion de l'invulnérabilité reflète la tendance que les gens ont tendance à se croire moins exposés

que les autres aux accidents, aux maladies, aux crimes ou aux diverses infortunes. **Belhaj et al.** (2009) montre que les conducteurs professionnels au Maroc sous-estiment les dangers perçus sous prétexte qu'ils ont une grande expérience de telle ou telle autre situation parfois dans des conditions difficiles, ou le fait de parcourir en voiture des milliers de kilomètres sans accident.

(2) *Biais d'optimisme*: Parmi les biais systématiques qui sont attachés au risque, nous trouvons aussi le biais d'optimisme qui est l'un des plus influents: il renvoie à la tendance très générale des individus à manifester une confiance et un optimisme excessifs quand ils évaluent les risques qu'ils courent dans telle ou telle situation. L'accident ou la maladie a plus de «chance» de tomber sur la tête du voisin selon (**J.P. Assailly, 2010 ; Weinstein, 1984, 1987 ; Rumar, 1988**).

(3) *Biais de sur-confiance* : Très souvent, les conducteurs manifestent de la sur-confiance se disant que l'accident est la conséquence d'une insuffisance de contrôle et qu'ils adopteraient une conduite plus efficace qu'autrui pour l'éviter. Selon **Kouabenan**, plusieurs recherches menées sur le biais de sur-confiance ont abouti aux mêmes résultats (**Naatanen & Summala, 1976**), (**Slovic, Fischhoff, & Lichtenstein, 1981; Svenson, 1981**), (**Brown & Groeger, 1988**), (**Sivak, Soler, & Trankel, 1989**) et ont ainsi confirmé cette attitude chez les conducteurs.

Les questions de recherche auxquelles la présente étude tente de trouver des réponses sont les suivantes: (1) *les variables sociodémographiques ont-ils des effets sur les sur les biais sociocognitifs?* (2) *Ces effets influencent-ils les comportements sécuritaires chez les conducteurs particuliers?* (3) *Y a-t-il une corrélation entre la perception du risque chez les conducteurs particuliers et leur comportement routier?*

Sur la base de ces questions, nous formulons les *hypothèses suivantes* : (1) *les variables sociodémographiques influencent biais sociocognitifs et impactent négativement les comportements préventifs chez les conducteurs particuliers;* (2) *Il existe de ce fait une corrélation négative entre la perception des conducteurs et leur comportement routier, c'est -à -dire que, plus la perception de la sur-confiance, d'invulnérabilité et d'optimisme augmentent, moins le comportement sécuritaire développé par les conducteurs particuliers baisse.*

5. Le Cadre Méthodologique

5.1. Instrument

Il s'agit d'une enquête de terrain menée auprès d'un échantillon des salariés porteurs d'un permis de conduire. Pour ce faire, nous avons utilisé deux catégories d'outils à savoir: les échelles et le questionnaire. Nous avons utilisé trois échelles. La première est *l'échelle d'invulnérabilité de Milhabet, Desrichard et Verlhac (2000)*, adaptée par **Belhaj et al. (2009)**. La deuxième est *l'échelle d'optimisme* pour évaluer le degré de confiance et d'optimisme excessif chez les conducteurs

particuliers, inspirée par **Salami,(2013)** et adaptée de LOT (Life Orientation Test), élaborée par **Schier et Carver (1985)** et La troisième est celle de la *sur-confiance* conçue et utilisée par **Kouabenan et al. (2003)**. Le deuxième instrument est un questionnaire de 14 propositions pour détecter le degré de *comportement sécuritaire*, inspiré par **Belhaj et al. (2009)**.

5.2. Temps d'administration de nos instruments

Procédure : les conducteurs sont approchés individuellement sur les lieux de travail et souvent pendant l'heure de repos. Nous avons aussi posé quelques questions en orales pour compléter nos instruments. L'enquête a duré 5 mois, dans cette période nous avons dédié un mois pour chaque organisation. En allant de mois de novembre 2016 au mois. Avril 2017, On s'est adressé aux salariés un par un dans le siège de leurs organisations respectives, et surtout lorsqu'ils terminent leur travail après 15H00. La durée de réponse à nos instruments a été estimée à 20 minutes.

5.3. Plan de Traitement des Données

Les données sont analysées de sorte à répondre aux attentes et aux objectifs arrêtés pour notre étude. Les données étaient codées et saisis sur une base de logiciel SPSS 18.0 (Statistical Package for the Social Sciences). Nous avons procédé par une analyse descriptive générale qui nous a permis de décrire les résultats obtenus dans cette étude et les analyses des variances et de corrélation qui ont consisté à démontrer le lien ou /et la corrélation qui existent entre les biais psychosociocognitifs et le comportement de sécurité.

5.4. Echantillon

Deux cents vingt-trois (223) agents et cadres ont répondu favorablement à notre enquête. Cet échantillon est subdivisé de la manière suivante: (Tranche d'Age 56,8%, des agents et cadres sont dans la tranche de 40 ans et plus, 29,1% sont entre 31 et 40 ans, et 14,3 % sont entre 20 à 30 ans. La répartition selon le sexe 72,2% hommes et 27,8% femmes. La répartition selon la tranche d'expérience au volant, 52 % des conducteurs sont entre 10 à 20 ans, 24 % des conducteurs sont entre 21 ans à plus, 24 % sont entre 1 à 10 ans. -La répartition selon la situation familiale 82,1% marié(e)s. 14,3% célibataires et 3,6% autres. -La répartition selon les tranches d'expérience dans la profession, 65,5% sont 11 à 20 ans, 19,7%, sont entre 20 à plus et entre 1 à 10 ans sont 14,8%. -La répartition selon le nombre d'accidents vécus, 17% des conducteurs ont vécu au moins plus un accident, 20,6% des conducteurs ont vécu une fois un accident, Enfin 62,3 % n'ont pas vécu l'accident.

Résultats

VA à 1 facteur		me des carrés	enne des carrés
de la sur-confiance	-groupes		
	-groupes	28	
		73	
d'optimisme	-groupes		5
	-groupes	32	
		15	
d'invulnérabilité	-groupes		5
	-groupes	32	
		15	

Tableau n°1 Les résultats d'ANOVA entre la variable sexe et tous les trois biais

Les résultats d'ANOVA entre la variable sexe et tous les trois biais, nous expliquent que le niveau de signification supérieur à (0,05). Biais d'invulnérabilité $F(1,221) ,993 = ,320, p.005$, biais d'optimisme irréaliste $F(1,36) 1,575 = ,211p<.005$, biais de la sur-confiance $F(1,36) 1,575 = ,211p<.005$. La variable sexe n'a pas influence sur les trois biais cognitifs. Pour ce qui est du sexe, les conducteurs particuliers du sexe masculins normalisent les situations de trafics dangereux tandis que les conducteurs particuliers du sexe Féminins perçoivent les situations de trafic dangereuses comme plus risquées. cela signifie que les hommes ont tendance à être moins conscients des risques routiers que les femmes. Mais, tous les deux sexes sont exposés aux risques routiers.

Tableau n°2. Les résultats d'ANOVA entre la variable Age et tous les trois biais

VA à 1 facteur		me des carrés	enne des carrés
de la sur-confiance	-groupes	65	82
	-groupes	08	
		73	
d'optimisme	-groupes	05	53
	-groupes	10	404
		15	
d'invulnérabilité	-groupes	05	53
	-groupes	10	401
		15	

Les résultats d'ANOVA entre la variable Age et tous les trois biais, nous expliquent que le niveau de signification inférieur à (0,05). Biais d'invulnérabilité $F(2,220), 91,082014 = ,000p<.005$, biais

d'optimisme irréaliste $f(2,220), 118,404 = ,000 p<.005$), biais de la sur-confiance $f(2,220), 118,404 = ,000 p<.005$ Les résultats d'ANOVA entre la variable Age et tous les trois biais, nous expliquent que le niveau de signification inférieur est à (0,05). La variable Age exerce une certaine influence sur les trois biais cognitifs. Cela montre que les conducteurs particuliers les plus âgés pensent qu'ils sont plus conscients que les jeunes ' *En disant que nous ne sommes pas des jeunes. ce sont les jeunes, qui sont moins conscients sur la route* ' ils ont une certaine assurance, dont ils surestiment leurs capacités. leurs réponses constituent une source de trois biais cités ci –hauts.

Tableau n°3. Les résultats d'ANOVA entre la catégorie professionnelle et tous les trois biais

IVA à 1 facteur			
		me des carrés	'enne des carrés
: de la sur-confiance	-groupes	09	5
	l-groupes	63	47
	l	73	
: d'optimisme	-groupes	65	2
	l-groupes	50	97
	l	15	
: d'invulnérabilité	-groupes	65	2
	l-groupes	50	97
	l	15	
		15	

Les résultats d'ANOVA entre et tous les trois biais, nous expliquent que le niveau de signification inférieur à (0,05). Biais d'invulnérabilité $f(2,220) 44,747 = ,000, p<.005$), biais d'optimisme irréaliste $f(2,220) 48,397 = ,000 p<.005$), biais de la sur-confiance $f(2,220) 48,397 = ,000 p<.005$). La variable catégorie professionnelle exerce une certaine influence sur les trois biais cognitifs. Les analyses montrent que les agents perçoivent les situations de trafics étant plus risquées et, les cadres par contre redoutent que les situations de trafics soient risquées. - *le cadre dit que « malgré mes responsabilités au sein de l'administration j'attire mon attention quand je conduis ma voiture » - contrairement à l'agent dit que « avec tous que j'ai comme charge au travail à la fin de la journée j'ai me sens fatiguer, de fois j'ai sommeil au volant je me sens trop exposer aux accidents routier »*

Tableau n°4 Les résultats d'ANOVA entre la variable ancienneté profession et tous les trois

ANOVA à 1 facteur						
		me des carrés	ddl	enne des carrés	F	Sig
: de la sur-confiance	-groupes	15,282	2	7,641	42,675	,000
	l-groupes	39,391	220	,179		
	l	54,673	222			
: d'optimisme	-groupes	18,873	2	9,436	58,740	,000
	l-groupes	35,342	220	,161		
	l	54,215	222			
: d'invulnérabilité	-groupes	18,873	2	9,436	58,740	,000
	l-groupes	35,342	220	,161		
	l	54,215	222			

Les résultats d'ANOVA entre la variable ancienneté profession et tous les trois dans le biais, nous expliquent que le niveau de signification inférieur à (0,05). Biais d'invulnérabilité $F(2,220) 42,675 = ,$

000, $p < .005$), biais d'optimisme irréaliste $f(2,220) = 58,740 = ,000$ $p < .005$), biais de la sur-confiance $f(2,220) = 58,740 = ,000$ $p < .005$). La variable ancienneté exerce une certaine influence sur les trois biais cognitifs. Pour ce qui le rôle de l'expérience professionnelle, il semble que les conducteurs particuliers qui ont plus d'ancienneté dans la profession ont la tendance de banaliser le risque routier moins anciens tendent à surévaluer le risque routier. « Depuis 20 ans que j'ai intégré cette organisation je n'ai jamais connu un accident sur la route en allant au travail ».

Tableau n°5 Les résultats d'ANOVA entre la variable nombre d'accidents vécus et tous les trois biais

VA à 1 facteur		Somme des carrés		Somme des carrés	
de la sur-confiance	-groupes	79	30	33	
	-groupes	33			
		73			
d'optimisme	-groupes	58	29	343	
	-groupes	57			
		15			
d'invulnérabilité	-groupes	58	29	343	
	-groupes	57			
		15			

Les résultats d'ANOVA entre la variable nombre d'accidents vécus et tous les trois biais, nous expliquent que le niveau de signification inférieur à (0,05). Biais d'invulnérabilité $f(2,220) = 91,183 = ,000$ $p < .005$), biais d'optimisme irréaliste $f(2,220) = 134,843 = ,000$ $p < .005$), biais de la sur-confiance $f(2,220) = 134,843 = ,000$ $p < .005$). La variable nombre d'accidents vécus exerce une certaine influence sur les trois biais cognitifs. Cela montre qu'il y a des risques très élevés chez les conducteurs particuliers qui n'ont jamais connu l'accident qui ont subi une fois l'accident contrairement aux conducteurs qui ont subi plus d'une fois l'accident redoutent moins les risques d'accident.

Le Tableau n° 1 La corrélation entre le comportement de sécurité et les Biais sociocognitifs : d'invulnérabilité, de sur-confiance et d'optimisme irréaliste

		Comportement sécuritaire
de la sur-confiance	Corrélation de Pearson	**
	(bilatérale)	
d'optimisme	Corrélation de Pearson	**
	(bilatérale)	
d'invulnérabilité	Corrélation de Pearson	**
	(bilatérale)	

L'analyse de la corrélation est significative entre la perception de l'invulnérabilité et le comportement de prévention chez les conducteurs particuliers ($r = ,756^{**}$, $n = 223$, $p = ,000$). Pareillement, par rapport à la perception de l'optimisme et le comportement de sécurité, on trouve le même coefficient de corrélation que chez le biais d'invulnérabilité. Par contre à l'analyse des résultats de la corrélation

entre le biais de la sur-confiance et le comportement de sécurité ($r = ,686^{**}$, $n=223$, $p = ,000$). De ce fait, on peut dire que ces trois variables se rapprochent positivement. Malgré que les coefficients de corrélation sont positifs, ces résultats traduisent une autre réalité c'est-à-dire, plus la perception de l'invulnérabilité, la sur-confiance et l'optimisme augmentent plus le comportement sécuritaire développé par les conducteurs particuliers baisse.

Discussions

Les Résultats présentés confirment nos hypothèses qui stipulent que les variables sociodémographiques ont des effets négatifs sur les biais sociocognitifs. Et, ils nous montrent encore que ces comportements impactent négativement sur adoption des comportements préventifs chez les conducteurs particuliers. La variable Age exerce une certaine influence sur les trois biais cognitifs. Cela montre que les conducteurs particuliers les plus âgés pensent qu'ils sont plus conscients que les jeunes, ils ont une certaine assurance, dont ils surestiment leurs capacités. Leurs réponses constituent une source de trois biais cités ci-hauts. Pour ce qui est du sexe, les conducteurs particuliers du sexe masculins normalisent les situations de trafics dangereuses tandis que les conducteurs particuliers du sexe Féminins perçoivent les situations de trafic dangereuses comme plus risquées. cela signifie que les hommes ont tendance à être moins conscients des risques routiers que les femmes. Les résultats d'ANOVA entre tous les trois variables catégories professionnelles, Les analyses montrent que les Agents perçoivent les situations de trafics étant plus risquées les cadres par contre redoutent que les situations de trafics étant plus risquées. Pour ce qui le rôle de l'expérience professionnelle, il semble que le conducteurs particuliers qui ont plus ancienneté dans la profession ont la tendance de banaliser le risque routier moins les anciens tendent à surévaluer le risque routier. La variable nombres d'accidents vécus. Cela montre qu'il y a les risques très élevé chez les conducteurs particuliers qui n'ont jamais connu l'accident ou ceux qui ont subi une fois l'accident contrairement les conducteurs qui ont subi plus d'une fois l'accident redoutent moins les risques d'accident. résultats de ces variables sont en accord avec les résultats de (Belhaj&all,2009) ils ont montré que les conducteurs professionnels Marocains sous-estimation du danger perçu sous prétexte qu'ils ont une grande expérience de telle ou telle autre situation, parfois dans des conditions difficiles, ou le fait de parcourir en voiture des milliers de kilomètres sans accident, soit parfois en roulant vite ou en commettant des infractions, peu faire penser à certain qu'ils sont exceptionnellement doués ou invulnérables (Perloff, 1983 ; Perloff & Fetzer, 1986); (Koutar, 2013). Les résultats des Kouabenan (2006d), (Naatanen & Summala, 1976), aux Etats (Slovic, Fischhoff, & Lichtenstein, 1981 ; (Brown & Groeger, 1988), (Sivak, Soler, & Trankel, 1989). L'analyse de la corrélation est significative entre la perception de

l'invulnérabilité et le comportement de sécurité chez les conducteurs particuliers. Parallèlement, par rapport à la perception de l'optimisme et le comportement de sécurité, on trouve le même coefficient de corrélation et de l'analyse des résultats de la corrélation entre le biais de la sur-confiance et le comportement de sécurité est aussi significatif. De ce fait, on peut dire que ces trois variables se rapprochent positivement. Malgré que les coefficients de corrélation sont positifs, ces résultats traduisent une autre réalité c'est-à-dire., plus la perception de l'invulnérabilité, la sur-confiance et l'optimisme augmentent plus le comportement sécuritaire développé par les conducteurs particuliers baisse. (McKenna, Stanier, & Lewis, 1991) ont montré que lorsque l'individu est appelé à évaluer un risque lié à un événement, il est davantage préoccupé par le besoin de se protéger et de sauvegarder une bonne image de soi que par l'estimation réelle de la probabilité pour cet événement de produire des dommages. Kouabenan (2006d) a montré que ces biais sont des illusions positives parce qu'ils véhiculent une vision positive de soi et conduisent généralement à une sous-évaluation des risques pour soi. Nous confirmons l'Hypothèse (2) *Il existerait de ce fait une corrélation positive entre la perception des conducteurs et leur comportement routier, c'est-à-dire que, plus la perception de la sur-confiance, d'invulnérabilité et d'optimisme augmente, plus le comportement sécuritaire développé par les conducteurs particuliers baisse.*

Conclusion

Les influences des variables sociodémographiques constituent un facteur critique qui affecte la perception du risque et les comportements de sécurité chez les conducteurs particuliers. Ainsi, elles favorisent des comportements surs. Une forte perception du risque induit plutôt aux comportements moins sécuritaires. Par conséquent, afin d'aider à rendre efficaces les mesures de prévention, il est nécessaire de les concevoir en tenant compte de la perception que les conducteurs particuliers ont du risque et ceux qu'ils fournissent pour les accidents. Pour en tenir compte, il faut déjà les connaître. Leur connaissance peut permettre de concevoir des mesures de prévention ciblées pour les personnes qui ont une tendance à moins subir les accidents soit celles qui en ont subi plusieurs ou graves, pour bien constituer différents groupes d'usagers de la route, il peut être intéressant de leur adresser des mesures de prévention qui visent non seulement à relever leur connaissance des risques, mais aussi et surtout à accroître leur sentiment de contrôle sur les risques. Ces mesures devraient être conjuguées de manière à ce que les conducteurs particuliers les perçoivent comme étant crédibles. Ainsi, il est important de les associer à leur conception et de tenir compte de leurs difficultés d'application. Les résultats de cette étude nous invitent à poser plus d'interrogations sur les processus sociocognitifs qui affectent le comportement des conducteurs particuliers et faire la lumière sur la complexité de la perception du

risque. Malgré leurs bons niveaux d'instructions, cette catégorie professionnelle a grandement besoin de renforcement de capacité sur l'éducation routière (Dejoy, 1989).

Bibliographies

1. Assailly, J. P. (1992), *Les jeunes et les risques : une approche psychologique de l'accident*. Paris: Vigot.
2. Assailly, J. P. (2010), *La psychologie du risque*. Éd. Tec & Doc. *Déterminants sociaux et psychologiques*
3. Belhaj, A et all. (2009), *Représentation et explication du risque routier chez les conducteurs professionnels*. In Belhaj, A (coordination), *l'environnement social du travail : Approches psychosociologiques, série colloques et séminaires, n° 161, Rabat, publications de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines de Rabat, pp 87-102*.
4. Dejoy, D. M. (1987), *L'attribution du superviseur et les réponses aux accidents de travail multirésidentiels*. *Journal des accidents du travail*, pp 9, 213-223.
5. Dejoy, D. M. (1996), *Modèle théorique du comportement en matière de santé et comportement auto-protecteur au travail*. *Journal de la recherche sur la sécurité*, pp 54, 343-355.
6. Kaoutar .S, (2013), *la perception du risque routier chez les conducteurs professionnels des autocars*, *Mémoire de master soutenu publiquement à l'université Mohamed V de Rabat /faculté des lettres et des sciences .P4*
7. Kouabenan, D. R. (2006c), *Psychologie du risque ou pourquoi étudier la perception et réévaluation du risque ?* In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, M. T. Munoz- Sastre, (Eds). *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir (pp.7-15)*. Bruxelles: De Boeck
8. Kouabenan, D. R. (2006d), *Des facteurs structurants aux biais ou illusions dans la perception des risques*. In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, M. T. Munoz-Sastre, (Eds). *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir (pp.126-145)*. Bruxelles: De Boeck
9. Kouabenan, D. R., Cadet, B., Hermand, D., & Munoz-Sastre, M. T. (2006), *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir*. Bruxelles: De Boeck.
10. McCool, J, Ameratunga, S., Moran, K., & Robinson, E. (2009), *Adopter une approche de la perception du risque pour améliorer la sécurité de la baignade en plage*. *Revue Internationale de médecine comportementale*, pp16, 360-366.
11. McKenna F. ET J. Crick (1991), *Experience et expertise en perception des dangers*, *Recherche comportementale en sécurité routière*, *Actes d'un séminaire à l'Université de Nottingham, 26-27 September 1990, 39-46, TRRL*.

12. Mckenna, F. P., Stanier, R. A., & Lewis, C. (1991), *Facteurs sous-jacents à l'auto-évaluation des compétences de conduite chez les homes et les femmes*, p23.
13. Milhabet, i., Desrichard, o., & Verlhac, j. f. (2000, june), *L'optimisme Comparatif, l'intention et la prévention dans la revue internationale de psychologie* (vol. 35, no. 3-4, pp. 169-169). 27 church rd, hove bn3 2fa, eastsussex, england: psychology press. naatanen, r, & summla, h. (1976). *Un modèle pour le rôle des facteurs de motivation dans la prise de décision des conducteurs. L'analyse et la prévention des accidents*, 6, 243-261.
14. Ngueutsa. R (2012), *Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier : une étude des perceptions et de l'explication naïve des accidents de la route au Cameroun*, Thèse soutenue publiquement à l'université de Grenoble Joseph Fourier / Université Pierre Mendès France, pp36 .63.90).
15. Organisation Mondiale de la Sante - OMS. (2009), *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde: il est temps d'agir*(Rapport), Genève. Extrait,
16. Perloff, L. S. (1983), *La perception d'invulnérabilité chez la victimisation*, *Journal of Social Issues*, pp39(2),41-61
17. Perloff, L. S., & Fetzer, B. K. (1986), *Jugements sur soi-même et vulnérabilité perçue à la victimisation*. *Journal de l'étude des personnalités et de la psychologie sociale*, pp50(3), 502.
18. Scheier, M. F., & Carver, C. S. (1985). *Optimisme, adaptation et santé: évaluation et implications de l'espérance de résultats généralisée*. *Santé psychologique*, 4(3), 219.-Sivak, M., 19.Soler, J., & Trankle, U. (1989). *Différences interculturelles dans la perception du risque du conducteur. Analyse des accidents et prévention*, pp21, 332-355.
20. Sivak, M., Soler, J., & Trankle, U. (1989). *-Risque perçu: facteurs psychologiques et implications sociales*. *Actes de la Société royale de Londres*, pp A376, 17-34.
21. Slovic, P., Fischhoff, B., & Lichtenstein, S. (1981). *Perception du risque: implication des facteurs psychologiques etsociaux*. *Proceedings of the Royal Society of London*, pp A376, 17-34.
22. Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). *La personnalité, les attitudes et la perception du risque en tant que prédicteurs du comportement de conduite à risque chez les jeunes conducteurs*. *Science de la sécurité*, pp 41, 427-443.