

Sous l'Égide du Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique



اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير
+ⵙⵓⵏⵏⵉⵏ+ +ⵔⵓⵏⵙⵓⵔ+ ⵔⵉⵙⵉⵎ ⵏ ⵉⵔⵓⵔⵓⵏⵏ
COMITÉ NATIONAL DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION



SÉMINAIRE INTERNATIONAL

LE COMPORTEMENT DES USAGERS DE LA ROUTE

DIRECTION DU SEMINAIRE

M. Benaceur BOULAAJOU
Pr. Saaid AMZAZI
Pr Driss ABOUATJDINE

COORDINATEURS

Hakima KHAMAR
Abdelkarim BELHAJ
Hicham DIOURI
Noureddine AHRA
Saida CHERKAoui

Votre sécurité.. Notre priorité



Table des matières

- Préface de Benacer BOULAAJOU
- Introduction : le comportement des usagers de la route, approches plurielles
- Rémi Dongo KOUABENAN Croyances et comportements de sécurité routière
- Saida CHERKAOUI Etude sur les comportements des usagers de la route
- Adnane ETTOUZANI Expérience de conduite: Dénominateur commun et prédictif du comportement des usagers de la route
- Mohamed BOUDIS Réflexion sur les croyances des préventeurs en matière de comportement sur la route
- Abdelkarim BELHAJ Les usages sociaux de la conduite routière, entre normes rationnelles et logique culturelle
- Nadia MOUMEN et Soumaya EL MEDILI Pratiques et contraintes comportementales et cognitives des usagers de la route
- Rachid BEKKAJ Aspect social de l'incivisme de conduite: le faufileage dans l'agglomération urbaine
- Adil GHAZALI Les biais sociocognitifs sont-ils un prédicteur du comportement préventif adopté par les conducteurs professionnels?
- Kaoutar SELLAMI et Abdelkarim BELHAJ Le référent religieux affiché en véhicule comme prescripteur de comportement en situation de conduite
- Abdelilah CHARYATE et Abdellah ESSIYEDALI Perception du risque chez les piétons au moment de traverser la route
- Samira BOURGEOIS-BOUGRINE La gestion du risque d'accidents liés à la fatigue chez le conducteur professionnel
- Assia AKESBI MSEFER Héros, Eros de la route, face à l'épreuve du vide et des limites.
- Marc CAMIOLO Épistémologie et sécurité routière
- Kamal JETTO Modélisation et simulation du comportement du conducteur en corrélation avec les phases du trafic pour étudier les accidents de circulation type collision arrière.
- Lamia MOUHSSINE et Jamal ELOUAFI L'engagement professionnel des moniteurs et son impact sur le développement des attitudes sécuritaires chez les apprentis conducteurs
- Abdellah ESSIYEDALI et Abdelilah CHARYATE L'éducation à la sécurité routière à l'école: quelles pratiques et quel impact?
- Valérie FOINTIAT, «Boire ou conduire ...» oui, mais : Recourir au paradigme de l'hypocrisie provoquée pour promouvoir le dispositif Capitaine de Soirée.
- Mohamed BENDAHAN La Représentation médiatique de l'utilisateur dans les campagnes de sensibilisation routière
- Patricia DELHOMME Sécurité routière et campagnes de prévention: de la préparation d'une campagne à son évaluation.
- Noureddine AHRA Les valeurs sociales et les manières d'agir avec le risque routier

Les biais sociocognitifs sont-ils un prédicteur du comportement préventif adopté par les conducteurs professionnels?

Adil GHAZALI

Equipe de Recherche en Psychologie et Travail Social- UM5.

Faculté des Lettres et des Sciences Humaines.

Université Hassan II. Mohammedia.

Résumé. L'objectif de la présente recherche est la mise en évidence de certains biais cognitifs qui semblent capables d'affecter la perception du risque d'accident chez les conducteurs professionnels des grands véhicules routiers, en l'occurrence, l'illusion de l'invulnérabilité, l'auto-efficacité et l'optimisme comparatif (OC). Les résultats révèlent que les conducteurs professionnels se croient invulnérables vis-à-vis des accidents grâce à leur expérience et leur l'ancienneté ; ils sous-estiment le risque d'accident, surestiment leurs capacités de conduite de faire face à ce risque et manifestent fréquemment d'optimisme comparatif.

Introduction

L'intérêt accordé à l'étude et à l'analyse des accidents routiers se présente comme une nécessité sociale, psychologique et sanitaire au regard des différents intervenants, ainsi que pour des considérations préventives pour l'homme en tant qu'usager et pour la société. Cette nécessité se révèle non seulement à travers les statistiques d'accidents, mais aussi et surtout, à partir de leur coût social, économique et psychologique, coûts supportés par l'organisation, la victime, ses proches, et l'ensemble de la collectivité (Kouabenan, 1999 ; Kouabenan, 2000, p.286). De plus, les accidents routiers ont également des conséquences néfastes sur la santé publique (tués et blessés), et qui imposent une mobilisation organisationnelle, psychologique et sociale afin de limiter les effets catastrophiques de ce fléau des accidents routiers (Belhaj, 2012). Dans ce contexte, les conducteurs professionnels, en particulier, des grands véhicules constituent une population à risque, compte tenu de leur pratique régulière de la route (Ghazali, 2013). les statistiques publiées par le CNPAC (2006), concernant l'implication des véhicules dans les accidents au Maroc montrent que les conducteurs des autocars sont plus impliqués dans les accidents routiers par un taux de 21% , suivis par les conducteurs des taxis par une implication de 20%, et par les conducteurs des camions par un pourcentage d'implication de 18%. On compte 97% de ces accidents impliquant les conducteurs professionnels dont les conducteurs des

véhicules poids lourds impliqués dans 39% de la totalité des accidents routiers. Dans le cadre, donc, de cet état de fait, la question du comportement des conducteurs s'impose quant aux usages réservés à la route et à la circulation par ces professionnels, et par conséquent au niveau des modalités perceptives animant la conduite chez eux (Belhaj et al, 2009).

1 - L'étude des biais sociocognitifs,

L'objectif de la présente recherche est la mise en évidence de certains biais cognitifs susceptibles d'influencer la perception du risque des accidents routiers chez les conducteurs des grands véhicules. En l'occurrence, l'illusion de l'invulnérabilité, le sentiment d'efficacité personnelle (SEP), et l'optimisme comparatif (OC). A cet effet, nous allons montrer l'influence de la perception du risque sur l'adoption du comportement sécuritaire chez ces conducteurs professionnels.

1.1. Éléments notionnels

- **L'illusion de l'invulnérabilité** renvoie à la tendance selon laquelle le sujet se croit moins susceptible qu'autrui de subir les conséquences néfastes d'un événement négatif (Kouabenan, 2006). Autrement dit, les conducteurs par exemple se perçoivent que les risques d'accident ne concernent que les autres conducteurs, alors qu'ils sont à l'abri de ces risques. Il semble donc que les conducteurs sont persuadés qu'ils contrôlent mieux les situations de conduite que les autres (McKenna, 1993). Les recherches sur la perception des risques routiers ont montré que les conducteurs se considèrent moins exposés que les autres aux conséquences néfastes des dangers de la route (Dejoy, 1989; Harris, 1996; McKenna, 1993; Kouabenan, 1999). Cette tendance est qualifiée «d'illusion d'invulnérabilité», elle conduit selon Kouabenan (1999) souvent à une sous-estimation des dangers perçus sous prétexte qu'on a une grande expérience dans telle ou telle situation ou à une illusion de contrôle de la situation, et par conséquent, à accroître la prise de risque.

- **L'auto-efficacité** ou le **sentiment d'efficacité personnelle**, une notion qui a émergé du modèle sociocognitif (social-cognitive theory) de Bandura (1977, 1997). Selon cet auteur : « les individus contribuent causalement à leur fonctionnement psychosocial par des mécanismes d'agentivité personnelle, dont le plus important et le plus répandu est la croyance d'efficacité personnelle. Les hommes sont peu incités à agir s'ils ne croient pas que leurs actes peuvent produire les effets qu'ils souhaitent. La croyance d'efficacité est donc un fondement majeur du comportement. Les individus guident leur existence en se basant sur la croyance en leur efficacité personnelle. L'efficacité personnelle perçue concerne la croyance de l'individu en sa capacité d'organiser et d'exécuter les lignes de conduite requise pour produire des résultats souhaités » (Bandura, 2003, p.12). Selon

cette théorie, les différences individuelles, dans la façon d'accomplir une action ou de développer un comportement s'expliquent, en grande partie, par deux croyances : (1) la croyance en l'efficacité du comportement ; et (2) la croyance en l'efficacité personnelle.

- **L'optimisme comparatif** (OC) renvoie à la croyance que son avenir sera meilleur que l'avenir des autres (Milhabet, 2010). Autrement dit, les gens ont tendance à croire que les événements positifs vont leur arriver plus probablement qu'ils ne vont arriver aux autres. Et, inversement, que les événements négatifs vont plus probablement arriver aux autres qu'à eux-mêmes (Milhabet et al, 2002). Dans ce cadre, et depuis 1950, l'américain Léon Festinger a formulé sa théorie sur la comparaison sociale en développant toute une tradition de recherche en la matière et qui est devenue une des plus fructueuses de la psychologie sociale. Malgré que sa théorie ait subi quelques extensions, cette théorie semble aboutir à une idée essentielle selon laquelle chaque perception et chaque jugement social impliquent une comparaison et que cette comparaison implique souvent une comparaison sociale (Hoorens, 2010).

Dans cette recherche et à la suite de travaux antérieurs (Ghazali, 2013 et 2014, Belhaj et Ghazali, 2013), nous soutenons l'idée selon laquelle une perception moins biaisée du risque routier renforce une image positive du soi, et par conséquent, l'adoption d'un comportement plus sécuritaire par les conducteurs des grands véhicules, alors qu'une perception trop biaisée les amène à sous-estimer ce risque, et par conséquent, à adopter des comportements moins préventifs. La question centrale que nous nous poserons est la suivante : pourquoi les conducteurs des grands véhicules routiers sous-estiment le risque d'accident et surestiment leurs capacités d'y faire face ? Comment les biais cognitifs influencent l'adoption du comportement de prévention par ces conducteurs ?

1.2. Hypothèses

- a. Les conducteurs qui se croient moins exposés au risque d'accident routier développent un comportement moins sécuritaire.
- b. Les conducteurs qui considèrent leurs capacités de conduite meilleurs qu'autrui s'estiment plus prudents et déclarent avoir des actions appropriées ; par conséquent, ils adoptent un comportement moins sécuritaire.
- c. Ces conducteurs ont tendance à sous-estimer le risque d'accident routier, et surestimer leurs capacités à affronter ce risque par rapport à autrui « conducteur moyen », par conséquent, ils développent un comportement moins préventif.

2. Cadre méthodologique de la recherche

2.1. Méthode et outils de mesure

Cette recherche s'est effectuée par questionnaire auprès des conducteurs des grands véhicules. Ces conducteurs ont été vus individuellement sur leurs lieux de travail souvent pendant leur repos. Les questions étaient orales pour les uns, écrites pour les autres. Dans un premier temps, ces conducteurs sont sollicités de remplir le premier questionnaire conçu pour mesurer la perception de l'invulnérabilité adoptée par Milhabet, Desrichard et Verliac (2000). Les sujets estiment sur une échelle (de 5 points) composée de 8 items la probabilité d'avoir un accident routier (vulnérabilité pour soi ; par exemple : La chance joue un grand rôle dans la survenue d'un accident). Et un autre questionnaire conçu pour la mesure de l'auto-efficacité, élaboré par Sherer et Coll., (Traduit et adapté par O. Chambon, 1982). Nous avons utilisé 5 items de cette échelle associée aux perceptions d'efficacité personnelle en contexte de conduite professionnelle. Une troisième échelle conçue pour l'évaluation de l'optimisme comparatif en utilisant la méthode de mesure directe (Weinstein, 1980), qui consiste à demander aux sujets d'estimer les chances qu'ils ont par rapport aux autres, par exemple: «..De causer un accident routier, ou d'être impliqué dans un accident routier, ou d'endommager le véhicule dans un accident de la route..». Chaque conducteur doit, ainsi, porter un jugement pour soi relativement à autrui en indiquant s'il pense avoir plus, autant ou moins de chances qu'autrui de vivre un événement donné au cours de son existence. Pour les trois échelles, nous avons opté pour la même consigne suivante: lisez attentivement les propositions suivantes. Veuillez indiquer vos propres opinions à propos de chaque affirmation ci-dessous en mettant une croix sur la case qui décrit le mieux vos opinions. S'il vous plaît soyez attentif tel que vous êtes réellement et non pas tel que vous aimeriez être. Dans un deuxième temps, les sujets ont rempli un autre questionnaire relatif au comportement sécuritaire, inspiré et adapté de la validation française de la WCC (Ways of Coping Checklist) par Cousson-Gélie et coll. (1996). Ce questionnaire est composé de 14 propositions, les unes reflètent un comportement sécuritaire et les autres désignent un comportement non sécuritaire. Le sujet marque un point à chaque fois qu'il choisit la proposition du comportement sécuritaire (score maximum 14).

Les conducteurs ont été invités à répondre au questionnaire pendant 30 minutes dans les aires de repos ou dans les gares de stationnement, soit en langue française, ou en langue arabe (par écrit); soit oralement en arabe dialectal pour les illettrés. Il faut souligner que la passation était directe par nos soins. Concernant le lieu, certains ont choisi d'y répondre dans les aires de repos ou dans les gares de stationnement. Pour d'autres, ils y ont répondu pendant les jours fériés. Afin d'éviter d'éventuelles résistances ou réactions négatives,

on a opté pour une intervention indirecte par le biais d'un intermédiaire (responsables, collègues...). Déontologiquement, les participants ont été informés sur la visée scientifique de la recherche en leur garantissant l'anonymat des réponses.

2.2. Population

La population était constituée uniquement de conducteurs professionnels des grands véhicules. En fait cette étude est réalisée auprès de 200 conducteurs répartis en trois classes d'âges entre 25 et 55 ans, et en trois groupes selon l'ancienneté. Ils exercent dans différents secteurs: transport des marchandises, transport du personnel et des voyageurs, le tableau suivant résume les caractéristiques de l'échantillon:

Tableau 1 : les caractéristiques de l'échantillon.

Selon les classes d'âges des conducteurs	Fréquence	Pourcentage
(Jeunes conducteurs (de 25 à 34 ans	68	% 34
(Conducteurs d'âge moyen (34 à 44 ans	69	% 35
(Conducteurs plus âgés (de 45 à 54 ans	63	% 31
Total	200	% 100
Selon l'ancienneté des conducteurs	Fréquence	Pourcentage
(Conducteurs novices (de 1 à 9 ans	70	% 35
(Conducteurs de moyenne ancienneté (de 10 à 19 ans	79	% 40
(Conducteurs plus anciens (plus de 20 ans	51	% 25
Total	100	% 100
Selon le type de véhicules	Fréquence	Pourcentage
Autocars	92	% 46
Camions poids lourds	108	% 54
Total	100	% 100

3. Résultats et conclusions

Les données sont analysées à l'aide du logiciel SPSS17.0. On a procédé par une analyse des corrélations entre les biais sociocognitifs étudiés et le comportement de prévention.

3.1 La perception de l'invulnérabilité et le comportement de prévention

Afin de déterminer la nature de la relation entre le sentiment d'invulnérabilité en tant que biais perceptif et le comportement de prévention comme une traduction de ce processus cognitif, on procédera par l'analyse du coefficient de corrélation entre ces deux variables.

Tableau 2 : Corrélations entre la perception de l'invulnérabilité et le comportement de prévention.

	Perception de l'invulnérabilité	Comportement de prévention
Perception de l'invulnérabilité corrélation de Pearson	1,000	-,471
Sig. (bilateral)	,	,000
N	200	200
Comportement de prévention corrélation de Pearson	-,471	1,000
Sig. (bilateral)	,000	,
N	200	200

De l'analyse de ces résultats, on remarque que le coefficient de corrélation est négatif. De ce fait, ces deux variables sont associées négativement: plus le sentiment de l'invulnérabilité augmente, plus le comportement de prévention développé par les conducteurs interrogés diminue ($r = -0.471$, $p = 0.01$). En effet, l'hypothèse 1 semble validée; la perception de l'invulnérabilité et le comportement de prévention adopté par ces conducteurs interrogés semblent associés significativement. On arrive donc à montrer un des processus cognitif qui déterminent le comportement préventif élaboré par les conducteurs.

3.2 Le sentiment d'efficacité personnelle et le comportement de prévention

Rappelons que notre hypothèse de départ suppose l'existence d'un lien négatif entre l'auto-efficacité perçue et l'adoption du comportement de prévention par les conducteurs des grands véhicules routiers.

Tableau 3 : Corrélations entre le sentiment d'efficacité personnelle et le comportement de prévention.

	SEP	Comportement de prévention
SEP corrélation de Pearson	1,000	-,321
Sig. (bilateral)	,	,000
N	200	200
Comportement de prévention corrélation de Pearson	-,321	1,000
Sig. (bilateral)	,000	,
N	200	200

Il s'est avéré que le SEP se relie négativement au comportement de prévention; plus les conducteurs se considèrent plus efficaces vis-à-vis des risques routiers, moins ils développent des comportements sécuritaires. Au-delà de ces résultats, on abordera la question de la signification de cette corrélation, ainsi que les changements qu'elles peuvent subir sous l'impact des variables démographiques et professionnelles.

L'analyse des corrélations entre le SEP et le comportement de prévention révèle, que ces deux variables se relient négativement (le coefficient de corrélation est négatif ($r = -0,321 < 0$; $p=0,000$). De ce fait, il s'est avéré que ces deux variables sont associées négativement: plus le SEP augmente, plus le comportement de prévention développé par les conducteurs interrogés diminue. En effet, l'hypothèse 2 est validée; la perception de l'efficacité personnelle et le comportement de prévention adopté par ces conducteurs interrogés semblent associés significativement. On arrive donc à montrer l'impact d'un autre processus cognitif qui détermine le comportement préventif élaboré par les conducteurs. En fait, les études sur la relation entre le SEP et le comportement de prévention confirmeraient nos résultats ; selon ces études, les conducteurs qui considèrent leurs capacités de conduite meilleures qu'autrui s'estiment plus prudents, déclarent avoir de meilleurs réflexes, par conséquent, dépasser les limitations de vitesse et attribuent le risque d'accident à autrui qu'à eux-mêmes, au hasard et à un manque de vigilance comparés à ceux qui considèrent leurs capacités de conduite comme équivalentes à celles d'autrui (Ghazali, 2013, 2014 et Delhomme, 1994, 2000).

3.3 L'optimisme comparatif et le comportement de prévention

Notre intérêt ici porte sur la relation entre l'optimisme comparatif en tant que processus sociocognitif et le comportement de prévention. On procédera par l'analyse du coefficient de corrélation entre ces deux variables comme le montre Le tableau.8 ci-dessous ;

Tableau 4 : Corrélations entre l'OC et le comportement préventif.

	Optimisme comparatif	Comportement de prévention
Optimisme comparatif	1,000	-,639
corrélacion de Pearson	,	,000
Sig. (bilateral)	200	200
N		
Comportement de prévention	-,639	1,000
corrélacion de Pearson	,000	,
Sig. (bilateral)	200	200
N		

L'analyse de la corrélation entre l'OC et le comportement de prévention révèle, que ces deux variables se relient négativement (le coefficient de corrélation est négatif ($r = -0,639 < 0$). De ce fait, il s'est avéré que ces deux variables sont associées négativement: plus l'OC augmente, plus le comportement de prévention développé par les conducteurs interrogés diminue. Mais la signification de cette relation reste ambiguë. ($r = -0.639$; $p = 0,000$). En effet, l'hypothèse 3 est validée; l'optimisme comparatif et le comportement de prévention adopté par ces conducteurs sont corrélés négativement. Ce qui nous permet de montrer l'impact d'un autre processus cognitif sur l'évolution du comportement préventif élaboré par les conducteurs.

Nos résultats semblent rejoignent ceux obtenus par Delhomme (2000), dans une étude où les conducteurs sont confrontés à des situations dynamiques de conduite présentés sous forme vidéo, elle a pu remarquer que les conducteurs qui manifestent de l'OC sur le plan des capacités, comparés aux autres qui ne présentent pas cette attitude, signalent davantage d'éléments de l'environnement routier qui les auraient amenés à changer de vitesse et (ou) à changer de direction s'ils avaient été au volant en train de conduire. De ce fait, elle a pu remarquer des liens entre surconfiance et comportements auto-rapportés et prise de risque. Dans ce contexte, Spolander (1982) a trouvé que les automobilistes qui considèrent avoir de meilleures capacités que le « conducteur moyen », déclarent aussi conduire plus vite et opérer des dépassements plus souvent. Delhomme (1994) rapporte des résultats comparables chez des conducteurs qui considèrent aussi avoir de meilleures capacités de conduite qu'autrui et qui s'estiment plus prudents, considèrent posséder de meilleures réflexes, mais disent également davantage dépasser les limitations de vitesse que ceux pour qui leurs capacités de conduite sont équivalentes à celles d'autrui. De surcroît, les premiers attribuent davantage le risque d'accident à autrui, au hasard et à un manque de vigilance que les seconds.

Compte tenu des résultats de notre étude qui vont dans le même sens de nos études (Ghazali, 2013, 2014), on peut conclure l'existence d'une tendance générale chez les conducteurs professionnels selon laquelle, la majorité d'entre eux se croient moins exposés au risque d'accident routier qu'autrui, une telle croyance qualifiée d'optimisme comparatif (OC) capable d'influer le comportement de prévention adopté par les conducteurs professionnels. Dans ce contexte, et en accord avec Weinstein (1980 cité par Kouabenan et al, 2004), on a pu montrer un lien négatif entre l'OC et le comportement sécuritaire, dans le sens où il entrainerait des comportements inadaptés et/ ou insécuritaires; C'est-à-dire que, plus les conducteurs manifestent de l'OC, moins ils développent de comportements sécuritaires. A l'inverse, Kouabenan, Causse, et Delhomme (2004) ont montré que certains comportements sont positivement corrélés à l'OC, alors que d'autres le sont négativement. D'autres travaux ont trouvé un lien positif entre l'OC et le comportement sécuritaire (Schwarzer, 1994). Ainsi, l'optimisme comparatif est un indicateur pertinent qui tient un rôle important dans la conduite et qui intervient invariablement dans les situations routières et de circulation à risque.

Conclusion

L'approche psychosociale des risques routiers en matière de conduite professionnelle nous a permis de montrer l'émergence de plusieurs biais cognitifs qui influencent la perception du risque en général, et par conséquent la prise de risque ou le comportement de prévention en tant que facette observable de l'activité mentale (Kouabenan et al., 2006). Dans cette étude, on a mis l'accent sur trois de ces processus sociocognitifs qui sont : la perception de l'invulnérabilité, le sentiment d'efficacité personnelle, et l'optimisme comparatif, on a également montré l'effet incontournable de ces biais sur le comportement de protection développé par les conducteurs professionnels des autocars et des camions poids lourds. En effet, les études psychologiques en matière de la sécurité professionnelle en général, et de la sécurité routière en particulier ont pu montrer que les biais perceptifs sont susceptibles d'affecter le comportement sécuritaire des personnes, ils se basent généralement sur l'hypothèse selon laquelle plus la perception du risque est biaisée moins les gens développent de comportement sécuritaire (Kouabenan, 2005). En accord avec ces modèles théoriques en la matière, on a pu montrer que ces trois biais perceptifs sont corrélés négativement avec le comportement de prévention. En effet, les conducteurs professionnels interrogés qui sous-estiment le risque d'accident routier et ses effets négatifs sur leur propre santé, et surestiment leurs capacités et compétences de conduite par rapport à un « conducteur moyen » d'exécuter les tâches de conduite professionnelles, et d'éviter les risques routiers semblent moins attentifs aux mesures de la sécurité routière. Finalement, ces résultats présentent des pistes concrètes aux campagnes de prévention : cibler la population la plus vulnérable, d'accompagner les processus de formation surtout des professionnels et de d'y intégrer les dimensions psychologiques.

Références

- Bandura, A. (2003) Auto-efficacité: le sentiment d'efficacité personnelle, édition De Boeck. Paris. Traduit de l'anglais par J. Lecomte.
- Bandura, A. (1977). Social learning theory. New Jersey, Prentice Hall. p VIII-247.
- Belhaj A. (2012); Accidents de la circulation: La question du comportement sur les routes. LeMatin du 17/09/12
- Belhaj, A., Ettouzani, A, Ghazali, A, et Maadadi, N. (2009), Représentations du risque et de la sécurité chez les professionnels de la route. in Belhaj, L'environnement social du Travail, approches psychosociologiques. Rabat. Publication FLSH.
- Belhaj, A, et Ghazali, A, (2013), L'optimisme comparatif et le comportement préventif adopté par les conducteurs professionnels des grands véhicules routiers. Dans, la Psychologie du travail et développement des pays du sud. Paris, l'Harmattan, p229-239.

Causse, P. Kouabenan, D. R et Delhomme, P. (2004). Perception du risque d'accident lié à l'alcool chez des jeunes automobilistes : quelques déterminants de l'optimisme comparatif. *Revue Travail humain*. PUF.

Cousson-Gélie et coll. (1996). Analyse multidimensionnelle d'une échelle de coping : validation française de la W.C .C. (Ways of Coping checklist). *Psychologie Française* , 41-2 , 155-164.

Delhomme, P. (1994). Lien entre la surestimation de ses propres capacités, l'expérience de la conduite et l'activité de conduite. *Rapport Inrets n°187*. Arcueil 227 p.

Delhomme, P., (2000). Optimisme comparatif chez les usagers de la route : une protection contre le risque? *Pratiques Psychologiques* 1, 99–109.

Dejoy,D.M (1989). The optimism bias and trafic accident : Risk perception. *Accident Analysis and prevention*,21,4, 333-340.

Ghazali, A ; (2013), Perception du risque d'accident et comportements de prévention chez les conducteurs des grands véhicules routiers. Thèse de Doctorat. FLSH. UM5. Rabat.

Gahzali, A, (2014) L'optimisme comparatif et le comportement de prévention chez les conducteurs professionnels : quelques déterminants sociaux et professionnels. Dans « les accidents de la circulation : Approches psychologiques et sociologiques », Publication Faculté des lettres et des sciences humaines. Université Cadi Ayad. Marrakech. pp 67-93.

Kouabenan, D.R., Cadet B., D. Hermand, M.T., Munoz Sastre (eds) (2006): *Psychologie du risque: Identifier, évaluer, prévenir*. Bruxelles : De Boeck Université.

Kouabenan, D.R. & Dubois, M. (2003) (sous direct). *Les risques professionnels : évolution des approches. Nouvelles perspectives*. Toulouse : Éditions Octarès.

McKenna,F.P (1993). It won't happento me : Unrealistic optimism or illusion of control. *British Journal of Psychology*.

Milhabet, I., Desrichard, O. et Verliac, J-F. (2002). Comparaison sociale et perception des risques : l'optimisme comparatif. In Beauvois, et al. (Eds). *Perspectives cognitives et conduites sociales*, tome 8 (pp. 215-245). Rennes : Presses universitaires de Rennes.

Milhabet, I. (2010). *L'optimisme comparatif*. Edition PUG. Grenoble. France.

Schwarzer, R. (1994). Optimism, vulnerability, and self-beliefs as health-related cognitions: A systematic overview. *Psychology & Health*, 9, 161-180.

Spolander, K. (1982). Accident risks of drivers : a model tested on men and women. *Swedich Road and trafic Resaerch and Institute*. Rapport 260.

Weinstein ND (1980). Unrealistic optimism about future life events. *Jour., Pers., Soc., Psy.*; 1980 ; 39 : 806-82. 27.