



HAL
open science

Les conducteurs des voitures de tourisme avec chauffeur : une nouvelle perspective sur les accidents routiers

Abdellah Lafhal, Ghazali Adil

► To cite this version:

Abdellah Lafhal, Ghazali Adil. Les conducteurs des voitures de tourisme avec chauffeur : une nouvelle perspective sur les accidents routiers. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, A paraître. hal-04516048

HAL Id: hal-04516048

<https://hal.science/hal-04516048v1>

Submitted on 22 Mar 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les conducteurs des voitures de tourisme avec chauffeur : une nouvelle perspective sur les accidents routiers

Abdellah LAFHAL

Docteur en psychologie

FLSH-Mohammedia-

Abdellah-lafhal-etu@etu.univh2c.ma

Adil GHAZALI

Professeur de Psychologie

FLSH-Mohammedia-

ADIL.GHAZALI@univh2c.ma

Résumé

Cette étude examine les perceptions d'une catégorie distincte de conducteurs (Voitures de tourisme avec chauffeurs) au Maroc qui opèrent dans un cadre juridique non réglementé. En se concentrant sur le défi posé par l'absence d'une structure légale organisée pour leur profession, nous analysons comment les perceptions des chauffeurs vis-à-vis des accidents de la circulation varient en fonction de facteurs sociaux et professionnels clés. La recherche analyse l'impact du genre, du niveau d'éducation, des années d'expérience et des accidents antérieurs sur la formation de ces perceptions. Afin de comprendre comment le style attributionnel se varie avec les différents facteurs sociaux et professionnels soulignés, nous avons réalisés une étude sur la ville de Casablanca, auprès de 201 conducteurs et conductrices qui utilisent leurs propres voitures et les applications (Heetch, Indrive, Careem). Nous avons diffusés un questionnaire qui contient des questions sur les facteurs sociaux et professionnels, et une échelle sur l'attribution causale des accidents de route. Les résultats obtenus indiquent que cette catégorie montrent un style attributionnel interne quand il s'agit des accidents, ce qui contredit avec les résultats des études précédentes dans le domaine de la sécurité routière.

Mots clés : style attributionnel, accident routier, conduite professionnelle, voiture de tourisme avec chauffeurs.

Abstract

This study examines the perceptions of a distinct category of drivers (ride-hailing drivers) in Morocco who operate within an unregulated legal framework. Focusing on the challenge posed by the absence of an organized legal structure for their profession, we analyze how drivers' perceptions of traffic accidents vary based on key social and professional factors. The research assesses the impact of gender, level of education, years of experience, and previous accidents on the formation of these perceptions. To understand how attributional style varies with the different social and professional factors highlighted, we conducted a study in the city of Casablanca, involving 201 drivers who use their own cars and ride-hailing applications (Heetch, Indrive, Careem). We administered a questionnaire containing questions about social and professional factors, along with a scale measuring the causal attribution of road accidents. The results indicate that this category demonstrates an internal attributional style when it comes to accidents, contradicting previous findings in the field of road safety.

Key words: Attribution Style, Traffic accident, professional driving, Ride-hailing drivers

Introduction

Dans le paysage en constante évolution de la mobilité urbaine, un changement de paradigme s'est produit avec l'émergence de plateformes disruptives qui ont redéfini la façon dont nous nous déplaçons et accédons aux services de transport. L'avènement d'entreprises comme Uber, Heetch, Careem et Indrive a marqué un tournant dans le secteur des transports, donnant naissance à une nouvelle génération d'individus, qui s'appellent aussi Voiture de Tourisme avec Chauffeurs (VTC)¹: les conducteurs qui sont devenus des acteurs essentiels de l'économie partagée. Ces plateformes innovantes ont introduit un concept novateur, transformant les véhicules personnels en services de transport à la demande. Uber, pionnier de cette révolution, a lancé son service de covoiturage basé sur une application, créant une connexion transparente entre les passagers et les conducteurs. Heetch, Careem et Indrive ont rapidement emboîté le pas, chacun ajoutant sa touche unique au paysage en évolution.

L'intégration de plateformes de covoiturage comme Uber, Heetch, Careem et Indrive dans le tissu des transports urbains a non seulement révolutionné la façon dont les gens se déplacent d'un point A à un point B, mais a également influencé de manière significative les conditions de travail et les perceptions de sécurité des conducteurs impliqués. L'essor des plateformes de covoiturage, telles qu'Uber, Heetch, Careem et Indrive, et l'émergence ultérieure d'une nouvelle main-d'œuvre de chauffeurs indépendants ont donné naissance à un domaine d'étude important en psychologie du travail et des organisations. Ce domaine dynamique explore les dimensions psychologiques du travail dans l'économie des petits boulots, mettant en lumière les défis, les motivations et les structures organisationnelles uniques qui caractérisent ce paysage du travail en évolution.

Les psychologues du travail et des organisations explorent la manière dont les conducteurs de VTC s'engagent dans l'attribution causale en matière d'accidents de la route. Comprendre comment les conducteurs attribuent la cause des accidents – qu'il s'agisse de facteurs externes comme les conditions routières ou de facteurs internes comme les compétences personnelles – permet de mieux comprendre les mécanismes psychologiques en jeu. Cette recherche pourrait révéler des modèles d'attributions qui influencent les réponses émotionnelles des conducteurs, leurs stratégies d'adaptation et leurs comportements ultérieurs sur la route.

¹ DGCCRF, Ministère de l'économie des finances et de souveraineté industrielle et numérique.

Dans le domaine du transport, notamment pour les chauffeurs indépendants, l'absence d'une entité régulatrice exerçant une autorité sur les conditions de travail peut être perçue comme une double réalité. D'un côté, cette autonomie offre une flexibilité appréciable, permettant aux chauffeurs de gérer leur propre horaire de travail. Cependant, cette liberté apparente comporte son lot d'inconvénients, principalement l'absence de mécanismes de sécurité et d'assurance formels pour ces professionnels. Cet équilibre délicat entre indépendance et vulnérabilité souligne l'importance de comprendre les nuances de cette dynamique complexe dans le secteur du transport.

I. Problématique

Les accidents et les risques routiers incarnent des scénarios distinctifs qui recourent des dimensions à la fois sociales et psychologiques. Ces situations servent de plateforme aux conducteurs pour manifester des attitudes et des comportements divers, façonnés par les interactions sociales inhérentes à divers contextes associés à l'usage de la route.

Alors que les services de covoiturage comme Indrive, Heetch et Careem continuent de remodeler le transport urbain, il existe un manque critique de connaissances dans notre compréhension de la manière dont les conducteurs associés à ces plates-formes attribuent la causalité aux accidents de la route.

Certes, tout accident de la route suscite une tentative d'explication ou de justification de la part des usagers de la route. Ce raisonnement banal consiste à attribuer l'accident à des facteurs humains ou environnementaux. Pour clarifier, l'attribution de l'accident s'inscrit dans le contexte de la causalité, catégorisée comme interne, impliquant l'acteur (ses capacités, comportements, etc.), ou externe, englobant les forces environnementales ou le destin (état des routes, autres, malchance, destin, etc.).

Cette étude vise à répondre à la question centrale suivante : Comment les facteurs sociaux et professionnels, notamment l'âge, le sexe, le niveau scolaire, la situation familiale, les accidents et les années d'ancienneté, influencent-ils les schémas d'attribution causale des conducteurs de VTC lorsqu'ils sont confrontés aux accidents routiers? En dévoilant ces tendances d'attribution, la recherche vise à apporter des informations susceptibles d'éclairer des interventions ciblées, d'améliorer les mesures de sécurité et d'affiner les stratégies de prévention des accidents dans le contexte dynamique de l'industrie du covoiturage.

II. Cadre théorique

La conceptualisation initiale de la notion d'attribution causale émerge dans les travaux de Heider (1958). Par la suite, des ajustements et des développements ont suivi cette première approche pour donner naissance aux théories de l'attribution causale (Jones & Davis, 1965 ; Kelley, 1973 ; Weiner, 1996). Malgré ces évolutions, la définition fondamentale de l'attribution causale demeure inchangée. Elle renvoie à la propension des individus à expliquer un phénomène ou un comportement en évaluant les associations logiques ou les co-variations entre les causes et les effets (Gyekye, 2010).

Les applications des théories de l'attribution causale sont fréquentes lors de l'analyse des accidents du travail et de la mise en place des politiques de gestion de la sécurité au sein des organisations. Dans une méta-analyse, Gyekye (2010) a recensé plusieurs travaux axés sur la prévention des accidents au sein des organisations, qui s'appuient sur les théories de l'attribution causale. Ces études se basent sur le concept élaboré par Kouabenan (1982), stipulant que la façon dont un individu explique un accident influence sa réaction face au risque. À partir de cette idée, des recherches tentent de démêler la complexité de ce processus psychologique en examinant divers déterminants psychosociaux des explications causales fournies pour les accidents.

Ces études démontrent comment l'explication des accidents peut être influencée par des facteurs tels que l'âge (Melia, Chisvert & Pardo, 2001 ; Salminen & Gyekye, 2007), l'expérience professionnelle (Mitchell & Wood, 1980 ; Kouabenan, 2002), la satisfaction au travail (Kouabenan, 1982, 1999 ; Gyekye & Salminen, 2006), l'expertise en matière de sécurité (Gherardi, Nicolini & Odella, 1998), l'appartenance religieuse (Gyekye & Salminen, 2007), le fatalisme (Kouabenan, 1998 ; Peltzer & Renner, 2003), le niveau hiérarchique (Kouabenan, 1982, 1999 ; Kouabenan, Gilibert, Medina & Bouzon, 2001), la culture (Kouabenan, 2001 ; Gyekye, 2001, 2006), l'expérience d'accidents (Kouabenan, 2002, Kouabenan et al., 2003a, 2007 ; Gonçalves, Da Silva, Lima, & Melia, 2008), le niveau d'implication dans l'accident (Kouabenan, 1985), le climat de sécurité (Gyekye, 2001; Hofmann & Stetzer, 1998), la pertinence personnelle et situationnelle (Shaver, 1970 ; Shaw & McMartin, 1977 ; Kouabenan, Gilibert, Medina, & Bouzon, 2001) et la taille de l'organisation (Hasle, Kines, & Andersen, 2009). Bien que cette méta-analyse ne soit pas exhaustive, elle met en évidence des travaux traitant de certains biais susceptibles d'influencer l'explication des accidents, tels que l'erreur fondamentale d'attribution (Ross, 1977 ; Kouabenan et al.

2001) et la tendance à l'auto-protection (Shaver, 1970 ; Kouabenan, 1985 ; Kouabenan et al. 2001). Il est pertinent de noter que, bien que certains de ces travaux se réfèrent aux théories de l'attribution causale, plusieurs d'entre eux sont des applications du modèle de l'explication causale naïve de l'accident initié par Kouabenan (1999).

Dans le contexte des accidents de la route, les individus peuvent attribuer la cause d'un accident soit à des facteurs internes (par exemple, leurs propres compétences de conduite, par exemple, la distraction) ou à des facteurs externes (par exemple, les conditions routières, le comportement des autres conducteurs) (Heider, 1958).

Erreur fondamentale d'attribution : Bien que des facteurs externes contribuent souvent aux accidents, les individus peuvent présenter une erreur fondamentale d'attribution en mettant trop l'accent sur les attributions internes lorsqu'ils jugent les autres personnes impliquées dans des accidents. Ce biais peut influencer les processus juridiques et les réclamations d'assurance (Ross, 1977).

Impact sur les réponses émotionnelles : les attributions causales dans les accidents de la route peuvent affecter de manière significative les réponses émotionnelles de l'individu. Ceux qui attribuent l'accident à des facteurs externes peuvent éprouver moins de culpabilité et de détresse que ceux qui l'attribuent à des facteurs internes (Weiner, 1985).

III. Cadre méthodologique

1. Méthode et outils de mesure

Cette étude avait quatre hypothèses de départ ;

- ↳ Les conducteurs de cette catégorie (VTC) montrent une tendance interne quand il s'agit de l'explication des causes de l'accident.
- ↳ Les femmes adoptent le style attributionnel interne concernant l'explication d'accident routier.
- ↳ Le niveau scolaire avancé incite le conducteur à adopter une méthode d'attribution interne pour expliquer les causes de l'accident de la route.
- ↳ Plus qu'il y a un cumul d'ancienneté plus que l'explication des causes de l'accident tende vers l'extérieure.
- ↳ Le fait d'être impliqué dans un accident dans le passé incite le conducteur à adopter une méthode d'attribution interne pour expliquer les facteurs ayant conduit à l'accident.

Pour vérifier ces hypothèses, nous avons souligné des facteurs diverses, notamment: genre, âge, niveau scolaire, antécédents d'implication dans un accident de la route et

ancienneté. Et le variable de style attributionnel adopter par les conducteurs (rices) pour expliquer les causes de l'accident routier. L'outil de recherche exploité était un questionnaire qui contient des questions sur les facteurs sociaux et professionnels, et une échelle de l'attribution causale des accidents de la route, inspirée de la traduction de l'échelle de Levinson (The internal puissants Others and Chance Scale, 1972), traduite en français par Loas & coll, a été traduite en arabe.

Les conducteurs participants ont été invités à répondre au questionnaire, soit en langue arabe (par écrit), et pour les participants illettrés (oralement) ; Nous avons l'habitude de commander des services de transport via les applications électroniques (Indrive, Heetch, Careem), et lorsque le chauffeur arrivait, nous lui demandions de remplir le questionnaire, puis il nous dirigeait à son tour vers d'autres chauffeurs.

2. Caractéristiques de l'échantillon

Cette étude a été réalisée auprès de 201 conducteurs (ices). 59.2% de notre échantillon d'étude étaient des hommes, et 40.8% étaient des femmes. L'âge de notre échantillon d'étude varie entre 18 et plus de 45 ans, le pourcentage de conducteurs appartenant à la tranche d'âge entre 25 et 34 ans est le plus élevé avec 49.3%, suivi par la tranche d'âge entre 18 et 24 ans avec un pourcentage de 28.9%, tandis que le pourcentage de la tranche d'âge entre 35 et 44 ans atteint 17.4%, et le pourcentage de conducteurs les plus âgés reste le plus faible à 4.5%.

Concernant le niveau scolaire, les membres de l'échantillon sont dominés par les conducteurs ayant un niveau universitaire à raison de 47.8%, suivis par les conducteurs ayant un niveau scolaire secondaires à raison de 26.9%, puis un niveau de formation professionnelle de 17.9% tandis que les pourcentages de conducteurs ayant un niveau primaire ou collège restent faibles et se situent respectivement à 1.5% et 2.5%.

40.8 % des participants à l'étude ont indiqué avoir été impliqués dans un accident de la route, tandis que 59.2% n'ont jamais été concernés par un tel incident. Et pour l'ancienneté, 10% ont une ancienneté de moins d'un an, 75.1% ont entre 1 et 9 ans d'ancienneté, et 14.9% ont entre 10 et 19 ans d'ancienneté.

IV. Résultats de l'étude

1. L'évaluation du style attributionnel chez l'échantillon :

Les résultats de l'évaluation quantitative du style attributionnel chez notre échantillon d'étude ont marqué en premier lieu une tendance vers l'explication interne pour les causes de l'accident routier ($M= 32,18$). La moyenne est élevée, nous soulignons que plus la moyenne est élevée, plus que le style attributionnel a une tendance vers l'explication interne. (Annexe 2)

D'après l'annexe 3 nous remarquons que 64,7% de notre échantillon adoptent un style attributionnel interne, tandis que 35,3% adoptent un style attributionnel externe, autrement dit, que le nombre des conducteurs qui expliquent les causes de l'accident routier par les facteurs interne est plus élevé par le double par rapport aux conducteurs qui attribuent les causes de l'accident à des facteurs externe.

Nous pouvons remarquer plus de détaille sur chaque item d'après l'annexe 1 qui représente les pourcentages des réponses de chaque conducteurs. Nous prenons deux exemples de chaque item de style attributionnel (deux items pour style attributionnel interne, et deux items pour le style attributionnel externe) :

- Style attributionnel interne :

AC1 : « C'est mon propre comportement en route qui détermine si j'ai un accident ou pas. » ; 53,7% ont répondu par 'd'accord', et 34,3% par 'plutôt d'accord' ; autrement dit que 88% des conducteurs considèrent leurs propres comportements ont un rôle dans l'éventualité de l'accident routier.

AC6 : « Je peux éviter les accidents si je fais attention à la route. » ; 61,7% ont répondu par 'd'accord', et 17,4% par 'plutôt d'accord' ; autrement dit, Des conducteurs qui estiment que leur attention est déterminante pour qu'un accident survienne ou non, s'élève à 79,1%.

- Style attributionnel externe :

AC5 : « C'est le destin qui détermine si je dois avoir d'accident ou pas. » ; 68,7% ont répondu par 'plutôt pas d'accord', et 26,9% ont répondu par 'd'accord' ; cela veut dire que le pourcentage des conducteurs qui croient au destin comme déterminant de l'éventualité de l'accident et plus faible.

AC11 : « L'état des routes est à l'origine d'accidents » ; 77,6% de l'échantillon ont répondu par 'plutôt d'accord', et 18,4% par 'd'accord', dans cet item nous remarquons que même si les conducteurs ont montrés une tendance vers l'explication interne, mais pour cet item nous remarquons que 96% sont d'accord ou plutôt d'accord avec le déterminant de l'infrastructure des routes forme un facteur explicatif quand il y a un accident.

2. Le style attributionnel selon les facteurs sociaux :

Nous avons indiqués trois facteurs sociaux sur notre échantillon pour analyser le style attributionnel adopté par les conducteurs. Pour le facteur du genre, 60,98% des femmes conductrices ont montrées un style attributionnel interne, et 39,02% expliquent les causes de l'accident par les facteurs externes, les pourcentages restent proches par rapport aux hommes conducteurs ; les résultats sont alignés avec la tendance générale du l'échantillon, autrement dit, la majorité des conducteurs et des conductrices s'orientent vers l'explication par les facteurs internes en ce qui concerne l'accident routier. Pour le facteur d'âge les résultats ont montrées que 74,65% des conducteurs qui adoptent un style attributionnel externe, s'appartient à la tranche d'âge entre 25 et 34 ans, et c'est la proportion la plus importante, suivi par la tranche d'âge entre 18 et 24 ans. Pour le style attributionnel interne les tranches d'âge les plus dominantes sont entre 25 et 34 ans avec un pourcentage de 35,38%, ce dernier est plus proche au 34,62% qu'est la proportion des conducteurs qui ont l'âge entre 18 et 24 ans. Et pour le dernier facteur, les résultats ont montrées que plus que le niveau scolaire d'élève de primaire au secondaire plus que l'échantillon montre une tendance attributionnelle interne, et même pour le niveau de formation professionnelle le pourcentage reste élevé 16,93%.

3. Le style attributionnel selon les facteurs professionnels :

Dans cet étude nous avons soulignés 2 facteurs professionnels, commençons par le facteur d'ancienneté, les conducteurs ont montrés que les pourcentages les plus importants sont enregistrés chez les conducteurs du tranche d'âge entre 1 et 9 ans à la fois pour le style attributionnel externe 83,81% et interne 70,77% ; nous pouvons considérer que les années d'ancienneté cumulées jouent un rôle significative dans la perception des causes de l'accident

routiers chez cette catégorie des conducteurs. Autrement dit, plus le conducteur cumule un nombre d'ancienneté plus qu'il commence à expliquer les causes de l'accident par les facteurs liés à les facteurs externes. Pour le dernier facteur, les antécédents d'avoir accident, les pourcentages des conducteurs qui expliquent les causes de l'accident par les facteurs interne sont égaux 50% Ils n'ont jamais eu d'accident, 50% ont eu accident, alors que les conducteurs qui attribuent les causes d'accident aux facteurs externe 76,06% n'ont jamais eu d'accident, tandis que 23,94% ont eu accident.

V. Discussion des résultats :

Grâce aux résultats de la recherche, il a été constaté que l'échantillon étudié présentait une méthode d'attribution interne de l'accident, ce qui confirme la première hypothèse, autrement dit, les conducteurs de cette catégorie considèrent les facteurs liés à leurs comportements et leurs compétences de conduite sont responsables de l'apparition, de l'implication ou de la cause de l'accident. Ces résultats contredisent ceux trouvés dans des études précédentes. Dans l'étude menée par Palat & Delhomme (2018), les résultats ont montré que les conducteurs ont tendance à attribuer à leur comportement des causes externes qui conduisent à des quasi-accidents (Palat & Delhomme, 2018). Dans une étude menée par Boua (2021) alors qu'il travaillait sur sa thèse de doctorat sur « Le comportement des usagers de la route au Maroc : le rôle des croyances, la perception du risque et l'interprétation naïve des accidents » (2021), Boua, il a conclu que les usagers de la route croient que les accidents se produisent à certaines personnes et pas à d'autres, comme l'indiquent les commentaires ; Un grand nombre de participants ont indiqué que l'accident survenu à certaines personnes et pas à d'autres est dû à la volonté et au destin de Dieu ; Un nombre également important de commentaires de participants ont fait référence à la distraction et au manque d'attention en conduisant (48 fois, 30.6 %). Certains commentaires mentionnent des excès de vitesse (13 fois, 8.3 %), le non-respect du code de la route (refus de céder le passage, dépassement dangereux, etc.) (11 fois, 7 %), ainsi que la somnolence et la fatigue au volant (8 cas, 5.1 %). Ces dernières observations sont cependant moins importantes pour les participants (Boua, 2021).

Les résultats obtenus au cours de cette étude peuvent être interprétés comme indiquant que les conducteurs appartiennent à une nouvelle catégorie, ce qui se reflète dans la conscience qu'ils ne sont pas des conducteurs professionnels, mais qu'ils travaillent dans le domaine de la conduite professionnelle et qu'ils ne remplissent pas les conditions spécifiées

dans la loi sur la conduite professionnelle au Maroc, qui les sensibilise au danger de provoquer un accident de la route, un accident ou une implication dans celui-ci, car cela entraînera une sorte de problème juridique, en raison de l'absence de cadre juridique pour réglementer leur travail. Toutes ces raisons les incitent à être prudents quant aux stratégies de conduite qu'ils adoptent afin d'éviter les problèmes.

Pour les facteurs sociaux que nous avons étudiés durant cette recherche, les résultats concernant le facteur genre ont montré que le pourcentage de conductrices ayant adopté un style d'attribution interne était élevé par rapport à celles ayant adopté un style d'attribution externe, ce qui confirme notre deuxième hypothèse, cela concorde avec une étude menée par Rohlman (2001), sur l'attribution de la cause des accidents de la route, selon laquelle les hommes ont tendance à attribuer davantage les causes externes aux accidents que les femmes (Rohlman, 2001). Les résultats obtenus concernant ce facteur peuvent s'expliquer par la culture de la société Marocaine concernant la conduite automobile des femmes. Il existe une prédominance des représentations sociales qui déterminent les perceptions sur la capacité des femmes à conduire. Nous constatons également que ces convictions ont également fuité vers les femmes à leur tour. , même si cela leur est lié, car ils ont commencé à adopter ces convictions, ce qui les amène à attribuer les causes de l'accident à leur incapacité à suivre le rythme des hommes en matière de conduite. En ce qui concerne le facteur du niveau scolaire, notre étude a montré que plus le niveau scolaire du conducteur est élevé, plus le style d'attribution tend vers l'intérieur, c'est-à-dire que plus le niveau d'éducation du conducteur est élevé, plus cela l'incite à lier les causes de l'accident aux facteurs qui y sont liés, ces résultats obtenus confirment notre troisième hypothèse, Cela concorde avec les résultats de l'étude menée par Palat et Delhomme (2018), qui ont révélé que les conducteurs très instruits ont tendance à attribuer les quasi-accidents à des facteurs internes, tels que leur propre comportement ou leurs compétences, plutôt qu'à des facteurs externes, comme le comportement des autres conducteurs ou les conditions routières. (Palat & Delhomme, 2018). Alors que d'autres études n'ont trouvé aucune relation significative entre le facteur niveau d'éducation et le style d'attribution des conducteurs. (Kouabenan, 2001)

Pour les facteurs professionnels que nous avons soulignés durant cette recherche, les résultats concernant le facteur d'ancienneté ont montrés que plus le nombre d'années d'ancienneté est élevé, plus le style d'attribution a tendance à être externe, c'est-à-dire que le conducteur explique les causes de l'accident par des facteurs externes qui ne lui sont pas liés. Cela confirme la quatrième hypothèse. Il convient de noter ici que cette catégorie de

conducteurs est nouvelle, ce qui conduit à une interprétation limitée de ces résultats liés à l'ancienneté, en raison de l'absence de ce facteur dans les grands nombres. Nous ne traitons pas de conducteurs ayant des années d'expérience supérieures à 10 ans, parce que ce n'est pas disponible. Dans une étude menée par Ettouzani sur l'attribution causale des accidents de la route lors de la préparation de sa thèse de doctorat (2014), les résultats de cette étude ont montré que l'accumulation d'années d'ancienneté incite les conducteurs à adopter des explications liées aux facteurs qui y sont associés. Les conducteurs ayant plus de 10 ans d'expérience ont montré un style d'attribution interne, tandis que les conducteurs ayant accumulé moins de 5 ans d'ancienneté ont montré un style d'attribution externe (Ettouzani, 2014). Cependant, la catégorie sur laquelle l'étude a été menée est celle des conducteurs des petits taxis, ce qui limite le rapprochement des résultats de cette étude avec celui que nous avons mené sur les conducteurs de VTC. Pour le dernier facteur professionnel et qui concerne l'expérience du conducteur avec l'accident dans le passé, les résultats de l'étude ont montré que cet expérience peut jouer un rôle primordiale dans la perception du l'explication causale de situation de l'accident, autrement dit, le pourcentage de conducteurs qui n'ont jamais été impliqués dans un accident et qui attribuent les causes de l'accident à des facteurs externes est plus élevé que ceux qui y ont été exposés, ces résultats confirment notre cinquième hypothèse. Dans la même étude, menée par Palat et Delhomme (2018), il a été constaté que les conducteurs ayant subi un accident dans le passé avaient tendance à attribuer la cause de l'accident à des facteurs externes, tels que le comportement des autres conducteurs ou les conditions routières, plutôt qu'à des facteurs internes, tels que leur propre comportement ou leurs compétences, plutôt que d'attribuer la cause de l'accident à des facteurs internes, comme leur comportement ou leurs compétences (Palat & Delhomme, 2018).

Conclusion

Cette étude met en lumière une catégorie unique de conducteurs au Maroc qui sont confrontés au défi d'opérer au sein d'une structure juridique non réglementée. La recherche s'est penchée sur la formation de leurs perceptions concernant les accidents de la route, en examinant les variations influencées par des facteurs sociaux et professionnels clés tels que le genre, le niveau scolaire, les années d'ancienneté et les accidents antérieurs. L'absence d'un cadre réglementaire clair pour cette catégorie présente des risques potentiels pour la sécurité routière. En conséquence, il est impératif que les autorités envisagent de mettre en œuvre des politiques et des réglementations qui répondent aux besoins et défis spécifiques rencontrés par ces conducteurs. La mise en place d'une structure juridique globale contribue non seulement à un environnement de circulation plus sûr, mais garantit également des conditions justes et équitables pour ce groupe unique de conducteurs. Les recommandations incluent le développement de programmes éducatifs adaptés aux défis spécifiques rencontrés par ces conducteurs, ainsi que la mise en place de mécanismes de formation et de soutien continus. En s'attaquant à ces problèmes, les autorités peuvent jouer un rôle central dans l'atténuation des accidents de la route et dans le renforcement du contrôle et de la réglementation globale de cette catégorie distincte de conducteurs.

Bibliographie

- Ayim Gyekye, S., & Salminen, S. (2007). Workplace safety perceptions and perceived organizational support: do supportive perceptions influence safety perceptions? *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics*, 13(2), 189-200.
- Boua, M. (2021). Comportements des usagers de la route au Maroc: rôle des croyances, de la perception des risques et de l'explication naïve des accidents (Doctoral dissertation, Université Grenoble Alpes [2020-....]; Université Mohammed V (Rabat)).
- Cadet, B., & Kouabenan, D. R. (2005). Évaluer et modéliser les risques : apports et limites de différents paradigmes dans le diagnostic de sécurité. *Le travail humain*, 68(1), 7-35.
- Ettouzani, A., (2013). Représentation des causes des accidents de la circulation et prévention des risques routiers: Croyances et pratiques des conducteurs professionnels [Thèse de doctorat non publiée]. Université Mohammed V de Rabat.
- Ghazali A. (2014). L'optimisme comparatif et le comportement de prévention chez les conducteurs professionnels : quelques déterminants sociaux et professionnels. In revue de la faculté des lettres et des sciences humaines. Caddi Ayyad. Marrakech.
- Ghazali, A. (2017). Les biais sociocognitifs sont-ils un prédicteur du comportement préventif adopté par les conducteurs professionnels ?, séminaire international, Le comportement des usagers de la route, sous l'égide du ministère d'équipement, du transport et de la logistique.
- Gherardi, S., Nicolini, D., & Odella, F. (1998). Toward a social understanding of how people learn in organizations: The notion of situated curriculum. *Management learning*, 29(3), 273-297.
- Gyekye, S. A. (2010). Occupational safety management: The role of causal attribution. *International Journal of Psychology*, 45(6), 405-416.
- Gyekye, S. A., & Salminen, S. (2007). Religious beliefs and responsibility attributions for industrial accidents among Ghanaian workers. *Journal for the Study of Religion*, 73-86.
- Hasle, P., Kines, P., & Andersen, L. P. (2009). Small enterprise owners' accident causation attribution and prevention. *Safety science*, 47(1), 9-19.
- Heider, F. (1958). The naive analysis of action.
- Hofmann, D. A., & Stetzer, A. (1998). The role of safety climate and communication in accident interpretation: Implications for learning from negative events. *Academy of management journal*, 41(6), 644-657.
- Jones, E. E., & Davis, K. E. (1965). From acts to dispositions the attribution process in person perception. In *Advances in experimental social psychology* (Vol. 2, pp. 219-266). Academic Press.
- Kelley, H. H. (1973). The processes of causal attribution. *American psychologist*, 28(2), 107.
- Kouabenan, D. R. (1982). *Représentations de la genèse des accidents du travail : déterminants des attributions causales* (Doctoral dissertation, Éditeur inconnu).
- Kouabenan, D. R. (1998). Beliefs and the perception of risks and accidents. *Risk Analysis*, 18(3), 243-252.

- Kouabenan, D. R. (2001). Culture, perception des risques et explication des accidents. *Bulletin de psychologie*, 54(453), 329-342.
- Kouabenan, D. R. (2002). Occupation, driving experience, and risk and accident perception. *Journal of Risk Research*, 5(1), 49-68.
- Kouabenan, D. R., Medina, M., Gilibert, D., & Bouzon, F. (2001). Hierarchical position, gender, accident severity, and causal attribution. *Journal of Applied Social Psychology*, 31(3), 553-575.
- Kouabenan, D. R., Medina, M., Gilibert, D., & Bouzon, F. (2001). Hierarchical position, gender, accident severity, and causal attribution. *Journal of Applied Social Psychology*, 31(3), 553-575.
- Melia, J. L., Chisvert, M., & Pardo, E. (2001). Procedural model of the attributions and attitudes towards work accidents: Measurements and intervention strategies. *Journal of Work and Organisational Psychology*, 17, 63-90.
- Mitchell, T. R., & Wood, R. E. (1980). Supervisor's responses to subordinate poor performance: A test of an attributional model. *Organizational Behavior and Human Performance*, 25(1), 123-138.
- Palat, B., & Delhomme, P. (2018). Causal attribution in explanations of near-crash events behind the wheel, and its relationship to comparative judgments. *Journal of safety research*, 65, 133-139.
- Peltzer, K., & Renner, W. (2003). Superstition, risk-taking and risk perception of accidents among South African taxi drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 35(4), 619-623.
- Ross, L. (1977). The intuitive psychologist and his shortcomings: Distortions in the attribution process. In *Advances in experimental social psychology* (Vol. 10, pp. 173-220). Academic Press.
- Shaver, K. G. (1970). Defensive attribution: Effects of severity and relevance on the responsibility assigned for an accident. *Journal of personality and social psychology*, 14(2), 101.
- Weiner, B., Siegel, J., & Shaughnessy, M. F. (1996). An interview with Bernard Weiner. *Educational Psychology Review*, 165-174.

Annexes

Annexe 1 : Résultats d'échelle du style attributionnel des accidents routiers

	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	D'accord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord	Total
AC1	0%	8%	53,7%	34,3%	4%	100%
AC2	0%	0%	5,5%	77,1%	17,4%	100%
AC3	1%	11,4%	70,1%	14,4%	3%	100%
AC4	3,5%	86,1%	9%	1,5%	0%	100%
AC5	0%	68,7%	26,9%	0%	4,5%	100%
AC6	0%	15,4%	61,7%	17,4%	5,5%	100%
AC7	0%	0%	64,7%	35,3%	0%	100%
AC8	0%	20,9%	64,2%	10,4%	4,5%	100%
AC9	0%	0%	71,1%	25,9%	3%	100%
AC10	0%	0%	65,2%	32,8%	2%	100%
AC11	0%	0%	18,4%	77,6%	4%	100%
AC12	3,5%	86,6%	10%	0%	0%	100%
AC13	0%	11,9%	71,1%	11,4%	5,5%	100%
AC14	0%	0%	12,9%	84,1%	3%	100%
AC15	2%	36,3%	55,7%	6%	0%	100%

Annexe 2 : La moyenne du style attributionnel

Style attributionnel		
N	Valide	201
	Manquant	0
	Moyenne	32,18

*Plus la moyenne est élevée le style attributionnel est interne

Annexe 3 : Le % du style attributionnel adopté par l'échantillon

		Fréquence	Pourcentage
Valide	externe	71	35,3%
	interne	130	64,7%
	Total	201	100,0

