

Santé et Sécurité : contribution de la psychologie à l'étude et à la gestion des risques

Dongo Rémi Kouabenan,
Université Pierre Mendès France,
Grenoble II, France

L'étude et la prévention des risques et des accidents est de nos jours une préoccupation essentielle dans les organisations, notamment dans les organisations industrielles, que ce soit dans les pays industrialisés ou dans les pays en voie de développement. Les systèmes modernes de production parfois hautement sophistiqués génèrent des risques et des maladies qui affectent la santé des travailleurs, mais parfois aussi celles des populations vivant à proximité des zones de production, et même dans certains cas, les générations futures. Le cas des pollutions industrielles engendrées par les accidents nucléaires ou chimiques ces dernières années, est à ce titre très édifiant. Parmi les catastrophes les plus célèbres, on se souviendra de l'accident nucléaire survenu le 26 avril 1986 à Tchernobyl en Ukraine (7 millions de personnes affectées selon le secrétaire général de l'ONU), celui survenu le 3 décembre 1984 à l'usine de pesticides d'Union Carbide à Bhopal en Inde (plus de 8 000 morts dans les trois premiers jours et plus de 20 000 en près de 20 ans), la fusion d'un réacteur nucléaire sur l'île de Three Mile Island en Pennsylvanie (États-Unis) en mars 1979, l'accident de Seveso en Italie le 10 juillet 1976 (193 personnes contaminées) ou très récemment en France, l'explosion de l'usine AZF à Toulouse (France) en 2001 (30 morts et de lourds dégâts matériels), etc. Outre les conséquences humaines (décès, handicaps), ces catastrophes ont occasionné des dégâts très importants sur l'environnement (pollution, sol souillé pour l'agriculture, etc.), des dégâts matériels appréciables, des effets nocifs sur la santé des salariés, de la population avoisinante, des secouristes, sur la santé et la procréation (cancers, difficulté de procréation, malformations génétiques, etc.), et des conséquences qui dans certains cas traversent non seulement les frontières de l'entreprise, mais aussi les frontières de plusieurs pays (l'accident de Tchernobyl a eu des répercussions dans nombreux pays, y compris en France). Ces catastrophes, malgré l'émotion qu'elles peuvent susciter, ne représentent cependant qu'un aspect des accidents auxquels sont exposés quotidiennement des millions de travailleurs à travers le monde.

D'après une estimation du Bureau International du Travail (BIT) rendue publique en avril 2005 à l'occasion de la journée mondiale sur la sécurité et la santé au travail, les accidents du travail et les maladies professionnelles causent la mort de deux millions de personnes chaque année ; le risque professionnel est en

augmentation du fait de la rapide industrialisation de certains pays développés. D'après cette évaluation, le risque de maladie professionnelle serait aujourd'hui le plus grand danger auquel sont exposés les travailleurs sur leur lieu de travail. En effet, ces maladies tuent 1,7 million de personnes par an ; ce qui donne un rapport de quatre décès causés par une maladie professionnelle pour un décès causé par un accident.

Il ressort également des dernières estimations du Bureau International du Travail (BIT) qu'en plus des décès liés au travail, il se produit chaque année près de 268 millions d'accidents du travail non mortels, qui sont suivis d'au moins trois jours consécutifs de congé, sans compter les 160 millions de nouveaux cas de maladies professionnelles qui sont enregistrés chaque année. L'OIT a déjà estimé à près de 4 pour cent la part des indemnités et absences du travail dues aux accidents du travail et aux maladies professionnelles dans le PIB mondial. La répartition par région montre que le nombre des accidents du travail a fini par diminuer dans beaucoup de pays industrialisés et de pays nouvellement industrialisés, contrairement à certains pays d'Asie et d'Amérique latine qui connaissent un développement rapide, où ces accidents sont en progression. Il ressort en particulier de l'analyse du BIT que, si le nombre des accidents du travail mortels et celui des accidents du travail non mortels a stagné, voire diminué, dans la plupart des régions, en Chine, au contraire celui des accidents mortels aurait fortement augmenté, passant de 73 000 à 90 500 entre 1998 et 2001, et celui des accidents causant au moins trois journées d'absence du travail serait passé de 56 millions à 69 millions. Entre-temps, en Amérique latine, l'augmentation des effectifs du secteur du bâtiment et le développement de ce secteur, surtout au Brésil et au Mexique, auraient déclenché une forte progression des accidents mortels, qui serait passé de 29 500 à 39 500 au cours de cette même période

(<http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2005/pr18/fr/index.html>).

Ainsi, convient-il donc d'ajouter aux accidents du travail, les maladies professionnelles de plus en plus nombreuses dues à une exposition à de mauvaises conditions de travail ou des conditions de travail pénibles, voire désastreuses ainsi que les accidents de trajet lorsque le travailleur se rend de son domicile à son travail, et vice-versa. Le nombre des maladies professionnelles progresse un peu partout, que ce soit dans les pays développés ou

dans les pays moins développés. Cette recrudescence des maladies professionnelles s'explique non seulement par des conditions de travail de plus en plus mauvaises et stressantes, mais aussi par l'évolution des mentalités, l'évolution des connaissances scientifiques ainsi que l'évolution de la législation du travail qui reconnaît de plus en plus de maladies comme ayant une origine professionnelle. Par contre, si le nombre d'accidents du travail stagne, voire diminue dans certains pays industrialisés, il tend au contraire à augmenter dans les pays nouvellement industrialisés ou en voie de développement. Des données chiffrées sont fournies pour la Roumanie (pays en voie d'industrialisation) et la France (pays industrialisé) dans le chapitre rédigé par Oprea et Kouabenan.

Les conséquences des accidents s'apprécient non seulement à travers les statistiques de mortalité (nombre de tués) et de morbidité accidentelles (nombre de blessés et d'handicapés suite à un accident) ou de leurs effets sur l'environnement et les générations futures, mais aussi à travers les effets psychologiques, sociaux et économiques des accidents tant au niveau des victimes, de leur famille, de l'organisation ou de l'entreprise, mais aussi sur la collectivité dans son ensemble (voir Kouabenan et Alladoum, 1997, Kouabenan, 1999 pour plus de détails).

La nécessité de l'étude et de la prévention des accidents ne fait donc plus l'ombre d'aucun doute. A ce titre, divers travaux sont entrepris çà et là, à la fois pour comprendre les mécanismes de production des accidents et pour initier des actions visant à maîtriser les risques et à rendre plus saines les conditions de travail. Cependant, la maîtrise des risques représente une entreprise tellement complexe qu'aucune discipline scientifique à elle seule ne peut prétendre le cerner et le circonscrire. Une véritable action pluridisciplinaire est requise. A défaut d'une telle action en réalité difficile à mettre en œuvre, nombreuses disciplines scientifiques tentent de l'aborder avec l'éclairage de leur science et de leur méthodologie. Ainsi, le technicien ou l'ingénieur se préoccupent généralement de rendre le dispositif technique moins dangereux ou plus fiable en y adjoignant par exemple des dispositifs de protection ; le médecin peut intervenir pour prévenir, atténuer ou traiter la blessure ; le législateur, par des lois dont certaines vont jusqu'à considérer l'accident comme un acte criminel au même titre que les délits (criminels) ordinaires (donc passible de sanctions pénales), peut faire jouer la menace

pénale ou juridique en faveur de la prévention des accidents ; l'économiste peut estimer les coûts relatifs des procédés de travail sûrs et moins sûrs et faire apprécier les gains réalisés par la prévention; l'anthropologue peut examiner l'influence des valeurs culturelles sur la prise de risque, mais aussi les valeurs culturelles sociétales ou organisationnelles concernant la sécurité; l'historien peut s'intéresser au développement de la législation et des travaux sur la sécurité et celui des différentes protections afin d'éclairer les actions actuelles; le politologue peut analyser les forces politiques qui influencent la législation sur la sécurité, etc. Dans cette veine, la contribution de la psychologie et de l'ergonomie demeure très appréciable.

L'apport de la psychologie à l'étude des risques est d'autant plus important qu'on "imagine mal un accident où l'activité d'un homme ne soit pas impliquée, cet homme n'étant d'ailleurs pas forcément la victime ou l'agent immédiat. En effet, l'environnement technique - au sens large - qui participe à la genèse de l'accident, n'est-il pas lui-même le fruit d'activités humaines"? (Leplat, 1982, p. 623). En effet, des progrès importants ont été accomplis du point de vue des dispositifs techniques et des systèmes de production qu'on peut considérer, pour un grand nombre d'entre eux, comme relativement faibles; du moins dans les pays hautement industrialisés. Malgré ces progrès, il subsiste encore cependant un grand nombre d'accidents au niveau desquels l'intervention de la composante humaine du système sociotechnique semble jouer un rôle appréciable. Sans tomber dans un discours facile qui fait de l'homme le bouc émissaire, mais en le considérant au contraire comme le maillon d'un système (le système sociotechnique) dont la fiabilité repose sur une bonne articulation entre le social et le technique, il semble important de chercher à comprendre le fonctionnement sociocognitif de l'homme confronté à une situation de travail et les mécanismes qu'il met en œuvre pour faire face ou gérer les risques. Les contributions de la psychologie à l'étude et à la prévention des accidents et des risques sont nombreuses. Cela va de l'analyse causale des accidents à celui de la définition des stratégies de prévention. Nous n'avons pas l'intention de relater tous ses travaux dont on trouvera des traces dans nos différents écrits (Exemple : Kouabenan, 1999, 2003, 2004, 2006). A titre d'exemples, un certain nombre de travaux psychologiques ont visé à examiner les caractéristiques individuelles qui influencent l'exposition au risque et l'accidentabilité, notamment les traits de personnalité, les

perceptions, les réactions typiques et les caractéristiques psychosociologiques des personnes exposées aux risques ou impliquées dans les accidents avec comme ambition d'élaborer des tests psychotechniques dits de sécurité. On y trouve aussi des études sur l'analyse psychologique de l'activité qui visent à reconstituer la genèse de l'accident, identifier les sources de difficultés dans l'exécution du travail, décrire les erreurs, les incidents et les risques dans le travail, ainsi qu'à cerner les modalités des interactions dans le travail et les défaillances éventuelles susceptibles d'influencer négativement la sécurité générale du système (Faverge, 1967 ; Leplat, 1995). On peut enfin citer les études qui visent à appréhender le fonctionnement sociocognitif des individus confrontés aux situations à risques. Dans ces derniers travaux, on cherche à cerner les déterminants et les mécanismes des représentations et de la perception du risque ou les mécanismes de l'explication causale des accidents, ainsi que leur lien avec les comportements de prise de risque ou d'autoprotection. Les travaux réunis dans ce numéro spécial visent justement à donner un aperçu de ce dernier courant de travaux qui représente un courant très prometteur et en plein développement. Ils couvrent également des domaines de risques divers (travail, circulation routière, santé)

Ainsi, après avoir présenté quelques définitions de la notion de risque et souligné les difficultés de son évaluation, Bernard Cadet décrit-il un certain nombre de méthodes d'étude de l'évaluation subjective du risque et mentionne quelques-uns des biais liés à la perception par l'individu des risques. Dans leur article, Bruno Chauvin, Dimitri Macri et Etienne Mullet montrent, à travers la comparaison entre 19 pays appartenant à différentes zones géographiques de la planète, que la perception des risques varie suivant les pays, et notamment en fonction de la culture inculquée par les médias. Les autres articles s'emploient à montrer de manière concrète comment opèrent la perception des risques et l'explication spontanée ou naïve des accidents (Kouabenan, 1999) dans divers contextes de risques. Presque toutes ces études se réfèrent aux travaux de Kouabenan (1999, Kouabenan *et al.*, 2006) sur l'explication naïve des accidents et la perception des risques. Ainsi, Stéphanie Bordel *et al.*, montrent-ils que les explications naïves ou spontanées des accidents de la route sont soumis à des biais défensifs et à des biais d'autocomplaisance, visant pour les victimes à défendre l'estime de soi et à se

protéger d'un blâme éventuel ; et pour les observateurs à se protéger de l'idée qu'ils pourraient se retrouver dans la même situation accidentelle. Cécile van de Leemput et Ophélie Amélin s'intéressent quant à elles à l'explication naïve des accidents et de la perception des risques en s'adressant à des collègues de victimes d'accidents du travail et mettent en évidence entre autres un biais d'optimisme comparatif. Gandit et al. examinent précisément le lien entre le biais d'optimisme comparatif, le contrôle perçu, la connaissance des dispositifs de sécurité et le comportement lors d'un incendie dans un tunnel routier. Sylvie Bonin-Scaon et Gérard Chasseigne s'intéressent aux risques de santé, notamment à une méthode d'apprentissage des risques liés à la consommation combinée d'alcool et de tabac. Enfin, Raluca Oprea et Rémi Kouabenan présentent une étude sur la perception des risques et l'explication des accidents dans une entreprise roumaine en tenant compte de la position hiérarchique et de l'ancienneté des salariés et trouvent des résultats proches de ceux qui ont été obtenus dans des travaux antérieurs (Kouabenan, 1998, 1999).

Nous espérons que le lecteur trouvera du plaisir à lire ces différents articles et que cette lecture lui donnera envie d'initier des actions de recherche ou d'intervention en faveur de la prévention des accidents et de la santé des travailleurs et de la population en général.

Bibliographie

- Faverge, J.-M. (1967). *Psychosociologie des accidents du travail*. Paris : Presses Universitaires de France
- Kouabenan, D.R. & Alladoum, D. (1997). Répercussions psychologiques et socio-économiques d'une situation de non-emploi consécutive à un accident du travail. *Carriérologie*, 3/4, 339-360.
- Kouabenan, D.R. & Dubois, M. (2003) (s/direct. de). *Les risques professionnels : évolution des approches. Nouvelles perspectives*. Toulouse : Éditions Octarès
- Kouabenan, D.R. (1998). Beliefs and the perception of risks and accidents. *Risk Analysis, An International Journal*, 18(3), 243-252.
- Kouabenan, D.R. (1999). *Explication naïve de l'accident et prévention*. Paris : Presses Universitaires de France.
- Kouabenan, D.R. (2004). Contribuția psihologiei și ergonomiei la studiul și prevenția riscurilor (Contribution de la psychologie et de l'ergonomie à l'étude et à la prévention des risques). In H. Pitariu, *Ergonomie Cognitiva: Teorii, Modele, Aplicații (Cognitive Ergonomics: Theory, Models, Applications)*
- Kouabenan, D.R., Cadet B., Hermand, D., Muñoz Sastre, M.T. (eds) (2006): *Psychologie du risque: Identifier, évaluer, prévenir*. Bruxelles : De Boeck Université.
- Leplat, J. (1982). Psychologie et étude des accidents. In *Psychologie du Travail : Perspective 1990*. Actes du 2^e congrès de psychologie du travail de langue française. Issy-Les-Moulineaux, France : Editions EAP, 623-631.
- Leplat, J. (1995). Cause et risque dans l'analyse des accidents. *Revue Roumaine de Psychologie*, 39, 9-24.