

Culture, perception des risques et explications des accidents

Dongo Rémi KOUABENAN*

Nous avons hésité entre plusieurs entrées plausibles pour ce numéro spécial sur la psychologie du travail. Plutôt que de traiter de l'évolution des études de psychologie sur la sécurité et d'en décrire les perspectives actuelles, ou de nous centrer sur l'explication naïve des accidents (Kouabenan, 1999) (1), nous avons choisi de développer un aspect particulier de la perception des risques et de l'explication psychologique des accidents, un aspect très actuel et sans doute prometteur, qui prend en compte l'impact des variables culturelles dans l'appréhension du risque et dans la définition des stratégies de prévention. Nous commencerons par décrire l'intérêt que représente la perception des risques et l'explication des accidents par l'individu ordinaire, ou le profane, dans les investigations sur la sécurité. La culture sera ensuite définie et présentée comme une des sources possibles de biais dans l'analyse « naïve » des risques et des accidents, et comme offrant des ressources pour faire face au danger. Après cela, nous présenterons des études montrant l'impact des cultures sociétales (nationales ou ethniques) sur la perception des risques, et nous exposerons quelques exemples de modèles culturels d'analyse du risque. Puis, nous décrirons l'impact de certaines croyances fatalistes et superstitieuses sur la perception de la causalité des événements, et nous terminerons par l'analyse de l'influence des cultures organisationnelles ou corporatistes sur la sécurité. En guise de conclusion, nous tenterons de décrire l'impact possible des croyances culturelles sur l'élaboration des stratégies de prévention et la réceptivité aux messages qu'elles véhiculent. Mais nous rappellerons, aussi, les limites des études actuelles sur le lien entre la culture et la sécurité. Nous convenons qu'il s'agit là d'un vaste programme. Nous espérons cependant parvenir à offrir au lecteur suffisamment d'éléments pour cerner l'importance de la diversité culturelle dans le management de la sécurité, en nous appuyant, chaque fois que c'est possible, sur des exemples.

LA CULTURE COMME SOURCE DE PERCEPTION ET D'EXPLICATION DES ACCIDENTS

La perception des risques et l'explication des accidents

L'identification, l'évaluation et la gestion des risques pour l'environnement, ainsi que pour la santé et la sécurité des populations, est aujourd'hui plus que jamais l'objet d'un grand débat dans les civilisations occidentales (Dake, 1992). La perception des risques et l'explication naïve des accidents apparaissent, dès lors, comme des voies de recherche crédibles pour comprendre les accidents et influencer les actions de prévention (Kouabenan, 1999). Les limites des mesures techniques de sécurité se font de plus en plus sentir et l'imbrication des comportements dans le rapport de l'homme au risque en font un axe de recherche prometteur, car riche en enseignements. Un certain nombre de mesures de sécurité ne sont pas respectées ou sont contournées ; les campagnes de prévention semblent très souvent rencontrer une grande indifférence de la part de la population visée. Certaines personnes semblent prendre « délibérément » des risques ; d'autres semblent le faire par ignorance. Certains risques sont sous-estimés quand d'autres sont surestimés (Bastide et Pagès, 1987).

La perception du risque par le public profane prend de plus en plus d'importance. En effet, de plus en plus, celui-ci veut avoir son mot à dire sur la gestion des risques ; être informé sur les risques auxquels il s'expose, pouvoir s'exprimer sur le choix des sites d'installations à risques, et « même voter sur la légitimité de certaines technologies »

(*) Laboratoire de psychologie sociale, Université Pierre Mendès France, UFR SHS, BP 47, 38040 Grenoble Cedex 9.

(1) Deux autres études sont à paraître : Kouabenan (D. R.), *Décision, perception du risque et sécurité* [2000], dans Lemoine (C.) et Bernaud (J. L.), *Le psychologue dans l'entreprise (Modèles, méthodes et pratiques)*, et Kouabenan [D. R.], *Explication ordinaire des accidents, perception des risques et stratégies de protection* [2000], *Pratiques psychologiques*, n° spécial sur « Bien-être subjectif et facteurs de protection ».

(Fischhoff, 1987, p. 493). La peur du public se trouve exacerbée par la multiplication des risques de santé, des risques environnementaux et des risques technologiques divers avec l'apparition de risques nouveaux au niveau des produits de consommation (nourriture, air, eau), des produits chimiques, énergétiques, ou autres substances (Dake, 1992). La perception du risque ébranle le sentiment de contrôle, suscite des craintes, de l'angoisse ou, dans certains cas, du plaisir (Cadet et coll., 1987, p. 111). Par ailleurs, on note que l'explication des accidents ne devrait plus être l'affaire des seuls experts, mais que les individus profanes impliqués dans une situation à risques font des attributions causales spontanées qui ne sont pas toujours en accord avec celles des experts. Le point de vue des experts sur le risque et les accidents n'est, très souvent, qu'un point de vue parmi d'autres. Mieux, experts et profanes, semblent sujets à des biais dans les inférences causales qu'ils font. En outre, les études montrent que l'explication des accidents par les profanes, ainsi que la perception qu'ils ont des risques de leur environnement, peut être utile pour comprendre les choix comportementaux qu'ils font par rapport au risque (Kouabenan, 1999 ; Slovic et coll., 1981). En effet, ceux-ci peuvent tendre à se fier aux conclusions causales auxquelles ils parviennent pour agir. Par exemple, l'attribution des accidents à la fatalité ou à autrui peut inciter l'auteur de telles attributions à se persuader qu'il ne peut (ou ne doit) rien faire personnellement pour les prévenir. De même, la sous-estimation du risque tend à rendre marginale ou inutile toute action de sécurité. D'un autre côté, « le risque perçu peut être considéré comme un enjeu lors d'un conflit. Pris comme objectif de la communication par des acteurs, il est alors un argument de poids dans les rapports de force » (Bastide et Pagès, 1987, p. 94). Pour Dake (1992), le risque résulte d'une négociation politique. Différents acteurs peuvent tenter d'imposer leur propre définition du risque aux autres pour en amplifier ou en atténuer l'impact.

Les dimensions mêmes du risque contribuent à la structuration de la perception sociale du risque. En effet, la perception du risque par le public profane diffère non seulement systématiquement de celle de l'expert, mais aussi elle semble dépendre de certaines caractéristiques du risque, telles que sa familiarité, sa contrôlabilité et l'importance de ses conséquences (potentiel catastrophique). Généralement, les gens perçoivent comme plus risqués qu'ils ne le sont en réalité, les événements peu fréquents, catastrophiques, et involontaires et comme moins risqués les événements fréquents, familiaux, et volontaires (Bontempo et coll., 1997 ; Poulmadère, 1995). Par exemple, Fleming et coll. (1998) rapportent une étude de Zimolong (1985)

qui montre que les travailleurs du bâtiment surestiment les risques liés aux tâches qu'ils réalisent de façon occasionnelle ou qu'ils ne comprennent pas bien, alors qu'ils sous-estiment les risques liés aux tâches qu'ils exécutent fréquemment. En comparant les causes de mortalité perçues avec les causes réelles de mortalité en France, Bastide et Pagès (1987) observent que les causes surestimées sont plutôt des causes connues, à travers les médias notamment (accidents de la route, cancers, homicides, etc.), alors que les causes sous-estimées sont des causes de mortalité, qui ont un retentissement nettement moindre (chutes accidentelles) ou qui sont familières (risques domestiques). Enfin, selon que le risque affecte un groupe particulier ou la communauté en général, on peut observer des attitudes tout à fait différentes les unes des autres.

Ces explications et ces perceptions semblent résulter non seulement de variables individuelles (âge, sexe, expertise, expérience, implication dans l'accident, etc.), mais aussi d'une construction sociale du risque (culture, position sociale, rôle, etc.) (Kouabenan, 1999 ; Kouabenan et coll., 2000 ; Duclos, 1987a et b) (2). La perception du risque est donc un phénomène complexe qui peut avoir des déterminants sociaux, psychologiques, physiques, politiques, et culturels. La culture ne constitue donc qu'un des facteurs potentiels pouvant influencer la perception des risques, facteur qui sera abordé dans cet article.

La culture comme source de biais dans la perception des risques et des accidents

Une des sources possibles des biais dans le jugement sur les risques et les accidents peut être trouvée dans la culture qui définit le système de croyances, de valeurs, de représentations et d'expériences partagées avec les gens du même groupe d'appartenance. En effet, l'ancrage et la persistance de certaines croyances peuvent conduire à des erreurs systématiques de jugement, de sorte que toute information nouvelle contraire peut tendre à être occultée ou minimisée (Kruglanski et Ajzen, 1983 ; Tversky et Kahneman, 1974). Ces biais influencent la perception du risque aussi bien au niveau individuel qu'au niveau collectif. Selon Dake (1991), « les modèles mentaux du risque ne sont pas qu'une simple question de cognition individuelle, mais correspondent aussi à des points de vue universels, comprenant des croyances et des valeurs profondément ancrées dans la société, son fonctionnement, et son destin potentiel » (p. 62). C'est à travers la culture que les gens élaborent et intériorisent le système de croyances (ou de

(2) Une autre étude est à paraître : Kouabenan (D. R.), Gilbert, (D.), Médina (M.), Bouzon (F.), Hierarchical position, gender, accident severity and causal attribution [2000] dans le *Journal of applied social psychology*.

« mythes ») qui fait corps avec leur vision du monde et influencent leur interprétation des phénomènes naturels (Dake, 1992). Par le biais des interactions et du partage des expériences, les individus, membres d'un même groupe ou d'une même communauté, finissent par élaborer une culture commune du risque. En d'autres termes, toute analyse du risque doit prendre en compte le contexte social, politique et historique dans lequel celui-ci prend place. Pour Pidgeon (1991), la culture représente pour ceux qui la partagent une manière naturelle, évidente et indiscutable d'agir, et, en tant que telle, elle sert à élaborer une version particulière du risque, du danger et de la sécurité. Une telle version du risque contient en substance des schèmes explicatifs susceptibles de rendre compte des accidents et d'expliquer comment et pourquoi ils se produisent. Parmi ces schèmes, figurent les coutumes, les croyances et les pratiques religieuses ou animistes qui se renouvellent de génération en génération. Certaines de ces croyances tendent à banaliser le risque, tandis que d'autres, au contraire, tendent à l'exagérer. Certaines conduisent à admettre l'incertitude du risque, d'autres tendent à faire croire qu'un certain nombre de pratiques, plus ou moins rituelles, peuvent permettre de conjurer le sort et de faire face aux situations dangereuses.

Les études anthropologiques montrent, par exemple, que différentes cultures tendent à mettre en place divers rituels pour faire face au danger (Carter, 1995). En effet, l'histoire commune des peuples ou des groupes face aux calamités et autres défis de la vie, peut contribuer à forger chez eux une « idéologie collective » ou une « culture commune du risque ». Certains peuples, qui ont connu (ou connaissent) régulièrement des catastrophes, peuvent tendre à intégrer le « désastre » dans leur mode de vie et dans leur conception de la vie, et à développer par la même occasion, une « culture commune de gestion du risque », souvent fondée sur la solidarité et l'assistance face au désastre. C'est le cas de tous les pays qui connaissent presque régulièrement des catastrophes naturelles (Turquie, Grèce, Inde, Mexique, pays de l'Asie, etc.) et dans lesquels des actions de prévention collective tendent à se développer et à se ritualiser « sur fond d'une conception traditionnelle qui considère le désastre naturel comme partie intégrante de la vie » (Duclos, 1987a, p. 44). Le rapport au risque peut varier d'une époque à l'autre, d'une génération à l'autre, au sein d'un même peuple. En Afrique, par exemple, on peut faire l'hypothèse d'une perception différente du risque suivant les époques, les générations et suivant les épreuves vécues (esclavage, travaux forcés, sécheresse ou inondations, guerre, dictature, famine, etc.). Là, comme ailleurs, certains rites initiatiques semblent avoir vocation à conjurer le sort ou à braver le risque. Les

actes de bravoure et de défiance vis-à-vis du risque sont également rencontrés dans certains corps de métiers tels que le BTP (bâtiment et travaux publics) ou la sidérurgie (mines) qui comportent des risques non seulement importants, mais surtout catastrophiques. La prise de risque semble faire partie du métier (Dupont et coll., 1993). De même, on montre que la perception du risque dépend de la position sociale des individus dans la société. Ainsi, des responsables d'entreprises n'auront pas la même perception des risques, tout comme des personnes hiérarchiquement supérieures auront une perception des risques différente de celle de personnes de position subalterne (Kouabenan, 1999 ; Kouabenan et coll., 2000).

La perception du risque résulterait donc d'une construction sociale. Le risque n'est « pas une chose matérielle, c'est une construction intellectuelle très artificielle, qui se prête particulièrement bien à des évaluations sociales de probabilités et de valeurs » (Douglas, 1987, p. 56). Il peut donc paraître normal que « des individus faisant partie d'un système définissent leurs risques, réagissant violemment à certains, en ignorant d'autres, d'une manière compatible avec le maintien de ce système » (Douglas, 1987, p. 55-56). La vitesse fragilise, mais la vitesse est aussi un critère d'efficacité et de compétitivité. Selon Douglas, cité par Dake (1992), les controverses à propos des risques doivent être comprises comme correspondant à des constructions sociales différentes de significations, c'est-à-dire que des cultures différentes confèrent différentes significations aux situations, événements, objets, et particulièrement aux relations. La perception du risque est toujours, et en tout lieu, biaisée par les groupes sociaux légitimés, c'est-à-dire par les institutions impliquées dans les interactions sociales quotidiennes et ordinaires avec la famille, les amis et les collègues (p. 27). Des différences culturelles systématiques peuvent conduire à des incompréhensions dans la communication autour du risque. En cela, la connaissance de la perception du risque par les membres d'un groupe, d'une communauté ou d'une organisation, ainsi que la connaissance de leur attitude vis-à-vis de la sécurité s'avère nécessaire pour définir une culture de sécurité dans laquelle chacun se reconnaît et accepte de travailler. Examinons l'effet des cultures sociales sur l'explication des accidents et la perception des risques.

CULTURES SOCIALES ET PERCEPTION DES RISQUES ET DES ACCIDENTS

La conception du risque a connu diverses évolutions à travers les époques et à travers les cultures. Selon Dake (1992), au XVIII^e siècle, dans le monde occidental, la notion de risque était définie comme la probabilité d'occurrence d'un événement, avec

ce que cela pouvait comporter comme pertes et comme gains, lorsqu'il venait à se réaliser. Au XIX^e siècle, avec la volonté de l'homme de maîtriser la nature, le risque se définit comme un investissement créateur de richesse, et l'incitation à la prise de risque devint nécessaire pour stimuler les affaires car l'individu était supposé fuir les risques. D'où des dictons tels que « qui ne risque rien n'a rien ». De nos jours, avec l'émergence des risques technologiques, industriels et environnementaux, de plus en plus nombreux et aux conséquences de plus en plus catastrophiques, l'accent est davantage mis sur les conséquences négatives probables du développement industriel. Les menaces pour l'environnement et pour la santé sont telles qu'aujourd'hui la préoccupation essentielle n'est plus tellement de savoir quelle technologie choisir, mais plutôt quel est le sens social et politique de telle ou telle technologie et quel est son impact sur le style de vie (Dake, 1992, p. 22-23). En somme, ce qui paraît un risque acceptable aujourd'hui peut ne pas l'être demain (Dake, 1991, p. 134).

Weber et coll. (1998) tentent de savoir si les différences dans la perception des risques entre gens de nationalités différentes résultent de normes et de valeurs établies de longue date (déterminants culturels) ou d'éléments plutôt conjoncturels et évolutifs (déterminants socio-économiques ou situationnels). Pour cela, ils analysent les conceptions du risque et de la prise de risque contenues dans les proverbes de deux pays culturellement et socio-économiquement différents, la Chine populaire et les Etats-Unis, avec l'Allemagne comme groupe de contrôle, plus proche économiquement des Etats-Unis et culturellement de la Chine populaire (collectivisme). Ils observent que les proverbes chinois et allemands apparaissent comme plus incitatifs à la prise de risque que les proverbes nord-américains.

Les études sur les accidents et les risques montrent aujourd'hui l'intérêt de la prise en compte du système de valeurs et de croyances du sujet non expert dans l'appréhension de la prise de risque et l'explication des accidents (Kouabenan, 1985 ; 1990b ; 1999 ; Vaughan et Nordenstam 1991 ; etc.). On trouve cependant peu de recherches examinant le lien entre la culture et l'explication des accidents. Les recherches existantes concernent surtout la prise de risque ou marginalement les explications selon les différences ethniques. Wang et McKilip (1978) font expliquer, par des étudiants chinois, des étudiants américains et des citoyens américains résidant dans des petites villes, un accident d'automobile dans lequel le conducteur impliqué est, soit un Américain qui renverse un Chinois, soit un conducteur chinois qui renverse un Américain. L'attribution de responsabilité se révèle être fonction de l'identité ethnique, seulement pour les étu-

dians chinois et les résidents américains de petites villes, mais pas pour les étudiants américains. Un biais de favoritisme envers l'endogroupe est observé pour ces deux groupes ethnocentriquement délimités. Comparant la prise de risque pendant la traversée de la route chez des sujets américains, espagnols et allemands, Sivak et coll. (1989a) notent que les Allemands sont plus prudents que les Américains et les Espagnols. Curieusement, dans une autre étude (1989b), les mêmes auteurs observent que, d'une manière générale, les sujets américains s'estiment plus prudents et plus prévoyants que les Allemands et les Espagnols qui s'évaluent le moins positivement. Lorsque ces auteurs étudient la perception des risques par des professionnels et des non professionnels issus de ces mêmes pays, en y ajoutant un quatrième groupe de sujets brésiliens (Sivak et coll., 1989), ils obtiennent que les conducteurs espagnols perçoivent plus de risques que les autres, les Américains le moins de risques. Les conducteurs américains semblent davantage influencés dans leur appréciation du risque, par la possibilité d'entreprendre une action rapide, par la présence d'animaux et la présence de piétons ou de cyclistes ; les conducteurs espagnols semblent plus sensibles à la complexité de la circulation et à la vitesse ; les Brésiliens se montrent plus influencés par le faible niveau d'éclairage, l'environnement urbain, le changement de voie, le type de scènes (les scènes filmées en Espagne étant jugées plus risquées).

Ces études montrent que des personnes de pays différents ont, vis-à-vis du risque, des perceptions et des attitudes qui reflètent plus ou moins les modes de pensée et de vie propres à leur environnement culturel. Vaughan et Nordenstam (1991) rapportent plusieurs exemples en faveur de cette observation et expliquent cela par trois hypothèses : des différences au niveau de l'exposition aux risques ou des expériences passées ; des croyances générales à propos des risques et de l'incertitude ; et des différences au niveau des dimensions qualitatives qui affectent l'évaluation par le profane des risques environnementaux (exemple : la perception de son pouvoir de contrôle ou de sa vulnérabilité ou encore le degré de familiarité avec le risque). Concernant le premier point, Douglas et Wildawsky (1982, cité par Vaughan et Nordenstam, 1991) notent que la perception du risque résulte, en partie, des expériences antérieures qui définissent des schèmes permettant de comprendre le risque, et contribuent également à former des systèmes latents de valeurs qui influencent indirectement l'évaluation des risques technologiques. Ces croyances normatives peuvent expliquer pourquoi certains groupes ethniques sont plus sensibles à certains risques qu'à d'autres. Une expérience négative avec un risque peut fournir une information

qui accroît le risque perçu en éveillant en mémoire la disponibilité et l'accessibilité des événements fâcheux. De même, lorsqu'une exposition répétée n'a pas causé de préjudice perceptible ou identifiable, une telle expérience peut contribuer à abaisser la perception du risque. Les expériences socioculturelles peuvent donc influencer le système général des croyances et nombreux autres facteurs liés au jugement et à la prise de décision. En ce qui concerne la perception de son pouvoir de contrôle, Pournadère (1995) rapporte une étude qui fait apparaître une certaine homogénéité dans la perception de certains risques (déchets nucléaires, SIDA, drogues, tabac) entre le public français et le public américain, mais qui montre que les Français font davantage confiance aux experts que les Américains, qu'ils déclarent avoir peu de contrôle sur ces risques, et que, pour eux, les décisions concernant les risques pour la santé doivent être laissées aux experts. De même, Vaughan et Nordenstam (1991) ont observé que les Africains-Américains ont un sens de contrôle sur les événements catastrophiques (à l'instar d'un tremblement de terre) moins élevé que les Américains blancs ou les Américains hispanophones. De même, les auteurs rapportent que les risques environnementaux semblent moins importants pour les minorités aux Etats-Unis, davantage préoccupées par d'autres sujets tels que le chômage, le logement, ou le crime. Il paraît logique que des gens qui partagent les mêmes expériences, croyances et valeurs, donnent le même sens aux événements. La perception des risques semble également déterminée par des dispositions individuelles culturellement déterminées (combinant des variables de personnalité, des aspects de la structure sociale, et des valeurs et croyances liées à la culture). Ainsi, certains auteurs (Hofstede cité par Bierbrauer, 1992 ; Dake, 1991) proposent-ils d'aller au-delà des différences nationales ou ethniques et d'analyser la perception du risque en fonction de modèles culturels caractéristiques.

MODÈLES CULTURELS ET PERCEPTION DIFFÉRENTIELLE DU RISQUE

Cultures collectivistes versus cultures individualistes et explications dispositionnelles

Au lieu de se fonder sur des différences nationales ou ethniques, certains auteurs (Bierbrauer, 1992 ; Dake, 1991 ; 1992 ; Morris et Peng, 1994) proposent de décrire et de catégoriser les différents types (ou *patterns*) de cultures par les valeurs, les normes et les croyances (universelles et spécifiques) qu'elles renferment. Selon Dake (1991), quels que soient les unités et le niveau d'analyse considérés, la question centrale, dans l'analyse des risques, est celle de savoir qui a peur de quoi et

pourquoi. Pour répondre à cette question, l'auteur pense qu'il faut considérer le contexte social, politique et historique dans lequel prend place le risque. Pour lui, les interactions entre l'homme et son environnement en général, et son évaluation des risques, sont déterminées par les standards sociaux – ou les grilles élaborées par la culture. Ainsi distingue-t-on les cultures collectivistes des cultures individualistes (Hofstede, 1980, cité par Bierbrauer, 1992), les cultures cohésives des cultures peu cohésives (Pelto, 1968, cité par Bierbrauer, 1992), et les cultures très fortement dépendantes du contexte des cultures très faiblement dépendantes du contexte (Hall, 1976, cité par Bierbrauer, *op. cit.*). Une des distinctions les plus évoquées dans l'explication des événements concerne la distinction entre culture collectiviste et culture individualiste. Les cultures individualistes se rencontrent principalement dans les pays de l'Amérique du Nord et de l'Europe de l'Ouest, tandis que les cultures collectivistes se rencontrent davantage dans les pays d'Asie, d'Afrique, et d'Amérique latine. Selon Morris et Peng (1994), dans les cultures hautement individualistes, à l'instar de la culture américaine, les gens sont d'abord perçus comme des unités individuelles ; ils peuvent quitter le groupe comme bon leur semble, et sont éduqués pour agir suivant des préférences personnelles. A l'inverse, dans les sociétés hautement collectivistes comme la culture chinoise (ou la culture africaine) les gens sont d'abord perçus comme membres d'un groupe, ils se définissent les uns par rapport aux autres, ils ne peuvent pas librement quitter le groupe et sont éduqués pour se conformer aux normes de groupe, aux contraintes de rôle, et aux situations sociales. La culture individualiste est centrée sur l'individu et considère le comportement social comme l'expression de dispositions internes, stables et globales. La culture collectiviste est centrée sur la situation et considère que le comportement est modelé par les relations, les rôles et les pressions de l'environnement.

Morris et Peng (1994) font l'hypothèse que la tendance à privilégier les explications dispositionnelles au détriment d'explications situationnelles, tendance connue sous l'appellation d'erreur fondamentale d'attribution (Ross, 1977), reflète davantage une théorie implicite du comportement social plus répandue dans les cultures individualistes que dans les cultures collectivistes. Ils montrent que les Chinois (collectivistes) sont moins sujets à l'« erreur fondamentale » d'attribution que les Américains (individualistes), mais seulement pour l'explication des événements sociaux et non pour les événements physiques (étude 1). De même, il apparaît que les reportages dans les journaux en langue anglaise adoptent des explications plus dis-

positionnelles que les journaux en langue chinoise, qui privilégient les explications situationnelles pour les mêmes crimes (étude 2). Enfin, ils observent que les sujets chinois diffèrent dans leurs évaluations de l'importance accordée aux facteurs dispositionnels et situationnels comme causes de meurtres récents et dans leurs jugements contrafactuels quant à la manière dont ces meurtres auraient pu être évités si les situations avaient été différentes. Alors que les sujets américains pensent que les dispositions meurtrières de la personne se seraient exprimées quelle que soit la situation. D'autres exemples de susceptibilité différentielle à l'erreur fondamentale selon la culture sont rapportés ça et là par plusieurs auteurs. Ainsi, Hewstone (1994) mentionne-t-il que, d'une manière générale, les adultes issus de cultures non-occidentales accordent moins d'importance aux explications dispositionnelles que les adultes de culture américaine ou européenne, preuve que les rôles externes et les normes ont un impact plus grand sur le comportement de l'individu dans les cultures collectivistes (par rapport aux cultures individualistes). Il semble cependant qu'une telle différenciation ne soit pas observée pour les enfants. Miller (1984) trouve cette différence pour des adultes hindous et américains pour lesquels la référence aux rôles sociaux et aux relations interpersonnelles est claire, mais peu de différence, pour leurs enfants du même âge. Les Asiatiques orientaux, notamment les Japonais, semblent plus externes que les Nord-américains (Dyal, 1984, cité par Smith et coll., 1995). Bond et coll. (1985) observent un biais de favoritisme envers l'endogroupe plus fort pour les étudiants américains que pour les étudiants chinois, quel que soit le type de comportement et l'auditoire. En lieu et place du biais de complaisance envers soi ou son groupe, un « biais de modestie » a été plutôt observé dans les cultures collectivistes, notamment asiatiques (Smith et coll., 1995). Mais également, ce type de biais peut être compensé par la non différenciation entre les contributions des membres du groupe, vu que, dans les cultures collectivistes, ce qui compte avant tout c'est de préserver l'harmonie sociale. Par ailleurs, il semble que les explications dispositionnelles soient plus probables pour les comportements qui s'écartent des attentes de rôles sociaux ou d'une norme socialement désirable (Jones et Davis, 1965). Ainsi, Bierbrauer (1992) montre-t-il que les sujets appartenant à une culture à orientation collectiviste (Kurdés et Libanais) ressentent davantage de culpabilité et de honte suite à la violation de normes légales, religieuses et traditionnelles que les sujets de culture individualiste (Allemands).

Patterns culturels et représentation du risque

Pour sa part, Dake (1991 ; 1992) considère que la perception différentielle des risques résulte de deux

éléments intimement liés, les biais culturels et le système de relations sociales. Les processus d'attribution reposent, en effet, sur des théories implicites de la causalité acquises par la socialisation et donc varient selon les cultures. Selon l'approche culturelle, les prescriptions sociales et l'identité du groupe donnent lieu à des mythes différents sur la nature, à des formes spécifiques de rationalité et à des stratégies différentes de gestion du risque, permettant de distinguer cinq patterns culturels fondamentaux qui définissent différents styles de vie et de représentations du risque : les groupes « hiérarchiquement » structurés sont supposés entretenir l'idée selon laquelle la préservation des ressources et les stratégies de gestion des risques incombent aux décideurs, c'est-à-dire aux experts ; le respect des règles de sécurité est de mise. Les groupes « égalitaires » entretiennent le mythe selon lequel la nature est « fragile » et qu'il faut à tout prix préserver l'environnement. Ils conçoivent la gestion des risques comme un processus égalitaire et un problème d'éthique tout en soulignant les dimensions politiques et sociales des technologies, et en critiquant les institutions responsables de la gestion des risques. Pour les groupes à culture « individualiste » (faible niveau de prescriptions et faible différenciation endogroupe/exogroupe), au contraire, la déréglementation apparaît comme la stratégie la plus rationnelle de gestion des risques, parce qu'une telle culture valorise davantage les décisions résultant d'un jugement individuel que celles émanant d'un contrôle collectif. Les cultures « fatalistes » (niveau minimum de prescriptions et participation collective minimum), quant à elles, considèrent la nature comme capricieuse. Les fatalistes sont supposés entretenir un biais culturel qui tend à justifier l'isolement et la résignation face à un contrôle strict de leur comportement. Selon Dake (1992), il leur manque la capacité d'autorégulation des « individualistes » et la solidarité qui caractérise les cultures « hiérarchiques » ou « égalitaires ». Il note que les « fatalistes perçoivent la vie comme une loterie dans laquelle aucune stratégie de gestion des risques n'est meilleure. Vivant dans un monde perçu comme capricieux, les fatalistes veulent avoir le droit de rester seuls, loin du danger ou non, selon ce qu'ils auront décidé » (p. 30). Le cinquième *pattern* culturel est l'« autonomie », qui décrit un mode de vie que Dake considère comme complètement asocial (à l'instar de celle des ermites) et donc de peu d'intérêt. En soumettant un échantillon stratifié de 300 habitants de la baie de San Francisco à l'évaluation de divers risques, Dake (1991) observe des différences dans l'estimation des risques en fonction des dispositions culturelles. La hiérarchie et l'individualisme sont davantage associés à une préoccupation pour les risques liés à la déviance, mais pas l'égalitaris-

me qui est davantage associé à une préoccupation pour les risques technologiques et environnementaux, perçus comme très importants par rapport aux bénéfices qu'on peut en tirer. Nous nous attachons dans le paragraphe qui suit à une forme particulière de croyance présente, à des degrés divers, dans diverses cultures, et correspondant à l'un des *patterns* décrit plus haut par Dake (1992), à savoir le fatalisme.

CROYANCES ET PERCEPTION DE LA CAUSALITÉ DES ÉVÉNEMENTS : EXEMPLE DU FATALISME ET DES CROYANCES SUPERSTITIEUSES

L'influence de la culture sur les explications causales a surtout été relevée par les anthropologues. Des auteurs (Morris et Peng, 1994 ; Hewstone, 1993 ; Hewstone, 1994) rapportent comment dans les sociétés occidentales et non occidentales, les événements négatifs, les catastrophes, même naturelles, étaient expliqués par la sorcellerie, la conspiration, la persécution ou par la recherche d'un bouc-émissaire. Selon les auteurs, ce type d'explications par des causes invisibles, se retrouve, sous des formes variées, aussi bien dans les sociétés traditionnelles africaines que dans les sociétés occidentales modernes. Ainsi, notent Morris et Peng (1994), dans les cultures traditionnelles, les événements négatifs tels qu'une mauvaise saison (une sécheresse prolongée ou des pluies incessantes), des chasses infructueuses, une mauvaise récolte, etc., étaient expliqués par la présence d'étrangers. En Afrique, d'une manière générale, des événements insolites, comme la mort subite d'une personne dans la fleur de l'âge ou d'une personne importante, y compris suite à un accident, sont rarement expliqués par la seule cause immédiate visible. On recherche très souvent une cause plus profonde, en l'occurrence du côté de la sorcellerie ou de la magie noire. Hewstone (1993) rapporte comment la chasse aux sorcières était courante dans l'Europe médiévale, et comment les Zande (un peuple d'Afrique) fournissaient des explications dualistes sous la forme d'une attribution causale à la cause immédiate (la voiture qui renverse un piéton) et à une cause lointaine, une cause fondamentale, la sorcellerie. Selon Hewstone (1993), il y aurait comme une fascination des êtres humains pour une causalité élémentaire et exhaustive. Cette causalité « diabolique » traverse plusieurs époques dans l'histoire. Les « démons » responsables des catastrophes ont été les jésuites, les marxistes, les francs-maçons et, bien entendu, les juifs, ces groupes étant accusés de « conspiration mondiale » (p. 262).

Ces explications magico-superstitieuses remplissent une fonction sociale importante, celle de res-

taurer l'ordre social et de recouvrer le contrôle. Ainsi, Hewstone (1994) considère que les croyances magiques et superstitieuses sur la causalité, que ce soit dans le Tiers-Monde aujourd'hui ou en Occident dans le passé, découlent, pour une grande part, du besoin de ne pas subir passivement les calamités naturelles et sociales. Le recours à la sorcellerie, par exemple dans l'Europe médiévale, pour expliquer les événements de la vie courante ou les événements catastrophiques, suppose qu'on peut contrôler la situation une fois le coupable démasqué. Ces croyances magiques qui attribuent généralement les événements négatifs à des causes contrôlables, contiennent toujours quelque part un moyen pour prévenir les situations indésirables, ou, lorsque, malgré tout, celles-ci apparaissent, un moyen pour restaurer l'ordre. En somme, en privilégiant les attributions à la personne par rapport à la situation et malgré leur caractère mystérieux, de telles explications recherchent avant tout le contrôle. A cet égard, on rencontre, dans toutes les cultures, des pratiques mystiques ou religieuses destinées à prévenir ou à se protéger contre les risques et les accidents (prières, consultations de voyants ou de marabouts, sacrifices divers, médailles protectrices comme la médaille de Saint-Christophe en Occident). De telles croyances et pratiques, d'intensité variable selon les cultures et les époques, sont plus ou moins dominées par un certain fatalisme et continuent à influencer le comportement d'un certain nombre d'utilisateurs (Quinot, 1979 ; Leplat, 1983 ; Shaffer, 1984, Kouabenan, 1990 ; 1998). L'invocation du fatalisme peut dépendre du niveau d'instruction, mais, surtout, du rapport à l'accident.

Se fondant sur la théorie de la causalité de Heider, Shaffer (1984) analyse le fatalisme comme un exemple de psychologie sociale naïve. Pour lui, le fataliste privilégie, dans ses explications, la causalité personnelle plutôt que la causalité impersonnelle et considère que, quelle que soit la voie qu'on emprunte, les événements sont inévitables. Pour le fataliste, les événements de la vie ont la propriété d'équifinalité ; ce ne sont pas des événements qui arrivent par hasard, « qui sont de pures coïncidences », etc. ; ils semblent lui être destinés. Quoiqu'on fasse on obtient le même résultat. L'auteur considère enfin que le « fatalisme » apparaît comme un cas particulier d'« erreur d'attribution » susceptible d'influencer les sentiments et le comportement. Le fait qu'il y ait des survivants à l'issue d'un accident grave ou d'une catastrophe, accreditent, pour le fataliste, l'idée d'une causalité personnelle. D'où, parfois, le recours à des pratiques plus ou moins mystiques pour démasquer le coupable ou pour conjurer le sort. Dans une étude récente (Kouabenan, 1998), nous avons observé que les croyances fatalistes, ainsi que les pratiques

mystiques qui les accompagnent parfois, influencent la perception des risques et incitent à prendre des risques et à négliger les mesures de sécurité. Les attributions causales des fatalistes reflètent leur manque de contrôle sur les risques. Ils tendent généralement à imputer l'accident de la route à des facteurs hors du contrôle des conducteurs et tendent à minimiser le rôle de facteurs impliquant une prise d'initiative de leur part. Les pratiques magico-mystiques (médaille protectrice, gris-gris, prière, sacrifice, etc.), en donnant l'illusion d'être protégé, incitent à la passivité et à une négligence des protections.

CORPORATISME ET CULTURE DE SÉCURITÉ DANS LES ORGANISATIONS

La culture de sécurité dans les organisations

La perception des risques et les actions de sécurité peuvent extrêmement varier suivant les cultures d'organisation et même selon les cultures propres à certains corps de métiers dans l'organisation. L'attitude générale des organisations vis-à-vis de la sécurité, ainsi que l'attitude générale de son personnel vis-à-vis du risque peuvent contribuer à éclairer la causalité des accidents et la perception des risques. Certaines firmes investissent dans la sécurité et veulent en faire un élément de leur image, tandis que d'autres, au contraire, considèrent que le risque zéro est impossible et qu'un effort excessif pour éviter les risques environnementaux peut conduire à une perte de la résilience sociale et de la capacité à s'adapter au changement (Dake, 1992). De même, les membres de certaines corporations, généralement très exposées, peuvent tendre à minimiser le risque, quand d'autres les surestiment. Parlant des travailleurs de la chimie, Duclos (1987b) écrit : « les travailleurs de la chimie seraient à la fois ceux qui ont l'une des meilleures connaissances des risques (...) et ceux qui ont des discours les plus "dénégateurs" sur la dangerosité de leur activité » (p. 247).

Pidgeon (1991) donne des exemples d'accidents imputables à une culture organisationnelle de sécurité, qualifiée de pauvre. Ainsi, après l'accident de Chernobyl, on a prétendu que les ingénieurs soviétiques avaient une culture de sécurité plus mauvaise que celle qu'il y avait à l'Ouest. Pour l'auteur, on ne peut plus parler de défaillances dans les systèmes hautement technologiques uniquement en termes techniques. Les individus, les organisations, les groupes et les cultures sont tous impliqués dans la conception, la construction, la mise en route et le contrôle des systèmes technologiques. La « culture de sécurité » apparaît dès lors comme une heuristique permettant de conceptualiser la manière dont le risque est traité et géré dans une organisation. C'est « l'ensemble des croyances, normes, atti-

tudes, rôles, et pratiques sociales et techniques destinés à minimiser l'exposition des salariés, des dirigeants, des clients et du public à des situations considérées comme dangereuses ou nuisibles » (p. 134). En ce sens, la culture de sécurité peut être conçue comme « un système élaboré de significations à travers lequel un peuple ou un groupe donné comprend les dangers du monde », définit ce qui est important et légitime pour lui, et rend compte de ses rapports avec les choses de la vie et de la mort, avec le travail et le danger. Pour Pidgeon (1991), une « bonne » culture de sécurité repose sur trois éléments de base : les normes et règles de gestion des risques, les attitudes à l'égard de la sécurité et la réflexivité sur les pratiques de sécurité. Les normes et règles, qu'elles soient implicites ou explicites, modèlent d'une certaine manière les perceptions et les actions des individus dans l'organisation, définissant ce qui doit ou ne doit pas être considéré comme un risque important et quel est le comportement approprié. Les attitudes de sécurité renvoient à l'ensemble des croyances individuelles et collectives sur les risques et sur l'importance de la sécurité, de même qu'à la motivation à agir sur ces croyances. La réflexivité sur les pratiques et les croyances courantes peut être décrite comme un processus d'apprentissage et, en tant que telle, constitue une recherche de significations nouvelles face à l'incertitude et à l'ambiguïté qui règnent autour des risques. C'est une prévention contre une application trop rigide des règles à des risques non prévus. Cette réflexivité est facilitée par le biais des systèmes de *feed-back* générés par les accidents et les incidents qui permettent parfois d'isoler des précurseurs communs à des *patterns* de sinistres particuliers.

Le climat de sécurité

Pour sa part, Zohar (1980) souligne l'importance du « climat de sécurité » dans les organisations. Il pense que les salariés d'une même entreprise partagent des perceptions ou des cognitions communes de la sécurité dans leur organisation. Le climat de sécurité traduit ces perceptions communes qu'ont les employés de l'importance relative du comportement de sécurité dans leur pratique professionnelle. Ces perceptions servent de cadre de référence et guident psychologiquement dans le choix des comportements professionnels adaptés et appropriés. Les caractéristiques ou dimensions du climat de sécurité forment un *pattern* organisationnel qui caractérise les entreprises ayant un très haut niveau de sécurité, à savoir : très forte implication des dirigeants au plus haut niveau dans la gestion de la sécurité ; grande priorité donnée aux problèmes de sécurité dans les réunions de la société et les programmes de production (la sécurité est partie intégrante des systèmes de production et les accidents ne sont que des révélateurs des défauts de concep-

tion de ces systèmes) ; une place et un statut respectables pour les agents qui s'occupent de la sécurité ; une valorisation de la formation à la sécurité considérée comme faisant partie de la formation du salarié ; une communication ouverte et des rencontres fréquentes entre salariés et dirigeants ; des inspections fréquentes de sécurité effectuées par le personnel ; un contrôle environnemental général et un bon entretien des locaux ; un personnel stable avec peu de rotation ; une politique d'incitation à la sécurité fondée sur le guidage et le conseil plutôt que sur la contrainte et le respect strict de la réglementation, et incluant un système de récompense ou de reconnaissance pour des comportements (effaces) de sécurité. A travers une étude auprès d'employés d'une vingtaine d'entreprises industrielles, Zohar (1980) montre que les deux dimensions les plus importantes qui déterminent le climat de sécurité dans l'organisation sont la perception qu'ont les employés de l'attitude des dirigeants vis-à-vis de la sécurité et leur perception de la pertinence de la sécurité dans les processus de production en général. Ces perceptions et attentes de rôle sont susceptibles d'orienter les comportements professionnels et d'affecter le succès des programmes de sécurité.

Cox et Cox (1991) se sont particulièrement intéressés à un aspect particulier de la culture de sécurité, en l'occurrence l'attitude des employés à l'égard de la sécurité. Ils font une enquête auprès d'employés d'une grande société européenne connue pour avoir une bonne culture de sécurité reposant sur la formation à la sécurité et sur une politique et une stratégie générale de direction et de gestion qui intègrent la prévention des accidents et font de la sécurité une condition d'embauche et une responsabilité des cadres et dirigeants. Ils cherchent notamment à décrire ce que ces attitudes ont de commun, c'est-à-dire leur structure ou leur architecture. Ils montrent que l'attitude des employés à l'égard de la sécurité est influencée par cinq facteurs reflétant la perception de l'efficacité des mesures de sécurité : le sentiment de responsabilité individuelle et le scepticisme personnel quant à l'importance de la sécurité, ainsi que la perception de la fiabilité de l'environnement de travail et le sentiment de sa propre invulnérabilité (à cause de l'expérience et de l'expertise acquises). C'est un mixte d'évaluations et de croyances constructives et négatives à l'égard de la sécurité. Pour leur part, Fleming et coll. (1998) observent que les ouvriers des plates-formes pétrolières et gazières sont globalement capables d'avoir une perception raisonnablement correcte des risques de leurs installations. Mieux, leurs perceptions des risques semblent affectées par six facteurs, dont cinq se rapportent au climat de sécurité dans l'organisation : la situation de travail, la satisfaction vis-à-vis du travail, l'en-

gagement des dirigeants vis-à-vis de la sécurité, les attitudes à l'égard de la sécurité, et la satisfaction à l'égard de la sécurité dans l'organisation. Ces facteurs, en combinaison avec les conditions de travail, contribuent à forger chez le salarié un sentiment de sécurité plus ou moins favorable. Ainsi, le fait d'avoir un contrôle sur son travail, d'en être satisfait, d'avoir des dirigeants préoccupés par la sécurité, de travailler dans des conditions moins dures, d'avoir une attitude positive vis-à-vis de la sécurité dans son organisation et d'être relativement satisfait de la politique de sécurité dans son organisation, favorise la perception d'un plus grand sentiment de sécurité.

Culture de sécurité ou phénomène de « contagion » collective : le cas de la circulation de véhicules

La culture de sécurité peut renvoyer également à un phénomène d'imitation et de contagion collectives dans certains milieux professionnels. En matière de circulation routière, par exemple, il n'est pas rare, en effet, d'observer des comportements collectifs qui varient d'un pays à l'autre, d'une ville à l'autre dans un même pays. Ainsi, un Américain à Paris peut être intrigué par le comportement des conducteurs locaux (Zaidel, 1992). De même, le citoyen d'une ville moyenne de France, trouve-t-il le Parisien au volant toujours pressé, entreprenant des manœuvres osées ou surprenantes. Parfois, on se croit plus ou moins autorisé à se garer dans une zone à stationnement interdit pour peu qu'une ou deux personnes l'aient fait avant nous et que nous ne trouvions pas de place ailleurs. Les passages piétonniers sont respectés avec des fortunes diverses selon les pays ou les villes. Parfois des règles informelles de circulation émergent parallèlement aux règles formelles de conduite et peuvent entrer en conflit avec elles. Des attentes, parfois contradictoires, se développent. Les piétons espèrent que les conducteurs s'arrêteront pour les laisser passer ; ces derniers se disent que le piéton n'osera pas traverser. Dans une étude sur la vigilance des conducteurs de train, Edkins et Pollock (1997) notent qu'une des erreurs le plus souvent commises dans les accidents analysés, est que les conducteurs violent le feu rouge parce qu'ils s'attendent généralement à ce qu'il va passer au vert. C'est que la culture de sécurité en vigueur dans ce contexte demande aux conducteurs de trains d'anticiper sur la marche du train, de surveiller les distances minimum standards entre les trains et de se conformer simplement aux horaires du train. Pour les auteurs, cette confiance excessive en l'habileté du conducteur fait que les conducteurs sont de plus en plus portés à se fonder sur des anticipations pour prendre des décisions. Par ailleurs, des conditions locales de circulation peuvent justifier des attitudes différentes vis-à-vis de la sécurité et de la conduite.

Ainsi, là où les infrastructures routières sont souvent mauvaises, rouler à gauche pour éviter des nids de poule peut paraître normal. A Abidjan (Côte d'Ivoire), par exemple, sur certaines routes à deux voies, il n'est pas rare d'observer des automobilistes rouler continuellement à gauche et dépasser à droite : c'est que la voie de droite est très souvent occupée par des taxis collectifs appelés « Woroworo » qui s'arrêtent à tout moment et n'importe où. Pour le nouvel usager, la meilleure façon d'agir n'est pas nécessairement de vouloir appliquer les règles officielles de circulation, mais d'observer plutôt le comportement de ceux qui vivent dans le pays ou dans la ville. Une certaine adaptation à la « culture » locale de conduite s'impose donc.

Selon Zaidel (1992), les conducteurs semblent sensibles à la culture de conduite de leur environnement et l'imitent. Leur comportement est influencé par le comportement collectif des autres, tout comme ils tendent, également, à influencer le comportement des autres. On tend à conduire comme font la plupart des gens. Savoir ce qu'un conducteur pense que les autres pensent et font dans une situation donnée, peut être aussi utile que de connaître son comportement actuel. La valeur informative du comportement des autres est d'autant plus importante que ceux-ci partagent une culture commune de conduite. De même, toute modification dans le comportement de certains d'entre eux peut, par un effet boule de neige, provoquer un changement dans l'environnement de la circulation ou dans la culture de conduite. Pour Zaidel (1992), la culture de conduite n'est pas une mesure objective de ce qui se passe sur la route, mais plutôt une vision plus générale, ou une « vision du monde » que les profanes ont du système de circulation. Cette vision renferme leur compréhension intuitive et leur évaluation des différentes composantes du système et de leur interaction. Une telle vision provient de l'expérience directe, des inférences faites en observant les autres, de l'instruction, des médias, et des échanges avec les autres ainsi que de l'acceptation de leurs idées. Cette vision peut évoluer dans le temps en fonction de l'environnement.

CONCLUSION

Portée des études sur les croyances culturelles quant à l'action de prévention

Un certain nombre de travaux montrent que les croyances naïves, qu'elles soient issues de variables individuelles, organisationnelles ou culturelles, sont susceptibles d'influencer les comportements de sécurité (Dejoy, 1994 ; Kouabenan, 1999 ; Slovic et coll., 1981). En matière de sécurité routière par exemple, Fischhoff (1987) note que « le port de la ceinture de sécurité peut paraître très raisonnable à l'administration de la sécurité routière, connaissant le nombre potentiel de vies sauvées ;

son non-usage peut paraître aussi raisonnable à chaque automobiliste, sachant qu'il n'y a qu'une chance sur plusieurs millions qu'elle soit mise à l'épreuve sur le chemin de l'épicerie. Les deux parties voient les mêmes faits, mais elles résolvent des problèmes différents » (p. 507). L'importance des croyances et de la perception dans l'élaboration des stratégies de prévention est concrètement traduite par un certain nombre de modèles décrivant le processus de l'adoption du comportement d'autoprotection (par exemple : modèle de la théorie de la motivation à la protection de Rogers, modèle des croyances en matière de santé de Becker, modèle dérivé de la théorie de l'action raisonnée de Ajzen et Fishbein, etc.). Ces modèles, développés surtout en psychologie de la santé, sont parfaitement adaptables aux risques professionnels. Ils se fondent sur le principe que la décision d'adopter un comportement d'autoprotection repose sur les croyances naïves et, notamment, sur la perception du risque et de ses conséquences, la perception de sa propre vulnérabilité ainsi que sur les croyances en l'efficacité des mesures destinées à préserver la sécurité ou la santé, ainsi que l'évaluation de leurs coûts et avantages (Dejoy, 1996 ; Kouabenan, 2000a et b). Dans une étude sur le lien entre la perception des risques environnementaux et l'adoption d'un comportement d'autoprotection par des travailleurs mexicains immigrés, Vaughan (1993) note que le comportement d'autoprotection est plus probable chez ceux qui reçoivent une information sur les risques, qui ont une perception de contrôle élevée sur la santé et la situation professionnelle, et qui sont persuadés que les mesures préventives sont efficaces.

Concernant la culture de sécurité, Pidgeon (1991) pense qu'elle pourrait fournir au moins une heuristique pour comprendre l'acceptabilité du risque par différents groupes sociaux et à différentes époques. L'efficacité des mesures de sécurité dépend de leur acceptation par la population cible et de sa motivation à les mettre en œuvre. De même, les préoccupations de sécurité doivent être également partagées et reconnues par l'ensemble des membres de l'organisation, de sorte que la politique de sécurité apparaisse à chacun à la fois comme un objectif personnel et un objectif collectif (p. 136). Selon Wilpert et Klumb (1994), les cultures corporatistes cherchent à induire un engagement et une identification plus grands à l'organisation. En lieu et place d'une définition des buts et d'un contrôle formels par la hiérarchie, les dirigeants cherchent à élaborer un ensemble d'attitudes, de croyances, de normes et de valeurs permettant de coordonner les actions, le but étant de remplacer le contrôle de type bureaucratique par un contrôle social. La sécurité ne doit pas être l'affaire de quelques services ou de quelques experts. Au

même titre que la productivité et tout autre objectif organisationnel, elle doit être intégrée dans la philosophie ou la culture organisationnelle (Wilpert et Klumb, 1994).

D'autres auteurs considèrent qu'une des voies possibles pour améliorer la sécurité est d'agir sur le climat de sécurité de l'organisation (Zohar, 1980 ; Fleming et coll., 1998 ; Edkins et Pollock, 1997). En effet, Zohar (1980) observe un lien entre l'efficacité des programmes de prévention et le climat de sécurité (perceptions et attentes communes de la sécurité dans leur organisation par les employés). Notamment, un changement notable dans l'attitude des dirigeants et un engagement plus accru de leur part pour les problèmes de sécurité paraissent être une condition importante du succès des actions de prévention. Pour cela, la sécurité doit être intégrée au système global de gestion de l'organisation. Elle doit être considérée comme un critère de performance. Selon Dejoy (1994), un climat de sécurité défavorable peut influencer négativement le raisonnement causal des employés à tous les niveaux. De même, Edkins et Pollock (1997) notent que le comportement de sécurité des conducteurs de train peut être compromis non seulement par la satisfaction qu'ils retirent de leur travail, mais aussi par les facteurs qui contribuent à entretenir une culture de sécurité pauvre dans leur organisation. L'implication et le soutien des dirigeants, une communication plus ouverte à tous les niveaux du personnel et des efforts continus pour maintenir une certaine conscience de la sécurité apparaissent comme des déterminants importants dans la réduction des comportements dangereux. Les croyances des conducteurs en ce qui concerne la sécurité routière en général, ou le comportement des autres automobilistes dans la circulation, peuvent conditionner l'efficacité des dispositifs techniques et des procédures administratives réglementaires.

On peut aussi agir directement sur les croyances pour influencer les comportements de sécurité. On peut faire l'hypothèse que les croyances des conducteurs à l'égard de la ceinture de sécurité permettent, en partie, d'expliquer leur faible usage. Pour Cox et Cox (1991), si l'on veut s'appuyer sur les attitudes pour développer la culture de sécurité d'une organisation, il importe à la fois de renforcer les croyances et les évaluations positives (par exemple : responsabilité individuelle) et de procéder au contraire à une extinction des croyances négatives (par exemple : scepticisme, sentiment d'invulnérabilité). De même, les croyances fatalistes, qui peuvent faire croire à un faible contrôle sur les événements, peuvent tendre à susciter résignation et passivité devant les mesures de sécurité et d'autoprotection. Pour agir sur de telles croyances, une large information sur les risques et la causalité des accidents ainsi qu'une formation à l'internalité,

pourraient peut-être ouvrir des perspectives intéressantes. Enfin, la connaissance des déterminants culturels de la perception du risque et de l'explication des accidents pourra sans doute permettre de développer une communication plus efficace autour du risque, parce que fondée sur un message mieux adapté et mieux ciblé. En effet, on peut penser que certaines cultures seront plus réceptives à certains types de messages que d'autres. Une expérience de Stevenson et Davis (1994) montre une sensibilité différente à l'information sur le SIDA chez deux groupes d'adolescents africains-américains : le groupe qui a reçu une formation utilisant un film vidéo fondé sur des stéréotypes culturels identiques au sien (langage, environnement, origine ethnique des acteurs, mode, scènes de la vie, musique) se révèle avoir une meilleure connaissance sur le SIDA que le groupe qui a reçu une formation faisant appel à des stéréotypes culturels différents. Agunloye (1991) présente un exemple dans le domaine de la sécurité routière au Nigéria à travers lequel il décrit comment les autorités nigérianes tentent de prendre en compte les stéréotypes culturels des conducteurs et autres usagers de la route dans la définition des stratégies et des messages de prévention. Dans les études visant à intégrer la culture dans les programmes de sécurité, nous pensons qu'en plus de leur contenu, la teneur émotionnelle des messages pourrait également être manipulée. Est-on, par exemple, plus sensible, dans une culture que dans une autre, à un message avec un contenu dramatique, humoristique, ou enfin, à un message plutôt scientifique ou prétendument scientifique ?

Limites des études sur le lien entre culture et perception des risques

Nous avons voulu, à travers cet article, montrer que la perception des risques et l'explication naïve des accidents par l'individu ordinaire, non spécialiste, pouvaient constituer des aspects importants de l'étude des accidents et l'élaboration des stratégies de prévention. La culture, en tant que système de croyances et de significations partagées par un groupe social plus ou moins large, est présentée comme une variable importante susceptible d'introduire des variations d'un groupe à l'autre. Il convient cependant de noter que, dans l'état actuel des études sur le rapport entre la culture et la perception des risques et l'explication des accidents, il est difficile de prétendre parvenir à des conclusions consistantes. Un problème important dans l'étude de l'influence de la culture sur les perceptions résident, sans doute, dans la caractérisation de la culture et la délimitation du champ culturel étudié. En effet, les appartenances sociales multiples rendent difficiles de déterminer avec précision ce qui relève essentiellement d'une culture purement nationale ou ethnique et ce qui relève d'une culture pure-

ment organisationnelle. La culture nationale ne reflète pas nécessairement les influences situationnelles que subissent les différents acteurs dans leurs contextes professionnels. De même, les cultures organisationnelles ne comportent-elles pas, parfois, une certaine dimension ethnique ? Certes, Bontempo et coll. (1997) notent, à propos de risques financiers, que les différences interculturelles ethniques ou nationales semblent plus importantes que les différences dues au métier. Il convient cependant de relever avec Johnson (1991) que toutes les différences entre gens de différents pays, de différents groupes ethniques ou de différentes organisations ne sont pas toujours culturellement déterminées : le niveau d'instruction, la religion et le statut socio-économique peuvent introduire des variations entre les individus d'un même groupe ethnique ou national. Pour l'auteur, on peut se poser aussi des questions quant à la définition même du risque ainsi que celle des dimensions mesurées (menace perçue, estimation du risque, évaluation du risque, attribution de cause ou de blâme, modalité de contrôle du risque, stratégie d'action). Même les tentatives de modélisation et de catégorisation des cultures, généralement empruntées à d'autres disciplines, tel le modèle proposé par Dake (1991), et qui s'appuient sur les travaux d'anthropologues, ne lui paraissent pas consistantes.

La notion de culture apparaît comme quelque chose de très difficile à cerner. C'est un phénomène complexe et non homogène qui résulte d'apports divers et comporte donc des sous-structures et des aspects différentiels. Pidgeon (1991) note qu'il pourrait être erroné de parler d'une culture organisationnelle ou corporatiste en soi. Il semble plus juste de parler de sous-cultures propres à de petits groupes de travailleurs, des départements, des divisions, et des petits groupes d'organisations. Dans la même veine, Gabrenya (1999) estime que le concept de culture est trop large pour pouvoir être traité comme une variable indépendante homogène dans une recherche empirique. Il pense qu'il faut peut-être mieux en spécifier les composantes étudiées (structure de la famille, industrialisation, système économique, richesse, « représentations col-

lectives »). Cela obligerait à mieux préciser les processus et les effets causaux plutôt que de se contenter de vagues comparaisons « culturelles », et à travailler avec des variables indépendantes à un niveau d'analyse sociétale (p. 347).

Pour leur part, Wilpert et Klumb (1994) regrettent le manque de théorisation des études sur l'influence de la culture sur la sécurité. Ils pensent qu'il est difficile de modifier ou de manipuler les croyances, attitudes et normes, tout comme les relations entre attitudes, intentions, habitudes et comportements sont loin d'être établies, même au niveau individuel. Dans le même esprit, Gabrenya (1999) souligne la difficulté de la psychologie interculturelle à définir conceptuellement la place de l'homme dans la culture et la société, et regrette les emprunts et les confusions issus de disciplines voisines telles que l'anthropologie psychologique. Il plaide en faveur d'une démarche culturelle matérialiste et situationnelle qui place la causalité primaire sur les facteurs écologiques et infrastructurels plutôt que sur les phénomènes symboliques, idéalistes ou mentaux. Pour lui, la culture est intimement enracinée dans la nature et non dans les idées. La démarche écologique cherche à comprendre les phénomènes mentaux en partant du fondement écologique de l'environnement naturel, en rapport avec les phénomènes du niveau culturel tels que les technologies, les institutions, l'histoire, la structure sociale, et cherche à savoir comment ces différents niveaux s'influencent mutuellement. La démarche idéaliste cherche à décrire les valeurs et les croyances des cultures, mais très souvent perd de vue la personne et, de ce fait, oublie de relier les valeurs et les croyances aux conditions sociales antérieures ou au comportement observable qui en résulte.

Malgré ces limites, on peut noter que les études sur le lien entre culture et sécurité ont leur place dans la connaissance sur les causes des accidents et dans l'élaboration des stratégies de prévention et d'autoprotection. Ces limites invitent tout simplement à plus de rigueur dans les recherches et à des définitions de modèles culturels plus précis et plus proches des préoccupations psychologiques.

RÉFÉRENCES

- AGUNLOYE (O.).- Towards a safe road culture in Nigeria : systems approach, *Second African road safety congress, Addis-Ababa, 16-20 oct. 1989*, Joint ECA/OCDE Congress, Compendium of papers, TOÛ, 1991, p. 352-371.
- BASTIDE (S.), PAGÈS (J. P.).- Perception des risques et communication. Approches et premiers résultats, dans Fabiani (J. L.) et Theys (J.), *La société vulnérable*, Paris, Presses de l'École normale supérieure, 1987, p. 93-110.
- BIERBRAUER (G.).- Reaction to violation of normative standards : a cross-cultural analysis of shame and guilt, *International journal of psychology*, 27, 1992, p. 181-193.
- BOND (M. H.), HEWSTONE (M.), WAN (K.- C.), CHIU (C.- K.).- Group-serving attributions across intergroup contexts. Cultural differences in the explanation of sex-typed behaviours, *European journal of social psychology*, 15, 1985, p. 435-452.
- BONTEMPO (R. N.), BOTTOM (W. P.), WEBER (E. U.).- Cross-cultural differences in risk perception : a modelling approach, *Risk analysis*, 17, 1997, p. 479-488.
- CADET (B.), CHOSSIÈRE (J.), GANOUDIS (D.).- Étude différentielle des attitudes face aux risques technologiques majeurs, dans Fabiani (J. L.) et Theys (J.), *La société vulnérable*, Paris, Presses de l'École normale supérieure, 1987, p. 111-119.
- CARTER (S.).- Boundaries of danger and uncertainty : an analysis of technological culture of risk assessment, dans Gabe (J.), *Medicine, health and risk : sociological approaches. Sociology of health and illness monographs series*, 1, 1995, p. 132-150.
- Cox (S.) et Cox (T.).- The structure of employee attitudes to safety : a european example, *Work and stress*, 5, 1991, p. 93-106.
- DAKE (K.).- Orienting dispositions in the perception of risk : an analysis of contemporary worldviews and cultural biases, *Journal of cross-cultural psychology*, 22, 1991, p. 61-82.
- DAKE (K.).- Myths of nature : culture and the social construction of risk, *Journal of social issues*, 48, 1992, p. 21-37.
- DEJOY (D. M.).- Managing safety in the workplace : an attribution theory analysis and model, *Journal of safety research*, 25, 1994, p. 3-17.
- DEJOY (D. M.).- Theoretical models of health behavior and workplace self-protective behavior, *Journal of safety research*, 27, 1996, p. 61-72.
- DOUGLAS (M.).- Les études de perception du risque : un état de l'art [1987], dans Fabiani (J. L.) et Theys (J.), *La société vulnérable*, Paris, Presses de l'École normale supérieure, 1987, p. 55-60.
- DUCLOS (D.).- La construction sociale des risques majeurs [1987a], dans Fabiani (J. L.) et Theys (J.), *La société vulnérable*, Paris, Presses de l'École normale supérieure, 1987, p. 37-54.
- DUCLOS (D.).- Les travailleurs de la chimie face aux dangers industriels [1987b], dans Fabiani (J. L.) et Theys (J.), *La société vulnérable*, Paris, Presses de l'École normale supérieure, 1987, p. 241-264.
- DUPONT (F.), ABRAMOVSKY (C.).- Aucun risque ! Paroles de compagnons, dans D. Ramaciotti (D.) et Bousquet (A.), *Ergonomie et santé*, XXVIII^e congrès de la SELF, Genève, 1993, p. 42-44.
- EDKINS (G. D.), POLLOCK (C. M.).- The influence of sustained attention on railway accidents, *Accident analysis and prevention*, 29, 1997, p. 533-539.
- FLEMING (M.), FLIN (R.) MEARNS (K.) et GORDON (R.).- Risk perceptions of offshore workers on UK oil and gas platforms, *Risk analysis*, 18, 1998, p. 103-110.
- GABRENYA (W. K.).- Psychological anthropology and the « levels of analysis » problem : we married the wrong cousin, dans Lasry (J. C.), Adair (J.) et Dion (K.), *Latest contributions to cross-cultural psychology. Selected papers from the thirteenth international congress of the international association for cross-cultural psychology*, Lisse, (Pays-Bas), Swets et Zeitlinger, 1999.
- HEWSTONE (M.).- Représentations sociales et causalité, dans Jodelet (D.), *Les représentations sociales*, Paris, Presses universitaires de France, 1993, p. 253-274.
- HEWSTONE (M.).- Societal attribution : collective beliefs and the explanation of social events, dans Hewstone (M.), *Causal attribution. From cognitive processes to collective beliefs*, Blackwell, 3^e édition, 1994, p. 205-236.
- JOHNSON (B. B.).- Risk and culture research : some cautions, *Journal of cross-cultural psychology*, 22, 1991, p. 141-149.
- JONES (E. E.), DAVIS (K. E.).- From acts to dispositions. The attribution process in person perception, dans Berkowitz (L.), *Advances in experimental social psychology*, 2, New York, Academic Press, 1965, p. 219-266.
- KOUABENAN (D. R.).- L'analyse des attributions causales. *Le travail humain*, 48, 1985, p. 1-17.
- KOUABENAN (D. R.).- Les accidents de la circulation en Côte d'Ivoire : voies d'analyse et de recherche, *Recherche - Transports - Sécurité (R.T.S.)*, 25, mars 1990, p. 29-38.
- KOUABENAN (D. R.).- Beliefs and the perception of risks and accidents. *Risk analysis : an international journal*, 18, 1998, p. 243-252.
- KOUABENAN (D. R.).- *Explication naïve de l'accident et prévention*, Paris, Presses universitaires de France, 1999.
- KRUGLANSKI (A. W.) et AIZEN (I.).- Bias and error in human judgment, *European journal of social psychology*, 13, 1983, p. 1-44.
- LEPLAT (J.).- L'accident une fatalité ?, *Cahier de la mutualité dans l'entreprise, santé et conditions de travail*, 5, 1983, p. 7-27.
- MULLER (J. G.).- Culture and the development of everyday social explanation, *Journal of personality and social psychology*, 46, 1984, p. 961-978.
- MORRIS (M. W.), PENG (K.).- Culture and cause : american and chinese attributions for social and physical events, *Journal of personality and social psychology*, 67, 1994, p. 949-971.
- PIDGEON (N. F.).- Safety culture and risk management in organizations, *Journal of cross-cultural psychology*, 22, 1991, p. 129-40.
- POUMADÈRE (M.).- Enjeux de la communication publique des risques pour la santé et l'environnement, *Revue européenne de psychologie appliquée*, 45, 1995, p. 7-15.

- QUINOT (E.).- Le phénomène accident: essai sur l'évolution des idées et des attitudes, *Le travail humain*, 42, 1979, p. 87-104.
- ROSS (L.).- The intuitive psychologist and his shortcomings : distortions in the attribution process, dans Berkowitz (L.), *Advances in experimental social psychology*, 10, New York, Academic Press, 1977, p. 173-230.
- SHAFFER (L. S.) (1984). Fatalism as an animistic attribution process, *The journal of mind and behavior*, 5, 3, 1984, 351- 362.
- SIVAK (M.), SOLER (J.), TRÄNKLE (U.), SPAGNHOL (J. M.).- Cross-cultural differences in driver risk-perception, [1989a], *Accident analysis and prevention*, 21, 1989, p. 355-362.
- SIVAK (M.), SOLER (J.), TRÄNKLE (U.).- Cross-cultural differences in driver risk-taking [1989b], *Accident analysis and prevention*, 21, 1989, p. 363-369.
- SLOVIC (P.), FISCHHOFF (B.), et LICHTENSTEIN (S.).- Perceived risk : psychological factors and social implications, *Proceedings of the Royal Society of London*, A376, 1981, p. 17-34.
- SMITH (P. B.), TROMPENAARS (F.), DUGAN (S.).- The Rotter locus of control scale in 43 countries : a test of cultural relativity, *International journal of psychology*, 30, 1995, p. 377-400.
- STEVENSON (H. C.), DAVIS (G.).- Impact of culturally sensitive AIDS video education on the AIDS risk knowledge of African-American adolescents, *AIDS education and prevention*, 6, 1994, p. 40-52.
- TVERSKY (A.), KAHNEMAN (D.).- Judgment under uncertainty : heuristics and biases, *Science*, 185, 1974, p. 1124-1131.
- VAUGHAN (E.).- Chronic exposure to environmental hazard : risk perceptions and self-protective behavior, *Health psychology*, 12, 1993, p. 74-85.
- VAUGHAN (E.), NORDENSTAM (B.).- The perception of environmental risks among ethnically diverse groups, *Journal of cross-cultural psychology*, 22, 1991, p. 29-60.
- WANG (G.), MCKILIP (J.).- Ethnic identification and judgements of an accident, *Personality and social psychology bulletin*, 4, 1978, p. 296-299.
- WEBER (E. U.), HSEE (C. K.), SOLOWSKA (J.).- What folklore tells us about risk and risk taking : cross-cultural comparisons of American, German, and Chinese proverbs, *Organizational behavior and human decision processes*, 75, 1998, p. 170-186.
- WILPERT (B.), KLUMB (P.).- Social dynamics, organization and management: factors contributing to system safety, dans Wilpert (B.), Qvale (T.), *Reliability and safety in hazardous work systems : approaches to analysis and design*, Hove, East Sussex, Lawrence Erlbaum associates, 1994.
- ZAUDEL (D. M.).- A modeling perspective on the culture of driving, *Accident analysis and prevention*, 24, 1992, p. 585-597.
- ZOHAR (D.).- Safety climate in industrial organizations : theoretical and applied implications, *Journal of applied psychology*, 65, 1980, p. 96-102.