

# L'ANALYSE DES ATTRIBUTIONS CAUSALES DES ACCIDENTS<sup>1</sup>

par D. R. KOUABENAN<sup>2</sup>

## SUMMARY

*Analysis of causal attributions of accidents. — This research, centred on the determinants of causal attributions, aims at showing that, though somewhat neglected by previous researches on accidents, study of causal attributions constitutes an important aspect of accidents study and prevention. It highlights (the fact) that when explaining causally an accident, biases can emerge. These biases are ego-defensive or ego-protective and often aim at preserving self-esteem, or avoiding assuming a responsibility, or even seizing the opportunity to resolve previous conflicts. Thus, the hierarchical level occupied in the firm, the involvement in an accident and the severity of the accident appear to be favourable conditions of the arousal of defensive attributions. The effect upon causal attributions of job satisfaction has also been investigated.*

## INTRODUCTION

D'un point de vue historique, l'accident du travail a d'abord été attribué à la fatalité, à une punition de Dieu ou des dieux pour des méfaits, bref, était considéré comme le « prix de l'ordre violé » (Haddon et coll., 1964, p. 96) et par conséquent non déterminé causalement. Même les premiers législateurs « n'admettaient comme accident du travail que celui dû à une cause fortuite » (Turbiaux, 1970-1971, p. 952). Les débuts de la prévention, largement dominés par les lois, mettent l'accent sur le règlement et la réparation et interprètent l'accident en termes d'infraction.

Par la suite, des recherches se sont développées tentant d'analyser l'accident, de définir ses causes et de le prévenir. Dans ce cadre, l'accident a été, dans un premier temps, attribué au seul « facteur technique » (le matériel, la machine...), puis soit au « facteur humain » seulement, soit au « facteur tech-

1. Le présent exposé s'inspire d'une thèse de doctorat de 3<sup>e</sup> cycle présentée et soutenue le 15 décembre 1982 sous le double sceau de l'Université de Paris V et de l'École pratique des Hautes Etudes (3<sup>e</sup> section, Laboratoire de Psychologie du Travail). Les personnes intéressées par des développements plus détaillés peuvent donc se référer à cette thèse ou écrire à l'auteur.

2. Département de Psychologie, Université nationale de Côte-d'Ivoire, BP V 34, Abidjan.

nique » uniquement et, enfin seulement, à une interaction défectueuse entre ces deux facteurs (technique et humain) d'une part, et leur environnement d'autre part.

L'attribution de l'accident à la fatalité reflétait, en son temps, la conception de l'accident par le sujet naïf, le profane, et se distingue en cela des attributions subséquentes formulées à partir de recherches empiriques par des experts, des « scientifiques ». Depuis, les recherches sur les accidents semblent privilégier ce deuxième mode d'approche.

En français, on ne dénombre guère que quelques études sur les représentations (mentales ou sociales) des causes d'accident (Vibert, 1957 ; Barjonet et Cauzard, 1978 ; Recherche de la CECA, 1969). Dans ces études, quelques allusions sont faites, par-ci, par-là, aux attributions causales naïves des accidents.

C'est surtout dans la littérature américaine que l'on trouve des recherches sur les accidents que certains auteurs (Schneider, 1976) rangent explicitement dans le cadre de la théorie de l'attribution. En effet, des chercheurs, sous l'impulsion d'E. Walster (1966), ont abordé l'étude des accidents sous l'angle des attributions de responsabilité. Ces recherches, qui ont débouché sur des résultats contradictoires, ont eu le mérite d'attirer l'attention sur l'intérêt que pourrait représenter la théorie de l'attribution pour l'étude des accidents.

#### PROBLÉMATIQUE

En effet, la théorie de l'attribution développée par Heider (1958), Jones et Davis (1965) et Kelley (1967, 1971) suppose que le sujet naïf est actif dans la compréhension et l'interprétation causales des événements qu'il observe. Cependant, en ce qui concerne la recherche sur les accidents, on a peu fait cas des travailleurs, victimes réelles ou potentielles des accidents, en ce sens qu'ils peuvent en avoir leur propre explication causale qui peut différer de celle de l'expert. On sait par ailleurs que « toute action de sécurité repose implicitement ou explicitement sur une certaine conception de la causalité des accidents » (Leplat, 1980). Or, la façon dont le travailleur se représente les accidents, plus précisément ce à quoi il les attribue (implicitement ou explicitement), de même que la façon dont il perçoit les mesures de protection et toute autre action de prévention, n'est pas indépendante de ses caractéristiques personnelles. Les attributions, guidées par les représentations et les expériences antérieures du sujet observateur, « peuvent être exactes ou erronées, fonctionnelles ou non fonctionnelles » (Jones et coll., 1971-1972, p. IX-X).

En outre, selon la théorie de l'attribution, les gens ont tendance à agir en accord avec les inférences et les attributions qu'ils font, que celles-ci soient exactes ou erronées. En d'autres termes, les attributions causales d'un travailleur peuvent avoir une incidence sur son comportement au travail en général et sur son comportement devant le risque en particulier.

L'accident du travail, quand il se produit, vient contrarier non seulement la tranquillité et la santé du travailleur, mais aussi les objectifs économiques de l'entreprise dans laquelle il a lieu. Dès lors, est-il étonnant que chacun (ouvrier, entreprise (responsables ou direction de l'entreprise)) cherche les causes de cet événement imprévu et gênant, souvent pour fixer des responsabilités, à tort ou à raison ?

Le problème se pose avec encore plus d'acuité si on observe (comme cela semble, *a priori*, le cas) que les différentes parties en présence (ouvriers, employeurs, syndicats, etc.) se cantonnent dans une position autodéfensive, autoprotectrice, en se rejetant mutuellement la responsabilité de l'occurrence des accidents ou de la lenteur de la prévention de ceux-ci. Vues sous cet angle, les imputations causales peuvent d'ailleurs être révélatrices de conflits latents.

On peut résumer la problématique de cette recherche comme suit : un accident donne toujours lieu à des attributions causales qui peuvent être déterminées par des valeurs et des caractéristiques propres de la victime, par des valeurs et des caractéristiques propres de l'attributeur, ainsi que par l'implication de ce dernier dans l'accident, par la relation ou le rapport entre la victime et l'attributeur, par des caractéristiques de l'accident, et naturellement par les circonstances environnantes. Les attributions causales à leur tour peuvent déterminer le comportement vis-à-vis de la sécurité. Ce comportement, s'il est inadéquat, peut favoriser l'occurrence d'un accident (cf. fig. 1).

Une connaissance précise des déterminants des attributions causales des accidents ainsi que de leurs conséquences pourrait, pensons-nous, être profitable à la recherche sur les accidents et à la prévention : par exemple, y a-t-il des tendances attributionnelles spécifiques ? Comment assigne-t-on la responsabilité (causale) d'un accident entre la victime (ou l'auteur) et son environnement ? Quelles sont les conséquences du fait de croire qu'une personne est ou n'est pas responsable d'un accident donné ? Autrement dit, va-t-on, comme le prétend la théorie de l'attribution, se comporter ou agir sur la base de ses attributions ?

La présente recherche, qui s'inscrit dans une telle perspective d'analyse, se limite à l'investigation des déterminants des attributions des causes des accidents du travail.

#### DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE

La démarche méthodologique adoptée se décompose en deux grandes phases :

- 1) L'analyse des attributions contenues dans 15 comptes rendus d'accidents, dont un accident mortel, a permis de montrer la prégnance et l'intérêt du problème théorique posé.
- 2) L'effet sur les attributions causales de certaines variables (position hiérarchique dans l'entreprise, gravité des conséquences d'un accident, degré d'implication dans un accident et niveau de satisfaction dans le travail) a été testé au moyen d'un questionnaire de 28 questions dont 2 « quasi-expériences ».

#### A) *Analyse des attributions causales à l'aide de comptes rendus d'accidents*

- 1) L'intérêt de cette démarche réside dans l'hypothèse selon laquelle un même accident peut être différemment attribué causalement selon l'appartenance ou l'origine socioprofessionnelle du rédacteur ou du rapporteur, ses responsabilités dans l'entreprise au moment de l'accident, son niveau d'impli-

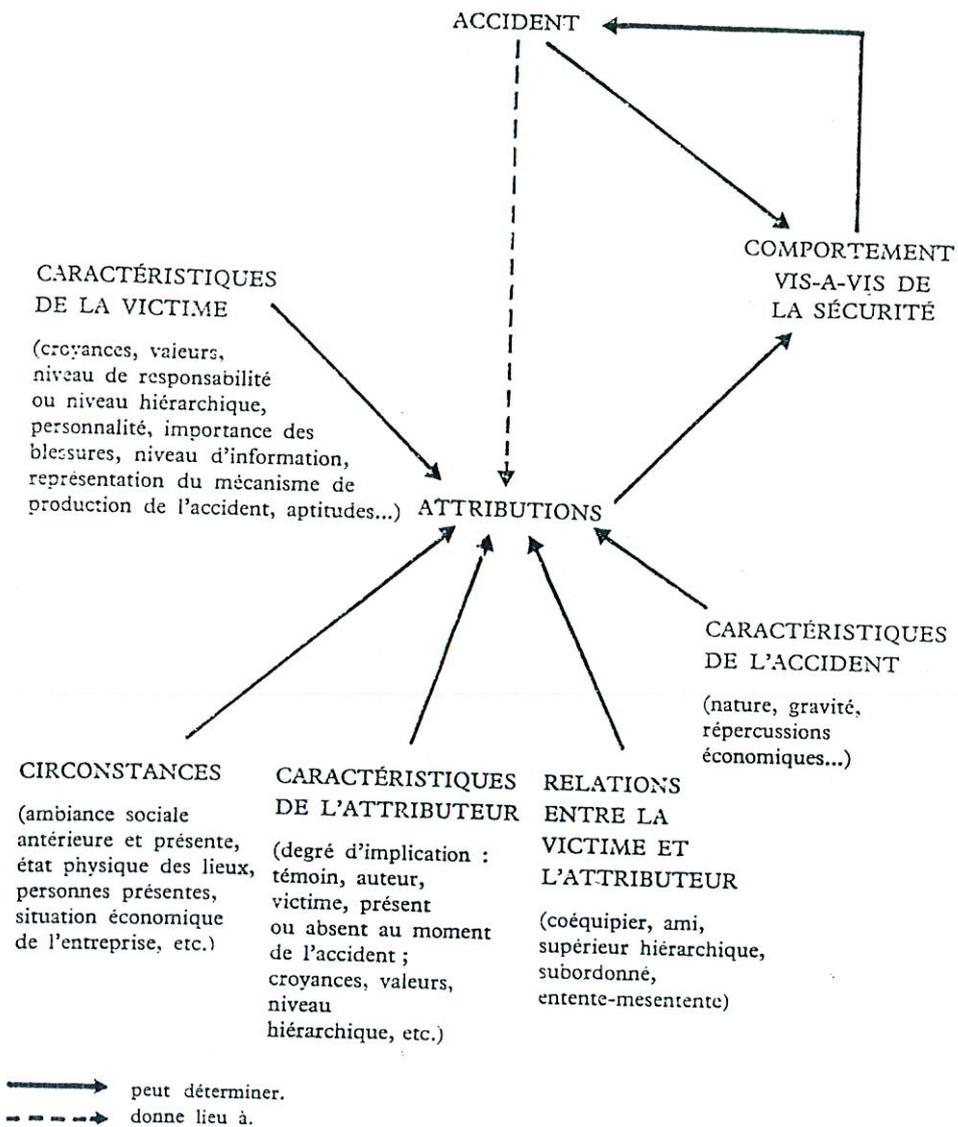


Fig. 1. — Schéma récapitulatif

cation dans l'accident (victime, témoin, auteur...), ses relations avec la victime (coéquipier, supérieur hiérarchique, ami...), la gravité de l'accident rapporté, etc. En effet, on peut logiquement s'attendre à une très grande variabilité entre rédacteurs ou rapporteurs selon qu'il y ait ou non pertinence situationnelle et/ou personnelle<sup>3</sup> (Shaver, 1970 *b* ; Shaw et McMartin, 1977 *a*) ou pertinence hédonique<sup>4</sup> (Jones et Davis, 1965). Par exemple, un ouvrier qui rend compte de l'accident que vient de subir son collègue ou son coéquipier ne modèlera-t-il pas ce compte rendu en fonction de son sentiment (de sympathie ou d'antipathie) pour ce collègue, de sa connaissance ou non des sanctions qu'il peut encourir, d'une attente personnelle, etc. ? Ne cherchera-t-il pas à le couvrir pour être couvert à son tour au cas où il serait impliqué dans un accident (éviter le blâme) ? ou bien, au contraire, ne cherchera-t-il pas à dénigrer la victime pour se venger d'une situation antérieure ? ou tout simplement pour se défendre de pouvoir lui-même causer un tel accident, pensant, comme certains, être « magiquement » capable d'éviter pareil accident (cf. Walster, 1966). L'une ou l'autre attitude pouvant dépendre de la gravité de l'accident.

La difficulté essentielle à ce niveau a été non seulement d'organiser ce matériel conçu initialement à d'autres fins, mais surtout d'obtenir des comptes rendus d'accidents (voir thèse).

2) *Méthode*. — Il aurait été intéressant d'analyser sous forme d'un tableau, soumis ensuite à un traitement statistique, les attributions causales, en prenant en compte un certain nombre de variables caractérisant l'accident (gravité, nature...), la victime (position hiérarchique...) et le rédacteur (rapport avec la victime...). Mais, vu le nombre restreint de comptes rendus dont nous disposions (15), nous avons dû nous contenter de :

- a) Comparer les attributions causales pour un accident à l'« arbre des causes »<sup>5</sup> construit à partir du récit de cet accident ;
- b) Procéder à une analyse de contenu des rapports, des récits et des appréciations émanant de différentes sources et concernant un même accident.

3) *Résultats*. — Il ressort de cette analyse que :

- certains accidents (et presque tous les accidents graves) donnent lieu à une recherche causale, donc à des attributions explicites ;
- quand bien même le but déclaré des analystes est de faire de la prévention, leurs attributions sont rarement fonctionnelles au sens où elles pourraient déboucher sur des actions de prévention. Par exemple, on impute assez souvent l'accident à l'inattention de la victime, sans en déduire des actions de prévention ;

3. La *pertinence personnelle* se réfère à la correspondance perçue entre les caractéristiques personnelles de l'observateur et de l'acteur.

La *pertinence situationnelle* se réfère à la ressemblance perçue entre les circonstances physiques dans lesquelles se trouve l'acteur et celles dans lesquelles se trouve (ou peut se trouver) l'observateur.

4. *Pertinence hédonique* : selon Jones et Davis (1965, p. 237-263), les observateurs font davantage d'attributions dispositionnelles quand les actes d'autrui les touchent personnellement (cf. aussi notion de personnalisme).

5. L'« arbre des causes », appelé aussi diagramme des variations, est une méthode de recherche des causes d'accident mise au point par l'Institut national de Recherche et de Sécurité (INRS) (cf. par exemple : M. Monteau, G. Krawsky, X. Cuny, 1974).

- il n'est pas rare que les attributions causales s'écartent (ou soient nettement différentes) des mesures de prévention proposées ;
- les attributions causales pour un accident semblent être fonction de certaines caractéristiques de la victime et de l'attributeur (rôle hiérarchique, degré d'implication...), des rapports entre les deux, et de la gravité des conséquences de l'accident. La conjonction de ces caractéristiques avec certaines motivations spécifiques fait que souvent la recherche causale se confond avec la recherche d'un coupable.

Un certain nombre de suggestions pratiques ont été formulées à partir de ces résultats et concernent le recueil et l'exploitation, à des fins de recherche et de prévention, des données issues des « feuilles d'analyse d'accidents » (voir thèse).

#### B) *Etude des déterminants des attributions causales à l'aide d'un questionnaire*

Le questionnaire a été soumis, en passation collective, à 320 fonctionnaires des services français de télécommunication.

##### 1) *Niveau hiérarchique et attributions causales*

*Hypothèse.* — Au cours d'entretiens réalisés auprès d'un certain nombre de travailleurs du Bâtiment et des Travaux publics, nous avons relevé que les ouvriers et leurs supérieurs hiérarchiques semblaient s'entre-accuser d'être à l'origine des accidents du travail ou de leur persistance. Un certain nombre d'études (CECA, 1969 ; Hagbergh, 1960, cité par Turbiaux, 1971) confirment que les attributions des causes des accidents varient avec le niveau hiérarchique. Cet ensemble de résultats nous amène à faire une hypothèse plus précise : plus on est élevé dans l'échelle hiérarchique, plus on aura tendance à imputer les accidents à des caractéristiques personnelles des ouvriers ou des agents, au non-respect des consignes de sécurité, à l'alcool, etc. ; tandis qu'au bas de l'échelle on pourrait prédire que les ouvriers (ou les agents-employés) attribueraient les accidents davantage aux supérieurs hiérarchiques, aux conditions de travail, au matériel, à l'absence ou à l'inadéquation des mesures et consignes de sécurité, etc.

*Méthode.* — La vérification de cette hypothèse (et de l'hypothèse suivante sur la satisfaction) nous a amené à mettre en relation les attributions causales issues de 6 questions différentes avec le niveau hiérarchique (ou le niveau de satisfaction). Trois (3) niveaux hiérarchiques ont été distingués :

- employés (*E.*) (N = 155) ;
- cadres d'exécution (*C.Ex.*) (N = 98) ;
- cadres supérieurs (*C.S.*) (N = 54).

L'analyse statistique a consisté en un test de la médiane et en une analyse fiduciaire (cf. Lépine et Rouanet, 1975 ; Hoc, 1975 ; Lecoutre, 1978) quand les données le permettent<sup>6</sup>.

6. Le test de la médiane permet simplement de tester l'hypothèse nulle. L'analyse fiduciaire, quand les données autorisent son utilisation (ici grands échantillons et fréquences ni trop proches de 0, ni trop proches de 1), permet d'apprécier l'importance de l'écart observé et de conclure (quand c'est possible) à un effet « notable » ou « négligeable » par rapport à la population parente. Elle permet donc de dépasser le simple test d'hypothèse nulle (cf. auteurs cités dans le texte).

Résultats. — Chacun des éléments cibles d'attribution a été considéré comme une variable et analysé comme tel.

Exemple : l'attribution à l'agent (ou à la victime) :

• On note que les cadres (supérieurs ou d'exécution) attribuent plus que les agents-employés à l'agent victime dans l'accident que nous avons rapporté

$$(P^*(\Delta^* > 12,0 \%) = .90 \text{ entre E. et C.S.})^7.$$

• De même, les premiers considèrent plus que les derniers que, d'une manière générale, la faute de l'agent est une faute fréquente

$$(P^*(\Delta^* > 19,8 \%) = .90 \text{ entre E. et C.S.}).$$

• Par contre, les 3 niveaux hiérarchiques ne se distinguent pas beaucoup en ce qui concerne la gravité de la faute de l'agent (cf. tableau I).

TABLEAU I

Comparaison des attributions à l'agent entre niveaux hiérarchiques

	X <sup>2</sup>	Seuil P	Inf. fiduc. (1)
Faute agent acc. proposé			
E.-C.Ex.	4,80	.02	$\Delta^* > 5,8 \%$
C.Ex.-C.S.	0,98	.32	$ \Delta^*  < 15,6 -$
E.-C.S.	7,45	.006	$\Delta^* > 12,0 -$
Faute agent fréquente			
E.-C.Ex.	4,34	.03	$\Delta^* > 5,3 \%$
C.Ex.-C.S.	3,95	.04	$\Delta^* > 4,3 -$
E.-C.S.	13,17	.001	$\Delta^* > 19,8 -$
Faute agent grave			
E.-C.Ex.	0,27	.60	$ \Delta^*  < 12,0 \%$
C.Ex.-C.S.	0,13	.71	$ \Delta^*  < 14,8 -$
E.-C.S.	0,00	.96	$ \Delta^*  < 13,0 -$

(1) Voir note 7.

E. = employés ; C.Ex. = cadres d'exécution ; C.S. = cadres supérieurs ; Inf. fiduc. : inférence fiduciaire avec une garantie de .90.

En résumé, les résultats confirment que les employés (ou les agents subalternes) et leurs supérieurs hiérarchiques n'ont pas la même perception des causes des accidents du travail.

Mieux, les employés attribuent les accidents plus que les cadres (supérieurs ou d'exécution) à la malchance, à des facteurs touchant l'organisation formelle

7. Avec une garantie fiduciaire de .90, l'écart parent entre les attributions des employés et des cadres supérieurs excède 12,0 %, qui peut être considéré comme un écart notable.

et matérielle du travail (inadéquation, insuffisance des mesures et consignes ; mauvaises conditions de travail, etc.) et, avec les cadres d'exécution, incriminent, plus que les cadres supérieurs, la fatigue. Tandis que les cadres attribuent plus que les employés à « l'ouvrier ou l'agent » (inattention, imprudence, inexpérience), au non-respect des consignes de sécurité, etc. En somme, ouvriers et supérieurs hiérarchiques, tout en se chargeant mutuellement, attribuent les accidents davantage à des facteurs les impliquant moins.

## 2) Satisfaction au travail et attributions causales

*Hypothèses.* — P. Vibert (1957), en conclusion d'une étude, note que « les ouvriers dont l'attitude générale est favorable à l'entreprise attribueraient les accidents plus volontiers à des défaillances personnelles » (p. 424).

L'Auteur, qui a fait une enquête auprès de 310 ouvriers, distingue deux types de causes : causes « personnelles » (« inattention des ouvriers », « négligence des consignes de sécurité ») et causes « non personnelles », imputables à l'entreprise (« cadence trop rapide de travail », « mauvaise protection des machines »). Il note que « les ouvriers satisfaits de leur travail, intégrés et participant à l'entreprise, attribuent, de préférence, les accidents aux causes « personnelles ». A l'opposé, les ouvriers insatisfaits de leur travail, peu intégrés et peu participants, invoquent beaucoup plus souvent les causes « non personnelles »... » (p. 427).

Cette conclusion de Vibert conduit à penser que les sujets satisfaits de leur travail invoqueront en priorité comme causes des accidents des causes « personnelles » : faute de l'ouvrier ou de l'agent, non-respect des consignes, etc., pour les agents-employés satisfaits ; faute du chef ou du patron, sensibilisation et responsabilisation des cadres, etc., pour les cadres satisfaits. Tandis que les sujets insatisfaits de leur travail attribueront davantage les accidents à des causes « non personnelles », notamment à l'entreprise (organisation, conditions de travail, équipements matériels...), aux supérieurs hiérarchiques, etc., pour les agents-employés mécontents et, faute de l'agent ou de l'ouvrier, non-respect des consignes, etc., pour les cadres insatisfaits.

En plus de cette hypothèse générale, on peut, après Maslow, penser que la satisfaction ou l'insatisfaction relative à un aspect précis du travail motivera une attribution préférentielle. L'effet sur les attributions de la satisfaction relative aux conditions de travail et à l'ambiance de travail a ainsi été examiné.

*Méthode.* — La démarche générale est exactement la même que celle adoptée pour l'épreuve de l'hypothèse précédente sur le niveau hiérarchique.

Pour déterminer le niveau de satisfaction « générale » ou « globale », nous avons fait la somme des réponses de chaque sujet à 4 items (satisfaction relative à l'activité exercée, aux conditions de travail, à la rémunération et à l'ambiance de travail) après en avoir calculé les intercorrélations à l'aide du coefficient de corrélation  $\varphi'$  (phi') (Hays, 1973). Chacun des items étant codé de 1 (pas du tout satisfait) à 5 (très satisfait), nous avons, d'après les totaux obtenus pour chaque sujet, défini 3 niveaux de satisfaction en essayant d'obtenir des classes d'effectifs approximativement équivalentes :

- Insatisfaits ( $S^-$ ) (N = 135 ; note 6 à 14) ;
- Moyennement ou assez satisfaits ( $S^\pm$ ) (N = 92 ; note 15 à 16) ;
- Très satisfaits ( $S^+$ ) (N = 93 ; note de 17 à 20).

En ce qui concerne les satisfactions élémentaires, nous avons conservé les 3 niveaux précédents qui correspondent alors aux notes suivantes :

- Insatisfaits (1 à 3) ;
- Moyennement satisfaits (4) ;
- Très satisfaits (5).

*Résultats.* — A niveau de responsabilité défini, il y a une liaison entre la satisfaction et les attributions causales. En effet, à quelques exceptions près, les agents-employés et les cadres supérieurs tendent à attribuer à des facteurs engageant leur propre responsabilité d'autant plus qu'ils sont satisfaits. Inversement, ils attribuent à des facteurs les impliquant moins d'autant plus qu'ils sont insatisfaits. Cette liaison est plus manifeste chez les employés que chez les cadres supérieurs, mais on peut dire en général que l'hypothèse selon laquelle les travailleurs satisfaits attribueront davantage à des « causes personnelles » tandis que les travailleurs insatisfaits attribueront davantage à des « causes non personnelles », est vérifiée.

En outre, on observe (d'après les résultats) que les sujets mécontents des conditions de travail tendent, plus que ceux qui en sont satisfaits, à attribuer aux défauts du matériel, à l'inadéquation des mesures et consignes de sécurité, à la fatigue et souhaitent plus qu'eux l'amélioration des conditions de travail. De même, les sujets insatisfaits de l'ambiance de travail tendent, plus que les satisfaits, à attribuer l'accident au climat de travail et à une autre personne. En somme, plus on est insatisfait d'un aspect donné de la situation de travail, plus on tend à attribuer les accidents à cet aspect-là.

### 3) Degré d'implication dans un accident (victime ou témoin) et attributions causales

*Hypothèse.* — Est-ce qu'on impute les causes d'un accident dont on a été victime de la même manière que les causes d'un accident dont on a simplement été témoin ?

Conformément à la théorie de l'attribution et, plus particulièrement, à l'hypothèse de Jones et Nisbett (1971) sur les différences de points de vue entre l'acteur et l'observateur, on devrait observer que les victimes d'accidents du travail (parfois à l'origine de l'accident qui leur arrive) tendent à l'attribuer en priorité à des causes externes (défaut du matériel, malchance, etc.) tandis que les témoins d'accidents l'attribueront en priorité à une « faute » ou à des caractéristiques de la victime (attribution interne).

*Méthode.* — On demande aux sujets (les mêmes que pour les hypothèses précédentes) de raconter un accident dont ils ont été victimes ou témoins et de préciser s'ils parlent en tant que victimes ou témoins. Ensuite, on leur demande d'attribuer, sous forme de pourcentage (de 0 % à 100 % et de 10 en 10), l'accident qu'ils viennent de raconter à une série de 5 facteurs proposés, le pourcentage total attribué aux 5 facteurs et pour un accident donné devant être strictement égal à 100. Les facteurs proposés sont :

- une faute de votre part ou de la part de la victime ;
- une faute de la part du chef (chef d'équipe, chef de chantier, conducteur de travaux, etc.) ;

- la malchance ;
- un défaut du matériel ;
- une faute d'un compagnon ou d'une autre personne.

Au total, 150 sujets (sur 320) ont raconté un accident, dont 99 en tant que victimes et 51 en tant que témoins.

En vue de l'analyse statistique, nous avons opéré une dichotomie entre les gens qui ont attribué 0 % (c'est-à-dire aucun rôle) à un facteur causal donné et ceux qui lui ont attribué au moins 10 % (c'est-à-dire un certain rôle causal). Le test du  $\chi^2$  a été ensuite appliqué aux données ainsi regroupées. Nous avons également calculé les pourcentages moyens attribués à chaque facteur ( $m = \Sigma(n \times \%)/N$ ).

*Résultats* (cf. fig. 2). — On observe qu'effectivement les témoins attribuent l'accident prioritairement à la victime (38,20 %).

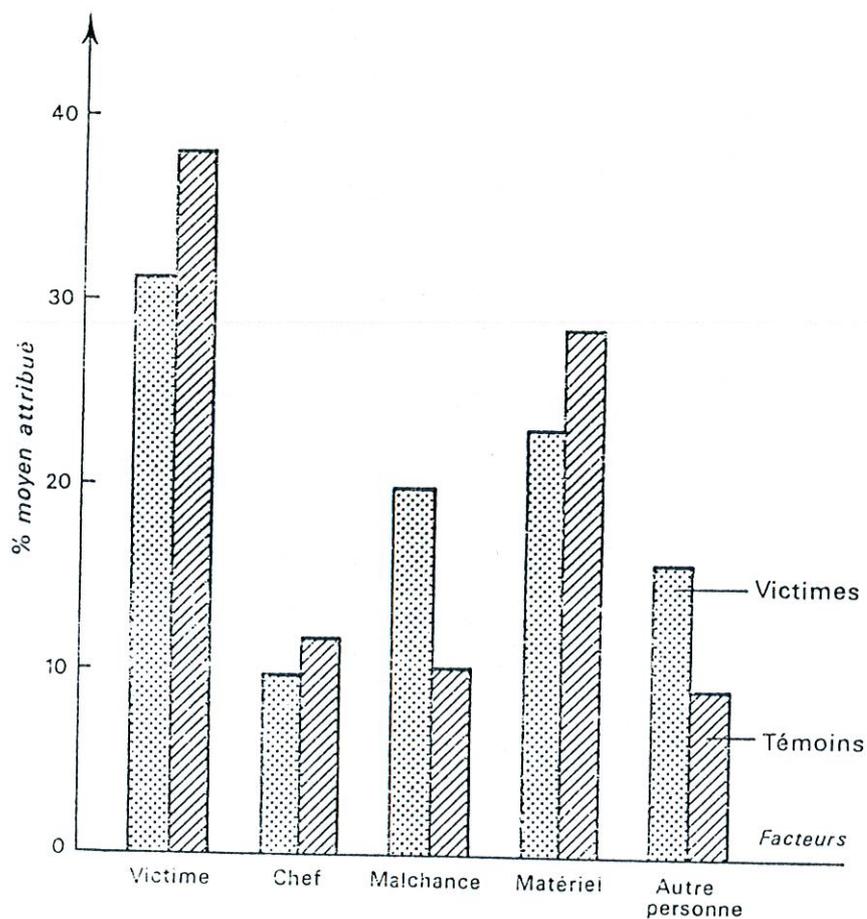


Fig. 2. — Attributions moyennes des témoins et des victimes (Plus le pourcentage est élevé, plus grand est le rôle causal attribué)

Assez paradoxalement, on note que les victimes attribuent également la plus grande faute à elles-mêmes (31,22 %); mais une analyse poussée fait apparaître que les victimes s'attribuent plus les accidents bénins (43,80 %) que les accidents graves (16,80 %).

En comparant les attributions des victimes à celles des témoins, on observe que les victimes attribuent plus à la malchance que les témoins ( $P < .02$ ); par contre, les témoins tendent, plus que les victimes, à attribuer à la victime ( $P < .06$ ) et au chef ( $P < .04$ ).

#### 4) Gravité des conséquences d'un accident et attributions causales

*Hypothèses.* — Y a-t-il une relation entre la gravité d'un accident et les attributions de cause ou de responsabilité pour cet accident ?

Les recherches faites dans cette voie, suite à deux recherches de Walster (1966; 1967), ont abouti à des résultats très diversifiés, pour ne pas dire contradictoires. Ceux-ci présentent les 3 cas suivants :

- attribution croissante de responsabilité à la victime à mesure que la gravité de l'accident augmente (Walster, 1966; Medway et Lowe, 1975, etc.);
- diminution de la responsabilité attribuée à la victime quand la gravité de l'accident augmente (Walster, 1967, exp. I; McKilip et Posavac, 1972, etc.);
- pas de différence dans l'attribution de responsabilité pour un accident en fonction de sa gravité (Walster, 1967, exp. II; Shaver, 1970 b, exp. I, etc.).

Du fait de l'inconstance de ces résultats, nous avons repris dans deux expériences l'hypothèse initiale de Walster (1966) ainsi que le critère de pertinence de Shaver (1970) (cf. plus haut, notes p. 5) et son hypothèse d'attribution défensive développée par Shaw et McMartin (1977 a).

*Hypothèse 1 :* Une responsabilité d'autant plus grande sera attribuée à la victime d'un accident que celui-ci sera plus grave (Walster, 1966).

*Hypothèse 2 :* Moins de responsabilité sera attribuée à la victime d'un accident en présence d'une pertinence personnelle forte et d'une pertinence situationnelle également forte (« évitement du blâme »), et ce d'autant plus que l'accident est grave.

Une responsabilité plus grande sera attribuée à la victime d'un accident en présence d'une pertinence situationnelle forte et d'une pertinence personnelle faible (« évitement du préjudice »), et ce d'autant plus que l'accident est grave (Shaw et McMartin, 1977 a) (cf. tableau II).

TABLEAU II. — *Pertinences personnelle et situationnelle et attributions défensives* (Shaver, 1970 b; Shaw et McMartin, 1977 a)

		Pertinence situationnelle	
		Forte	Faible
Pertinence personnelle	Forte	Évitement du blâme = attribution moins forte	Aucune tendance défensive n'est attendue
	Faible	Évitement du mal ou du préjudice = attribution forte	Aucune tendance défensive n'est attendue

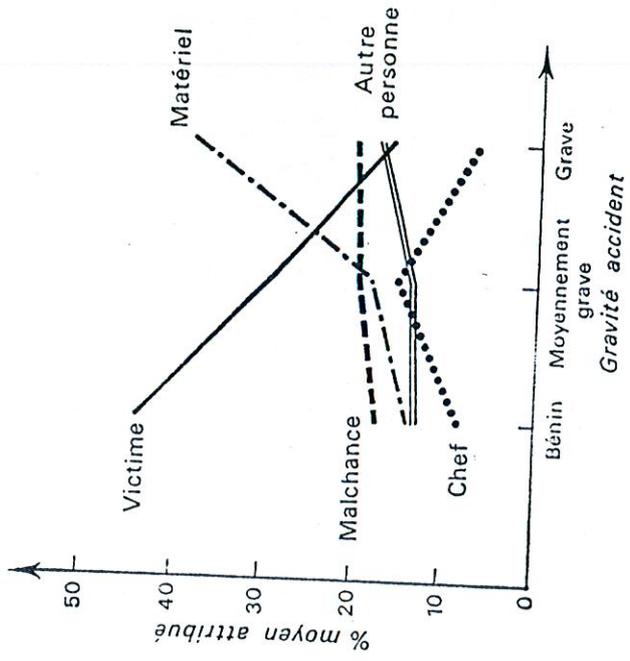


Fig. 3. — Attributions des victimes selon la gravité de l'accident

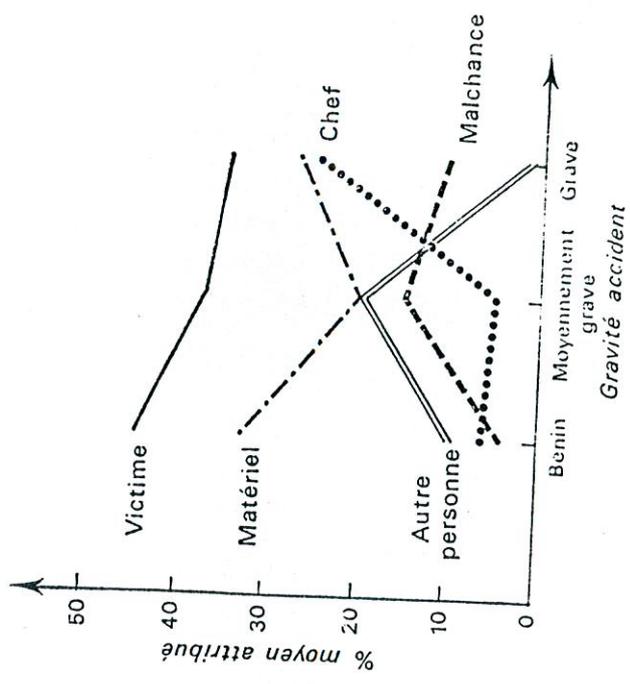


Fig. 4. — Attributions des témoins selon la gravité de l'accident

Plus le pourcentage moyen est élevé, plus grand est le rôle causal attribué

*Méthode.* — Dans l'expérience I, 312 sujets répartis en deux groupes lisent le récit d'un accident qui s'est produit dans l'entreprise dans laquelle ils travaillent et doivent en attribuer les causes en rangeant (par ordre d'importance) 4 éléments susceptibles d'avoir joué un rôle causal dans cet accident. Au 1<sup>er</sup> groupe (N = 154), on décrit les conséquences de l'accident comme bénignes ; le 2<sup>e</sup> groupe (N = 158) lit le même récit mais les conséquences de l'accident sont décrites comme graves.

L'expérience II suit la même procédure que l'expérience décrite en 3, page 9 (degré d'implication dans un accident et attributions causales). Seulement, l'analyse porte ici sur les conséquences des accidents que les sujets ont racontés. 129 accidents ont ainsi pu être codés d'après leurs conséquences, dont :

- 39 accidents graves ;
- 42 accidents de gravité moyenne ;
- 48 accidents bénins.

*Résultats.* — *Hypothèse 1* : D'après l'inférence fiduciaire, la gravité de l'accident n'affecte pas notablement les attributions causales dans l'expérience I. Dans les deux cas (accident bénin, accident grave), la plus forte attribution est faite à la victime. Il n'y a pas de différence significative dans les attributions à un facteur causal donné entre accident bénin et accident grave.

Dans l'expérience II, contrairement à l'hypothèse, on attribue dans l'ensemble (victimes et témoins confondus) d'autant moins à la victime que l'accident devient grave.

*Hypothèse 2* : En se référant aux critères de pertinence définis par Shaver (1970), puis repris par Shaw et McMartin (1977 a), la gravité de l'accident semble influencer les attributions de cause, surtout dans le sens défensif (cf. *supra*), quoique dans de modestes proportions dans l'expérience I.

Dans l'expérience II, notamment et conformément à l'hypothèse, les sujets victimes d'accidents tendent à attribuer d'autant moins à eux-mêmes que l'accident devient grave ; tandis que les sujets témoins d'accidents les attribuent d'autant moins à une autre personne (qui peut être eux-mêmes) dans les mêmes conditions (tendance défensive à l'évitement du blâme) (cf. fig. 3 et 4).

## DISCUSSION

### 1) Des attributions défensives

Les résultats essentiels de la présente recherche peuvent être interprétés en termes d'attributions défensives (Shaver, 1970) ou autoprotectrices (Walster, 1966).

Suite à l'analyse des comptes rendus d'accidents, nous avons mentionné le *décalage manifeste entre les attributions* (ex. : l'inattention de la victime) *et les mesures de prévention proposées* consécutivement. Un tel décalage peut être perçu comme une volonté délibérée de responsabiliser la victime. En effet, pourquoi incriminer l'inattention et dire ensuite qu'il faudrait (ou qu'il aurait fallu) fournir ou améliorer les équipements, modifier tel ou tel aspect de

l'environnement... ? L'hypothèse défensive se justifie d'autant plus que les facteurs non « incriminés » se révèlent, par l'analyse, avoir non seulement un rapport (plus ou moins) direct avec l'accident, mais aussi et surtout, sont des éléments qui relèvent justement de la compétence et du rôle de ceux-là mêmes qui font les attributions.

*L'accent mis sur l'inattention de la victime* semble également aller dans le sens d'une affirmation de Brickman et coll. (1975) selon laquelle les gens ont une certaine tendance à percevoir les accidents comme causés par le comportement de ceux qui y sont impliqués plutôt que par des événements externes. Les auteurs pensent que cela représente ce que Walster (1966) et Shaver (1970) ont caractérisé comme étant un biais défensif contre la vision des accidents, comme étant causés par des facteurs externes parce que cela implique que ces accidents peuvent arriver à n'importe qui, y compris à soi-même.

L'analyse du compte rendu d'un accident mortel met clairement en évidence les attributions défensives, mieux d'attaque-défense, de la direction de l'entreprise et de la commission d'enquête du Comité d'Hygiène et de Sécurité (CHS) à forte présence syndicale (voir thèse).

Par ailleurs, nous avons observé que non seulement les employés et les cadres n'ont pas la même perception des causes des accidents du travail, mais surtout que chacun des deux groupes attribue l'accident (plus que l'autre) à des facteurs semblant impliquer plutôt la responsabilité de l'autre groupe. Une telle attribution vise sans doute à se protéger ou à défendre son estime de soi (Shaver, 1970 ; Walster, 1966). Cela est également compatible avec la notion de « biais au service de soi » (« *self-serving biases* ») selon laquelle on cherche à travers les attributions à préserver, maintenir, rehausser ou protéger son estime de soi (Miller et Ross, 1975 ; Ross, 1978 ; Miller, 1978 ; Bradley, 1978 ; Weary, 1979).

En outre, les sujets satisfaits tendent, plus que les sujets insatisfaits, à attribuer à des « facteurs personnels » sans doute parce que les premiers ont moins besoin de se valoriser (« *self-enhancement needs* ») que les derniers. De même, le fait que l'insatisfaction relative à un aspect de la situation de travail déclenche une attribution plus forte que la satisfaction peut être expliqué par l'idée de Maslow selon laquelle un besoin insatisfait continue à motiver l'individu.

*L'implication dans l'accident* (ou dans la situation d'accident) se révèle également être un facteur des attributions défensives, de même que la gravité des conséquences de l'accident. En effet, selon la théorie de l'attribution défensive, les gens n'ont pas de peine à s'attribuer des événements aux conséquences bénignes ou positives. Or, d'une manière générale, les accidents vécus (exp. I) sont relativement plus attribués au hasard que les accidents lus (exp. II) ; tout comme les victimes d'accidents (encore plus personnellement impliquées) attribuent plus de rôle causal à la malchance que les témoins d'accidents. Qui plus est, les victimes d'accidents les attribuent d'autant moins à une faute de leur part que ceux-ci sont graves.

En résumé, on peut dire que *l'implication dans l'accident et la pertinence (situationnelle et/ou personnelle) sont des éléments qui, en interaction avec la gravité des conséquences de l'accident, peuvent être favorables à l'éveil des attributions défensives.*

2) *Portée de l'étude des accidents  
par l'analyse des attributions causales*

a) *L'intérêt théorique* essentiel de la présente recherche réside sans doute dans sa tentative de concilier deux domaines apparemment différents, l'un de psychologie fondamentale, l'autre plus pratique. Notre problématique suppose, en effet, que la théorie de l'attribution et l'analyse des accidents peuvent s'enrichir réciproquement.

Entre autres, *cette recherche confirme la notion de pertinence personnelle et situationnelle* (Shaver, 1970) et *la notion de pertinence hédonique* (Jones et Davis, 1965) avec leur corollaire, les attributions défensives. Notamment, nous avons pu observer que les sujets attribuent moins aux facteurs les impliquant ou engageant leur propre responsabilité.

Les divergences entre les attributions des sujets victimes d'accidents et des sujets témoins d'accidents tendent également à corroborer l'idée selon laquelle, lors de l'explication causale d'un événement, *l'acteur et l'observateur ont des points de vue différents*. Notamment quand l'acte ou l'événement est négatif, l'acteur tend à être davantage tourné vers l'environnement tandis que l'observateur est plutôt tourné vers l'acteur (Jones et Nisbett, 1971 ; Eisen, 1979).

Mais surtout, cette recherche met en évidence le fait que, lors de l'explication causale d'un accident, des *biais ego-défensifs ou ego-protecteurs* peuvent émerger.

b) Par ailleurs, *l'étude des attributions causales constitue un aspect important de l'étude et de la prévention des accidents*. C'est une approche qui complète les précédentes (épidémiologique, systémique, etc.) sans toutefois être secondaire. En effet, la connaissance des attributions causales (leurs déterminants et leurs conséquences) permettrait certainement de sortir de l'impasse et du piétinement rencontrés çà et là par la prévention, de vaincre certaines résistances ou réticences, en un mot d'éclairer les actions propres à la prévention et de les rendre ainsi plus efficaces.

c) D'ailleurs, une *exploitation pratique* possible de ces résultats pourrait être trouvée dans la *formation*, et plus particulièrement dans la formation à la sécurité, avec comme objectif une efficacité meilleure dans l'analyse et la prévention des accidents. Car un objectif — certainement pas facile à réaliser — serait d'amener les différentes personnes concernées par l'analyse d'un accident à *ne pas confondre*, lors de cette analyse, *la cause et le coupable*, en tout cas à éviter que les attributions de responsabilités se substituent aux attributions de causes. En somme, on incitera à faire des attributions fonctionnelles, c'est-à-dire pouvant déboucher sur des mesures efficaces de prévention, et surtout en rapport avec l'accident analysé. A ce titre, il pourrait être avantageux de confronter des analyses causales venant de sources aussi diverses que possible.

d) Enfin, nous n'ignorons pas que nous avons à peine exploité les différentes possibilités qu'offre la théorie de l'attribution pour l'explication causale naïve des accidents. C'est pourquoi il est souhaitable que d'autres recherches suivent celle-ci et aident à préciser progressivement, non seulement les déterminants des attributions causales pour un accident, mais aussi les mécanismes par lesquels se font ces attributions ainsi que leurs conséquences sur le comportement et l'attitude du travailleur à l'égard de la sécurité, sa sécurité.

## BIBLIOGRAPHIE

- Barjonet, P. et Cauzard, J.-P., avec Hamelin, P., Lassare, S. et L'Hoste, J. (1978). — *Représentations sociales de l'action de sécurité et de l'accident de la route* (3<sup>e</sup> phase), ONSER-DGRST, Mission de la Recherche.
- Bradley, G. W. (1978). — Self-serving biases in the attribution process : a reexamination of the fact or fiction question, *Journal of Personality and Social Psychology*, 36, 56-71.
- Brickman, P., Ryan, K. and Wortman, C. B. (1975). — Causal chains : attributions of responsibility as a function of immediate and prior causes, *Journal of Personality and Social Psychology*, 32, 6, 1060-1067.
- Eisen, S. V. (1979). — Actor-observer differences in information inference and causal attribution, *Journal of Personality and Social Psychology*, 37, 2, 261-272.
- Haddon, W., Suchman, E. A. and Klein, D. (1964). — *Accident Research : Methods and Approaches*, New York, London, Harper & Row, 752 p.
- Hays, W. L. (1973). — *Statistics for the social sciences*, second edition, New York, Chicago, San Francisco, Toronto, London, Holt, Rinehart & Winston, Inc., 719 p.
- Heider, F. (1958). — *The Psychology of Interpersonal Relations*, New York, Wiley, 309 p.
- Hoc, J.-M. (1975). — Notes sur l'analyse de la variance et l'inférence fiduciaire, *Le Travail Humain*, 38, 2, 279-286.
- Jones E. E. and coll. (1971-1972). — *Attribution : perceiving the causes of behavior*, Morristown, General Learning Press, 186 p.
- Jones, E. E. and Davis, K. E. (1965). — From acts to dispositions : the attribution process in person perception, in Leonard Berkowitz (Ed.), *Advances in experimental social psychology*, vol. 2, New York, Academic Press, 219-266.
- Jones, E. E. and Nisbett, R. E. (1971-1972). — The actor and the observer : divergent perceptions of the causes of behavior, in Jones, E. E. and coll., *Attribution : perceiving the causes of behavior*, Morristown, General Learning Press, 79-94.
- Kelley, H. H. (1967). — Attribution theory in social psychology, in David Levine (Ed.), *Nebraska Symposium on motivation*, University of Nebraska Press, 193-238.
- Kelley, H. H. (1971). — Attribution in social interaction, in Jones, E. E. and coll., *Attribution : perceiving the causes of behavior*, Morristown, General Learning Press, 1-26.
- Kouabenan, D. R. (1982). — *Représentation de la genèse des accidents du travail : déterminants des attributions causales*. Thèse pour le Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, Université de Paris V, VPHE, Paris, décembre 1982.
- Kouabenan, D. R. (1982). — *Gravité des conséquences d'un accident et attributions causales*. Communication au II<sup>e</sup> Congrès de Psychologie du Travail de Langue française, Paris, mars-avril 1982.
- Lecoutre, B. (1978). — Note sur le calcul de la distribution fiduciaire pour une inférence sur un contraste entre moyennes, *Cahiers de psychologie*, 21, 24, 279-282.
- Lépine, D. et Rouaner, H. (1975). — Introduction aux méthodes fiduciaires : inférence sur un contraste entre moyennes, *Cahiers de Psychologie*, 18, 193-218.
- Leplat, J. (1980). — *La représentation des causes d'accidents*. Document de travail, Laboratoire de Psychologie du Travail de l'EPHE, Paris, 10 p.
- McKilip, J. and Posavac, E. J. (1975). — Judgments of responsibility for an accident, *Journal of Personality*, 43, 248-265.
- Medway, F. J. and Lowe, C. A. (1975). — Effects of outcome valence and severity on attribution of responsibility, *Psychological Reports*, 36, 239-246.
- Miller, D. T. (1978). — What constitutes a self-serving attributional bias ? A reply to Bradley, *Journal of Personality and Social Psychology*, 36, 11, 1221-1223.
- Miller, D. T. and M. (1975). — Self-serving biases in attribution of Causality : Fact or Fiction ?, *Psychological Bulletin*, 82, 213-225.

- Monteau, M., Krawsky, G., Cuny, X. (1974). — *Méthode pratique de recherche de facteurs d'accidents. Application expérimentale*, INRS, Rapport n° 77/RE, mars 1974, 34 p.
- Recherche communautaire sur la sécurité dans les charbonnages et les mines de fer (1962-1966). — *Etudes de physiologie et de psychologie du travail*, n° 5, B, Les Mines, CECA, Luxembourg, 1969.
- Ross, L. (1978). — The intuitive psychologist and his shortcomings : distortions in the attribution process, in L. Berkowitz (Ed.), *Cognitive theories in social psychology*, New York, Academic Press, 337-384.
- 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, 101-113.
- Shaw, J. I. and McMartin, J. A. (1977). — Personal and situational determinants of attribution of responsibility for an accident, *Human Relations*, 30, 1, 95-107.
- Turbiaux, M. (1970-1971). — Les facteurs humains des accidents du travail, *Bulletin de Psychologie*, 24, 952-960.
- Vibert, P. (1957). — La représentation des causes d'accidents du travail, *Bulletin du CERP*, VI, 4, 423-428.
- Walster, E. (1966). — Assignment of responsibility for an accident, *Journal of Personality and Social Psychology*, 3, 73-79.
- Walster, E. (1967). — « Second-guessing » important events, *Human Relations*, 20, 239-250.
- Weary, G. (1979). — Self-serving attributional biases : perceptual or response distortions?, *Journal of Personality and Social Psychology*, 37, 8, 1418-1420

## RÉSUMÉ

Cette recherche, axée sur les déterminants des attributions causales, tente de montrer que, bien que quelque peu négligée par les recherches antérieures, l'étude des attributions causales des accidents constitue un aspect important de l'étude et de la prévention des accidents. Elle met en évidence le fait que, lors de l'explication causale d'un accident, des biais peuvent émerger. Ces biais, ego-défensifs ou ego-protecteurs, visent le plus souvent soit à préserver l'estime de soi, soit à éviter d'endosser une responsabilité, ou encore à profiter de l'accident pour résoudre des conflits antérieurs. Ainsi, le niveau hiérarchique dans l'entreprise, l'implication dans un accident et la gravité de l'accident se révèlent être des éléments favorables à l'éveil des attributions défensives. L'effet sur les attributions de la satisfaction au travail a également été examiné.