

# **L'insécurité routière dans la zone CIMA : les assureurs face au défi du mauvais comportement des automobilistes le cas du Sénégal**

Boubacar COULIBALY

Université Paris-Descartes, Ecole Doctorale 261-3CH, Laboratoire de Psychologie Sociale :  
Menaces et régulation (LPS), UFR de Psychologie centre Henri Piéron

## Résumé

Cette étude avait pour objectif de mettre à jour la perception ou la représentation sociale de "l'automobiliste" chez les assureurs sénégalais. Il s'agit également de s'appuyer sur les résultats obtenus pour sensibiliser sur les dangers concernant la route dans la zone CIMA (Conférence Interafricaine des Marchées d'Assurance) en général et plus particulièrement le Sénégal.

Elle s'est réalisée à partir d'un test d'association verbale hiérarchisée proposée auprès des assureurs sénégalais c'est-à-dire basée sur des associations spontanées des enquêtés pour donner suite à un mot inducteur qu'est « l'automobiliste » puis de leur demander de proposer un classement par importance des mots qu'ils viennent de donner. Les données ont été soumises à un traitement qui consiste à homogénéiser le corpus en regroupant les mots proches sémantiquement et remplaçant certains mots par leur synonyme en utilisant CRISCO qui est un dictionnaire électronique des synonymes. Puis, elles sont soumises à une analyse prototypique à partir du logiciel « EVOC » créé par Vergès pour déterminer les éléments centraux et périphériques de la représentation. L'échantillon est constitué de vingt-sept (27) assureurs sénégalais qui ont répondu au test d'associations verbales. Cette population constituée de 16 hommes et 11 femmes réparties entre quatre tranches d'âges : les jeunes ( $\geq 25$  ans) représentent 22,22%, les jeunes adultes (25 à 40 ans) 55,55%, les adultes (41 à 55 ans) 11,11% et enfin les personnes âgées (plus 55 ans) 11,11%. Ces professionnels travaillent dans différents départements aux niveaux des compagnies et cabinets de courtages d'assurances au Sénégal. Nous avons 5 qui s'exercent dans le département sinistre, 9 dans le commercial et 6 dans le département technique et 7 sont en formation avec des niveaux d'expériences variées. Nous avons 15 assureurs ont une expérience est supérieur ou égale à 5 ans, 9 entre 6 et 10 ans et 3 ont plus de 10 ans d'activités professionnelles. L'analyse des résultats a montré que pour les assureurs sénégalais, les automobilistes sénégalais ne conduisent pas de manière prudente du fait de certains comportements à risque et la sensibilisation face aux risques d'accidents est très

importante car l'ampleur et la fréquence des accidents montrent le manque de formation de certains d'entre eux.

**Mots-clés :** Représentations sociales -Accident –Automobilistes –Assureurs –Sécurité routière.

## Introduction

La gestion des accidents de la circulation a toujours interpellé les chercheurs et acteurs des transports et de la sante routière. En moyenne, on estime à 2,3 le nombre de facteurs contributifs à un accident, dont les trois quarts (3/4) sont des facteurs humains. Ces mêmes résultats se retrouvent chez Elgarov (1995) : les erreurs du conducteur ont été à l'origine de 76 % des 879 accidents étudiés. De même, de nombreuses recherches ont tenté d'établir les influences respectives des individus, du véhicule et de l'environnement sur les accidents, ainsi que de préciser la nature de leurs interactions. A cet égard, on peut mentionner les résultats des recherches fondatrices de Sabey et Staughton dans les années 1970 en Grande-Bretagne (Charbit, 1997). Le facteur humain constitue le principal facteur contributif dans 95 % des accidents (Sabey, 1983 ; Kuhlmann, 1993). L'infrastructure (route et environnement) est un facteur important dans 28 % des accidents. Le véhicule n'est une des causes d'accidents que dans 8,5 % des cas. Comme le montre le tableau ci-dessous, le facteur humain arrive en première position concernant les interactions avec les autres facteurs de risques d'accidents de la route.

**Tableau 1 :** interactions entre facteurs humains et les autres facteurs

Facteurs humains exclusivement	65%
Facteurs humains + route	24%
Facteurs humains +véhicule	4.50%
Facteurs humains +route +véhicule	1.25%
Facteurs routiers exclusivement	2.50%
Facteurs routiers +véhicule	0.25%
Véhicule exclusivement	2.50%
TOTAL	100%

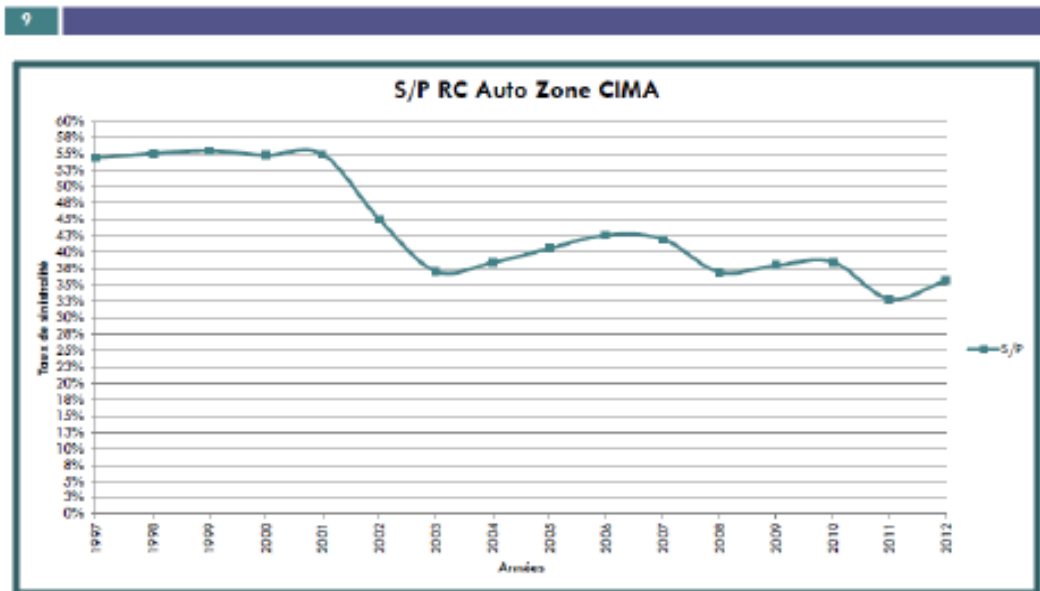
Source TRL leaflet 976, avril 1983

Dasn la zone CIMA en général, nous constatons que la sinistralité automobile était de l'ordre de 55% concernant la garantie responsabilité civile (RC) deux ans après l'entrée en

vigueur du code CIMA. Mais cette tendance est descendue en moyenne à 35% de 2008 à 2012(voir *Tableau 2*).



## EVOLUTION DE LA SINISTRALITÉ RC AUTOMOBILE DANS LA ZONE CIMA



Source : Support séminaire *Réforme du système d'indemnisation du préjudice corporel V*, Abidjan du 8 au 12 septembre 2014

Cela pourrait s'expliquer par les différentes politiques sécuritaires entreprises par les pays membres. Toutefois, ces efforts louables, l'insécurité routière persiste et les assureurs ont un grand rôle à jouer dans cette lutte et une réflexion profonde sur le conducteur s'impose comme un véritable gage de sécurité routière car elle permettra de comprendre sa perception auprès des assureurs afin de pouvoir mettre en place des programmes de prévention adaptés et plus efficaces. C'est pourquoi la présente étude s'intéresse, quant à elle, à la représentation sociale de l'automobiliste chez les assureurs sénégalais.

Introduite par les travaux de Moscovici (1961), les représentations sociales sont définies comme « [...] est une forme de connaissance, socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et concourante à la construction d'une réalité commune à un ensemble » (Jodelet, 1989, p.53). Les représentations sociales permettent donc aux individus de comprendre et d'expliquer la réalité en l'intégrant dans un cadre assimilable par eux, en cohérence avec les valeurs, les idées, les opinions auxquelles ils adhèrent. Par ailleurs, elles facilitent la communication sociale en définissant un cadre de référence commun qui permet l'échange, la transmission et la diffusion du savoir. Elles permettent également de guider mais aussi de

justifier *a posteriori* les comportements et les prises de position (Abric,1984). Depuis les travaux de Moscovici, on a vu se développer de nombreux courants de recherches sur les RS dont l'approche structurale ou noyau central. L'approche structurale conçoit une représentation comme une connaissance de sens commun organisée, donc ayant une structure. Abric (1989 ;1994) considère qu'une représentation sociale est construite autour d'un noyau central ou système central et un système périphérique.

Le noyau central (NC) est l'élément fondamental de la représentation car il détermine à la fois la signification et l'organisation de la représentation. Le noyau central est un ensemble de croyances partagées qui sont communes aux individus d'une même population : les éléments centraux sont consensuels et « non-négociables » (Moscovici,1993), ils sont systématiquement associés à l'objet de représentation et sont indépendants du contexte immédiat dans lequel la représentation est activée (Flament, 1995).

Les éléments périphériques s'organisent autour du noyau central. En relation directe avec lui, ils constituent l'essentiel du contenu de la représentation, sa partie la plus accessible. Ils correspondent plutôt à des opinions, des descriptions, des stéréotypes ou des croyances concernant celui-ci. Ils concrétiseraient ainsi la signification centrale, plus ou moins abstraite, de la représentation. Ils jouent un rôle capital, puisqu'ils « *constituent l'interface entre le noyau central et la situation concrète dans laquelle s'élabore ou fonctionne la représentation* » (Abric, 1994, p.25). Les éléments périphériques sont hiérarchisés c'est-à-dire qu'ils sont plus ou moins proches du noyau. Lorsqu'ils sont proches du noyau central, ils constituent une concrétisation de la signification de la représentation alors que lorsqu'ils sont éloignés, ils servent d'illustration ou de justification de la représentation. Ils servent alors à faire la liaison entre la réalité de l'objet et le noyau central. La périphérie permet au système central de rester stable. En effet, une représentation sociale se transforme, le noyau central change. Ce changement provoque une propagation dans le système entier. Si un élément périphérique change, il se produit simplement, la plupart du temps, une diffusion sans réelle conséquence. En effet, les éléments périphériques permettent de déchiffrer la réalité, donnent une grille de lecture et ont un rôle de défense du système central.

Étudier la RS de l'automobiliste auprès de ces populations peut permettre de mieux cerner la nature du rapport qu'elles entretiennent. Il s'agit en d'autres termes de ressortir la pensée naïve construite par la communication au sujet de l'automobiliste. Les RS étant comme le révèle Rouquette (1997), une « *façon de voir localement et momentanément partagée au sein d'une culture, qui permet de s'assurer de l'approbation cognitive d'un aspect du monde et de guider l'action à son propos* ». Les représentations sociales peuvent servir d'outils d'analyse car

s'inscrivant alors dans une approche psycho-cognitive permettant de voir comment les individus pensent et accordent du sens à leur environnement. Elles permettent aux individus de comprendre et d'expliquer la réalité en l'intégrant dans un cadre assimilable par eux, en cohérence avec les valeurs, les idées, les opinions auxquelles ils adhèrent. Par ailleurs, elles facilitent la communication sociale en définissant un cadre de référence commun qui permet l'échange, la transmission et la diffusion du savoir. En ce sens, les RS vont servir de grille de lecture de la réalité en lui accordant du sens (Moliner, 1992). Aussi, nous appuyant sur les enjeux sociaux en rapport l'objet assurance, pour cette étude, nous émettons l'hypothèse suivante :

- ***Hypothèse : Nous nous attendons à ce que les assureurs sénégalais pensent que les automobilistes sénégalais ne conduisent pas de manière prudente du fait de certains comportements à risque.***

## I. Méthodologie

### 1. Les participants

L'enquête est menée auprès de 27 assureurs sénégalais qui ont répondu au test d'associations verbales. Cette population constituée d'hommes 16 hommes et 11 femmes répartis entre quatre tranches d'âges : les jeunes ( $\geq 25$  ans) représentent 22,22%, les jeunes adultes (25 à 40 ans) 55,55%, les adultes (41 à 55 ans) 11,11% et enfin les personnes âgées (plus 55 ans) 11,11%. Ces professionnels travaillent dans différents départements aux niveaux des compagnies et cabinets de courtages d'assurances au Sénégal. Nous avons 5 qui s'exercent dans le département sinistre, 9 dans le commercial et 6 ans le département technique et 7 sont en formation avec des niveaux d'expériences variées. Nous avons 15 assureurs ont une expérience est supérieur ou égale à 5 ans, 9 entre 6 et 10 ans et 3 ont plus de 10 ans d'activités professionnelles. Les passations ont été réalisées entre Mars et Mai 2017 au Sénégal.

### 2. Procédure

Plusieurs méthodologies de recherche existent pour étudier les représentations sociales (RS) mais dans le cadre de notre recherche, nous utilisons la technique d'association verbale hiérarchisée, c'est-à-dire qu'à partir d'un inducteur, nous demandons aux participants de verbaliser le plus spontanément possible les mots et expressions qu'ils associent à l'inducteur. A la suite de la phase de verbalisation, les participants sont invités à classer eux-mêmes les mots et expressions cités par ordre d'importance décroissant. Selon Abric (2003b), l'approche

associative présente de nombreux avantages : elle permet de produire directement des données à partir de l'expression des individus, elle est rapide à mettre en œuvre et à analyser et est facile à utiliser et à comprendre. C'est pourquoi, elle est régulièrement utilisée dans l'étude des représentations sociales (Etoundi, 2018 ; Gaymard, 2014 ; Gaymard & Etoundi, 2018). Il s'agit d'une approche qui allie une analyse quantitative et qualitative dans le but est de mettre en évidence la structure de la RS. L'association des données quantitatives et qualitatives fait que, plus une expression est classée aux premiers rangs, plus elle a des chances de se situer dans le noyau central de la RS. Finalement, le recours à cette approche permet d'obtenir un tableau de quatre zones ayant chacune une signification particulière par rapport à la RS. La première correspond aux éléments faisant partie de la zone centrale et les mots qui y figurent sont ceux cités fréquemment et dans les premiers. Il s'agit des termes les plus saillants et les plus significatifs (Vergès, *Op. Cit.*). La seconde et la troisième comprennent les mots fréquents mais moins bien placés, ou bien placés mais peu fréquents. Ceux-ci font partie de la périphérie, mais peuvent agir sur l'organisation de la représentation. Et enfin, la quatrième zone correspond à la zone dite "périphérique". Les mots sont ici peu cités et en dernières positions.

Tableau 1 : Les différentes zones de l'analyse prototypique

		Rang moyen	
Fréquence moyenne		Zone centrale Fréquence élevée et rang élevé Fréquence (Case 1)	Première périphérie Fréquence élevée et rang faible (Case 2)
		Première périphérie (contrastée) Fréquence faible et rang faible Fréquence (Case 3)	Périphérie Fréquence faible et rang élevé (Case 4)

Concrètement, nous nous sommes servis d'un questionnaire d'associations libres. Les participants étaient invités à répondre à la question : quels sont les mots qui vous viennent à l'esprit lorsque l'on évoque Automobiliste ? Énumérez trois (3) mots minimum et cinq (5) maximums. A la suite de l'énumération des mots et expressions, il était demandé aux

participants de classer productions du plus important au moins important. Des informations en rapport avec des données socio-démographiques comme la tranche d'âge, le sexe et la branche d'activité ont également été renseignées. Les données ont été soumises à un traitement qui visait à homogénéiser le corpus en regroupant les mots sémantiquement proches en remplaçant certains mots par leur synonyme. Pour cela, nous avons eu recours au logiciel CRISCO qui est un dictionnaire électronique des synonymes (DES). Par exemple, nous avons remplacé l'expression "vigilance " par « prudence ». Au terme de cette opération, les corpus ont été soumises à une analyse prototypique (classement des associations en fonction de leur fréquence et de leur importance) à partir du logiciel « EVOC » (Scano, Junique et Vergès, 2002) pour déterminer les éléments centraux et périphériques de la représentation.

## II. Résultats

Au sein du noyau central, nous voyons que le terme « Prudence » est l'élément le plus fréquemment cité (11 fois) avec un rang d'importance très fort (2,091). On peut supposer que ce terme est l'élément le plus central de la représentation. Ce terme montre que les assureurs sénégalais mettent l'accent sur les aspects sécuritaires liés à la sensibilisation ; ce qui nous fait dire que les automobilistes sénégalais conduisent de manière imprudente d'où la nécessité de les sensibiliser. Dans la première périphérie et la zone contrastée, nous observons les items : « accident (cité 11 fois), sécurité (cité 7fois) indiscipline (cité4fois) et responsabilité (cité4fois) ». Ces mots, d'une part, font références à un appel vers une conduite plus sécurisante du fait de la recrudescence des accidents et nous renvoient, d'autre part, à l'attitude et aux comportements des automobilistes sénégalais. Au sein de la deuxième périphérie, nous notons les mots « Assurance et surveillance ». Ces mots pourraient nous faire penser au rôle que l'assurance doit jouer dans la lutte contre l'insécurité routière.

**Tableau 2** : représentation sociale de l'automobiliste chez les assureurs sénégalais selon la fréquence des mots et leur rang moyen d'importance

	Rang <2,5		Rang >2,5			
Fréquence ≥6	Prudence	11*	2,091*	Accident	11**	3,000**
				Sécurité	7	2,857
4≤ Fréquence ≥ 5	Indiscipline	4	1,500	Assurances	4	3,000
	Responsable	5	1,200	Surveillance	4	3,500

\*Noyau central ; \*\* Périphérique

### III. Discussion

L'hypothèse de notre étude renvoyait à la représentation sociale de l'automobiliste chez les d'assureurs sénégalais. Elle se trouve validée puisque les résultats de l'analyse prototypique montrent clairement que les automobilistes sénégalais conduisent de manière imprudente du fait de leurs attitudes et comportements.

Les attitudes et le comportement de conducteur sur la route ont un lien direct avec les accidents. Des travaux de recherches comme ceux de, Poulter et coll. (2008) illustrent bien comment le comportement peut avoir une incidence sur les causes d'accidents. En utilisant la théorie du comportement planifié, ont réalisé une étude basée sur un questionnaire rempli par des conducteurs de camion du Royaume-Uni, afin de comprendre leur comportement de conduite et leur intention (adopter un comportement de façon volontaire ou non et décider du comportement qui sera adopté dans une situation précise). Deux facteurs ont été identifiés comme étant liés à l'implication des camionneurs dans les accidents. Il s'agit de comportements spécifiques et inappropriés des conducteurs et la non-conformité aux protocoles de sécurité pour le véhicule et le conducteur. Des exemples d'infractions au Code de la sécurité routière sont donnés et ces comportements sont statistiquement significatifs pour expliquer l'implication dans les accidents. De plus, le fait que le conducteur mentionne qu'il a l'intention d'observer les règles est l'élément qui a le plus d'effet sur son comportement sur la route. C'est pourquoi la sensibilisation est un impératif majeur face à cette situation.

Pour les assureurs sénégalais, la sensibilisation des automobilistes face aux risques d'accidents est très importante car l'ampleur et la fréquence des accidents montrent le manque de formation de certains d'entre eux. Si nous regardons les verbalisations ci-dessus (Tableau 2), nous constatons le nombre de citation du mot « Accident » est égale au nombre d'évocation du mot « Prudence ». Ce qui nous fait penser que les automobilistes sénégalais ne suivent pas les règles de conduite et pour les suivre, il faut d'abord les connaître. C'est pourquoi, des lacunes causées par le manque de formation sont présentes aussi bien chez les conducteurs particuliers et transporteurs publics de voyageurs (TPV). Paradoxalement, ces derniers pensent maîtriser tous les mécanismes de la conduite (locus of control) et sont souvent dans les conduites agressives, impulsives et impatientes. Ce type de personnalité décelé chez certains conducteurs sénégalais est à l'origine des accidents recensés. Des travaux de recherches montrent l'implication de ces types de comportements dans les accidents de la route. Lancaster et Ward (2002A ;



2002B) présentent aussi des résultats traitant de la personnalité et de l'implication dans les accidents. Ces auteurs énumèrent une série de traits de caractère liés à un comportement risqué au volant incluant l'impulsivité, l'hostilité et l'agressivité, l'instabilité émotionnelle, la dépression et ce qui est appelé le 'locus' de contrôle (ou lieu de contrôle), qui associe la cause d'une réussite (ou d'un échec) à des éléments extérieurs à la personne (les autres conducteurs, l'état de la route, etc.) ou, au contraire, aux résultats de ses propres actions (son bon comportement).

Conscients des limites de notre travail, nous estimons que la taille notre population mérite d'être améliorée. Mais malgré les difficultés à recueillir des données auprès des assureurs sénégalais, cette étude présente néanmoins l'avantage de prendre en compte les questions de la sécurité routière au Sénégal mais aussi dans la zone Cima et pourrait également apporter une contribution à cette communauté qui recherche des stratégies de lutte contre l'insécurité routière.

#### IV. Conclusion

Cette recherche avait pour objectif de mettre à jour la représentation sociale de l'automobiliste chez les assureurs sénégalais. Grâce à la technique d'association verbale, nous avons pu constater que certains automobilistes du Sénégal sont sous la conduite imprudente. Cette étude pourra servir de repère, une grille d'analyse aux assureurs sénégalais, de la Cima en général, afin de pouvoir déceler des comportements à risque de certains automobilistes sur les routes. Ce qui leur permettra de définir des profils de conducteur à risque afin de pouvoir mettre en place des mécanismes de prévention. Il est important d'accorder une grande attention au conducteur lorsque l'on s'intéresse aux facteurs de risque car les statistiques montrent qu'ils sont les plus touchés. C'est pourquoi les Etats de la CIMA doivent adopter une politique de réduction des heures conduites puisque l'accumulation d'heures de conduite entraîne inévitablement une augmentation de la fatigue et une diminution de la vigilance. C'est pourquoi Il faut nécessairement aussi renforcer les contrôles sur les routes africaines, renouveler les parcs automobiles et améliorer la qualité de vie des usagers de la route.

Comprendre le comportement des automobilistes face aux risques d'insécurité routière, permettra aux assureurs de réfléchir sur les mécanismes de prévention. Nous espérons aussi que cette étude va permettre d'avoir une vision prospective qui pourra sensiblement diminuer le taux de sinistralité de la branche automobile dans la zone CIMA. Nous nous intéressons à la sécurité routière au cours de nos expériences professionnelles au sein du marché des assurances

sénégalaises dans les compagnies comme dans le courtage. Aujourd'hui, nous abordons cette question avec le recul et le regard du chercheur.

## V. Bibliographie

Abric, J. C. ,2003. *Méthodes d'étude des représentations sociales*. Erès.

Abric, J. C. ,1994. L'organisation interne des représentations sociales : système central et système périphérique. *Structures et transformations des représentations sociales*, 73-84.

Abric, J. ,1989. Noyau central d'une représentation sociale. *Paris : Delachaux & Niestli*.

Abric, J. C.,1984. A theoretical and experimental approach to the study of social representations in a situation of interaction. *Social representations*, 169-183.

Charbit, C,1997. Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention » rapport final d'accident de circulation- Fondation Maif

Elgarov A., 1995.Road crashes and alcohol abusage in Kabardino-Balkaria, Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs andTraffic Safety, 13-18 août 1995, volume 2, 741-743, NH&MRC Road Accident Research Unit, University of Adelaide, Adelaide, South Australia 5005, Australie. ISBN 0 -908204-21-3.

Etoundi, J. C. ,2018. *Gestion des risques au Cameroun : représentations sociales et croyance en un monde juste* (Doctoral dissertation, Angers).

Flament, C., 1995.Approche expérimentale de type psychophysique dans l'étude d'une représentation. *Cahiers internationaux de Psychologie sociale*, 28, 67-76.

Gaymard, S., 2014.Des étudiants français s'expriment sur la voiture électrique. In A. Harmattan, *Mobilités et transports durables : des enjeux sécuritaires* (pp : 15- 23). Paris : Harmattan.

Gaymard, S., & Etoundi, J. C. ,2018. Admit one's driving offences or attribute them to others: an exploratory study among a sample of Cameroonian drivers. *Mediterranean journal of social sciences*, 9(4), 157-165.

Jodelet, D. ,1989. *Les représentations sociales*. Paris : Presses universitaires de France.

Kuhlmann A., 1993. Accident prevention, a complex challenge for international science, *Alcohol Drugs and Traffic Safety*, pp 63-80, 1993.

Lancaster R., Ward R. ,2002A. Management of work related road safety, Entec UK Limited for the Health and Safety Executive and Scottish Executive, 40 p.

Lancaster R, Ward R.,2002B. The contribution of individual factors to driving behavior: implications for managing work-related road safety. London : Health and Safety Executive, 73p.

Moliner, P. ,1992. Structure de représentation et structure de schèmes. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 14, 48-52.

Moscovici, S. ,1961. 1976. *La psychanalyse, son image et son public*.

Moscovici, S., & Halls, W. D. ,1993. *The invention of society: Psychological explanations for social phenomena*. Polity Press

Poulter D.R., Chapman P., Bibby P.A., Clarke D.D., Crundall, D. ,2008. An application of the theory of planned behaviour to truck driving behaviour and compliance with regulations. *Accident Analysis and Prevention*, 40, pp. 2058-2064.

Rouquette, M. L. ,1997. *La chasse à l'immigré : violence, mémoire et représentations* (Vol. 219). Éditions Mardaga.

Sabey B. & G. Staughton ,1975. Interacting roles of road environment vehicle and road user in accidents. 5th Conference of the International Association for Accidents and Traffic Medicine, Londres

Vergès, P., Scano, S., & Junique, C. ,2002. Ensemble de programmes permettant l'analyse des évocations. *Manuel version, 2*.

Vergès, P. ,1992. L'évocation de l'argent : Une méthode pour la définition du noyau central d'une représentation. *Bulletin de psychologie*.