

Culture, identification des risques et explication des accidents : des relations complexes

Période : décembre 2008 à décembre 2009

Dongo Rémi KOUABENAN, Safiétou MBAYE, Michel DUBOIS, Marc GANDIT et Jeanne TYRELL

Université Pierre Mendès-France – Laboratoire Interuniversitaire de Psychologie, EA 4145 – Grenoble

Mots clés : Attribution causale, Climat de sécurité, Communication sur le risque, Culture, Explication des accidents, Perception des risques, Prévention

La mondialisation croissante ainsi que la multiplication des multinationales rendent plus que jamais nécessaire de se pencher sur le rôle de la culture dans l'efficacité des entreprises, la compréhension des comportements de sécurité et la définition des stratégies de prévention des risques pour les travailleurs et l'environnement. La prise en compte des spécificités culturelles locales dans le management, l'harmonisation des normes de sécurité au niveau de la conception des installations et des équipements de travail ainsi que la définition de styles et de contenus de communication en matière de risque en fonction des cultures, deviennent de plus en plus des préoccupations importantes. Il serait par exemple intéressant de savoir si des stratégies identiques pour réduire le nombre d'accidents peuvent être appliquées avec la même efficacité dans des contextes culturels différents ou si au contraire, il convient de développer et de tester localement ces stratégies. S'il semble raisonnable de penser que les attitudes envers le risque et la perception du risque diffèrent suivant les cultures, il est aussi possible qu'il existe des différences entre cultures sur la manière d'influencer positivement les comportements en faveur d'une meilleure sécurité. On trouve logiquement de plus en plus d'études sur ces différents points. Les études rapportées dans cette note nous permettent de cerner quelques aspects de l'impact de la culture et des croyances sur les attitudes, perceptions et comportements de sécurité.

Comment des messages d'alerte transmettent des niveaux de risque perçus différents suivant les cultures ?

Analyse

Les messages d'alerte ou d'information sur l'existence d'un risque, visent généralement à communiquer sur le niveau de risque associé à l'usage d'un produit et sur les méthodes permettant de réduire ou d'éviter ce risque. Cependant, ces messages d'alerte ont-ils la même signification pour toutes les cultures ? Transmettent-ils le même niveau de risque perçu dans différentes cultures ? La présente étude vise à explorer dans quelle mesure différentes composantes (couleurs, signaux verbaux et symboles) et des configurations plus ou moins complexes des messages de mise en garde ou d'avertissement développés par l'ANSI (American National Standards Institute, 1998a et 1998b), véhiculent le même niveau de risque attendu à travers les cultures. Lesch *et al.* (2009) demandent à 40 étudiants américains et 43 étudiants chinois d'évaluer (sur une échelle en 9 points allant de « 1 = pas du tout risqué » à « 9 = très risqué ») le niveau de risque associé à différentes présentations des messages d'alerte : 6 couleurs (bleu, vert, jaune, orange, rouge et noir), 6 signaux verbaux (avis, prenez garde, attention (prudence), avertissement, danger et mortel) et 3 symboles (le triangle avec un point d'exclamation au milieu, une tête de mort et un crâne fêlé et des béquilles). Les participants évaluent le niveau de risque

véhiculé par chaque composante prise isolément, puis celui de configurations plus ou moins complexes de celles-ci (11 au total) : par exemple, un message avec le mot « danger » associé à la couleur rouge et à une tête de mort, ou l'association jaune-attention-crâne fêlé et béquilles. Il en ressort que les participants américains perçoivent constamment des niveaux de risque plus élevés que les étudiants chinois, quel que soit le stimulus présenté. De même, on observe des différences interculturelles dans la perception du niveau de risque associé à certaines composantes prises isolément, notamment les symboles et les couleurs. Par exemple, l'ordre des symboles du plus ou moins risqué, est le crâne fêlé avec les béquilles, puis le signal de danger sous forme d'un triangle avec un point d'exclamation et enfin la tête de mort pour les Américains alors que pour les chinois, c'est d'abord le symbole de danger avec le point d'exclamation, puis la tête de mort et enfin le crâne fêlé avec des béquilles. Concernant les couleurs, pour les chinois, le niveau de risque le plus élevé est véhiculé par l'orange, suivi dans l'ordre du noir, du rouge, du vert, du bleu et du jaune ; pour les Américains, c'est le rouge suivi de l'orange, du noir, du jaune, du vert et du bleu. Les différences les plus significatives se situent au niveau du vert, du jaune et du rouge. On retrouve ici les différences culturelles au niveau de la perception des couleurs entre occidentaux et orientaux. En effet, pour les Chinois, le rouge est associé au bonheur alors que pour les Américains, il est associé au danger ; le jaune est associé à la richesse en Chine et à la lâcheté aux États-Unis. On n'observe pas de différences significatives en ce qui concerne les configurations

complexes des messages (relativement plus conformes aux recommandations de l'ANSI), même si les participants chinois continuent de percevoir un niveau de risque moins élevé que leurs homologues américains.

Commentaire

L'étude de **Lesch et al. (2009)** est très intéressante à la fois d'un point de vue théorique et d'un point de vue pratique. Sur le plan théorique, elle souligne l'importance des différences culturelles dans la perception des messages de sécurité, qu'ils soient transmis sous forme de mots, de couleurs ou de symboles. Sur le plan pratique, les résultats sont précieux en termes de communication sur les risques. En effet, dans un contexte d'internationalisation des entreprises et des organisations, il importe non seulement d'harmoniser les pratiques en matière de communication sur le danger, mais aussi, il apparaît crucial de tenir compte des particularités culturelles et d'adapter les standards de signalisation sur les risques existants suivant les cultures. L'association de plusieurs stimuli semble plus efficace que des messages limités à des éléments isolés pour éveiller un niveau de risque perçu susceptible de déclencher des comportements de protection.

Quand l'engagement perçu des dirigeants dans les actions de sécurité semble plus déterminant que la culture nationale pour expliquer les attitudes et comportements de sécurité : exemple d'une étude auprès de salariés travaillant pour une compagnie multinationale

Analyse

Cet article se préoccupe de savoir comment la culture nationale peut influencer les attitudes, croyances et comportements de salariés d'origines diverses travaillant à travers le monde pour une même société multinationale. Les auteurs choisissent comme terrain d'étude, le secteur de l'industrie du gaz et du pétrole dont les entreprises, souvent les mêmes (Exxon Mobil, BP, Shell E&P, Chevron Texaco, etc.), couvrent diverses zones géographiques à travers le monde et emploient une main-d'œuvre qui se différencie sur divers éléments culturels : valeurs, croyances, formation, éducation et expérience. Ils commencent par faire une excellente revue de questions sur l'impact de la culture nationale sur le comportement de sécurité et l'implication dans les accidents. Ils s'appuient pour se faire sur certains travaux princeps utilisant pour la plupart le modèle d'analyse culturelle proposé par Hofstede, (1984, 1991, 1994) et qui aboutissent à des résultats très intéressants, mais pas toujours concordants quant au rôle prédictif du comportement de prise de risque et des performances de sécurité par la culture nationale (Merritt et Helmrich, 1996; Helmrich et Merritt, 1998; Spangebergen et al., 2003; Mearns et al., 2004, etc.). **Mearns et Yule (2009)** décident alors d'entreprendre une recherche dans laquelle ils tentent de déterminer l'impact relatif des valeurs

culturelles fondamentales sur le comportement de sécurité en comparaison avec les incitations et actions mises en œuvre par l'encadrement. Ils analysent les relations entre les dimensions de la culture nationale telles que définies par Hofstede (1994) (cf. lexique), le climat de sécurité (défini comme l'engagement perçu (ou l'implication) de l'encadrement dans la sécurité) et la prise de risque. Ils demandent à des groupes d'employés de six nationalités différentes travaillant pour une même compagnie de l'industrie du gaz et du pétrole de remplir un questionnaire évaluant ces trois éléments : 87 Anglais, 216 Hispano-Américains, 73 Malaisiens, 303 Philippins, et 83 Australiens, soit un effectif total de 845 employés. Les résultats traités par une analyse de régression multiple, font apparaître que les relations entre ces trois éléments ne sont pas uniformes entre les cultures. Mieux, l'engagement perçu des dirigeants dans les actions de sécurité et l'efficacité perçue des mesures de sécurité influencent davantage les comportements de sécurité que les différents aspects de la culture nationale. Plus les cadres supérieurs sont perçus comme se désintéressant des problèmes de sécurité et du bien-être des salariés, plus ils tendent à prendre des risques et à enfreindre les règles de sécurité. L'inverse est également vrai : plus les cadres sont perçus comme s'impliquant dans les actions de sécurité et soucieux du bien-être des salariés, moins ceux-ci tendent à prendre des risques et à violer les règles de sécurité.

Commentaire

Le présent article (**Mearns et Yule, 2009**), montre que les valeurs véhiculées par la mondialisation à travers des pratiques managériales tout à fait uniformes dans différents contextes nationaux, sont plus déterminantes que les valeurs culturelles locales pour prédire les attitudes et comportements de sécurité. Cependant, les entreprises, notamment celles qui affectent des dirigeants d'origine occidentale sur des sites non-occidentaux, doivent continuer d'être sensibles à la culture locale qui peut grandement influencer la perception des styles de management. En outre, la diversité des résultats rapportés par cet article sur l'impact de la culture sur les comportements de sécurité, amène à questionner les différentes méthodes d'évaluation de la culture nationale.

Les dimensions culturelles influencent diversement les comportements de sécurité

Analyse

Mohamed et al. (2009) examinent l'impact de la culture nationale sur les comportements de sécurité au travail chez des travailleurs du secteur du bâtiment d'un pays en voie de développement (le Pakistan). Ils évaluent également la perception et les attitudes de travailleurs locaux vis-à-vis de la sécurité ainsi que leurs comportements sûrs ou risqués dans des situations de travail dangereuses. 140 salariés appartenant à six corps de métier de la construction (échafaudage, maçonnerie, fixation de l'acier, charpenterie, peinture, électricité) répondent à

un questionnaire en 3 volets correspondant aux trois aspects de l'objectif de leur étude. Pour évaluer les dimensions culturelles, ils utilisent le questionnaire des valeurs culturelles de Hofstede (1994) : collectivisme vs individualisme, masculinité vs féminité, distance du pouvoir⁽¹⁾, évitement de l'incertitude⁽²⁾. Après des analyses préliminaires permettant d'apprécier la qualité des données (test d'adéquation de l'échantillonnage (MAS), test de Kaiser-Meyer Olkin (KMO) et d'examiner les facteurs contenus dans les échelles, une analyse de régression logistique binaire est appliquée aux données. Les résultats montrent que les intentions comportementales des ouvriers sont liées à leurs attitudes envers la conscience de leurs propres responsabilités et de celles de leurs dirigeants vis-à-vis de la sécurité ainsi que leur perception de leur exposition au risque. En outre, les dimensions culturelles examinées exercent des influences diverses. On notera que les ouvriers travaillant dans un environnement très collectiviste, féministe et fortement incertain, sont plus enclins à avoir des croyances et une conscience favorables à la sécurité et donc adoptent un comportement plus sûr au travail. Par contre, plus la culture instaure une distance entre dirigeants et ouvriers, moins ceux-ci auront une conscience et des croyances fortes favorables aux questions de sécurité.

Commentaire

L'étude de **Mohamed et al. (2009)** montre encore une fois comment les différentes valeurs culturelles influencent les croyances et comportements de sécurité. On peut regretter cependant que les auteurs n'expliquent pas pourquoi ils ont réduit les dimensions culturelles de Hofstede à trois au lieu de quatre, en contractant la dimension « Masculinité/Féminité⁽³⁾ » et la dimension « Collectivisme/individualisme⁽⁴⁾ » pour faire une seule dimension appelée « Collectivisme et féminité ».

Le contexte culturel et le degré d'exposition au risque influencent la perception et la sensibilité au risque

Analyse

Lund et Rudmo (2009) examinent l'impact des différences culturelles sur la perception des risques, les attitudes envers la sécurité routière et la prise de risque dans deux contextes culturels marqués par une exposition différente aux risques. En accord avec la littérature sur l'existence de différences de perception des risques entre pays différents plus qu'entre différentes régions d'un même pays (Gosczyńska, *et al.*, 1991), entre les gens d'horizons culturels différents (Flynn *et al.*, 1994; Kouabenan, 1998), ou entre des pays de niveau de développement différent (Hayakima *et al.*, 2000), les auteurs comparent la perception des risques liés à la circulation routière entre un pays en voie de développement, le Ghana et un pays développé, la Norvège. Ils examinent également le lien entre les comportements déclarés en tant que conducteur et l'implication dans des accidents de la circulation. Un questionnaire en auto-passation est soumis à

247 Norvégiens (59 % de femmes vs 41 % d'hommes) et à 299 Ghanéens (50 % de femmes et 50 % d'hommes). Les résultats font apparaître que les Ghanéens perçoivent la probabilité d'être impliqués dans un accident ainsi que la gravité des conséquences d'un accident comme plus élevées que les Norvégiens. Une telle perception pourrait être due selon les auteurs, non seulement au nombre plus élevé des accidents au Ghana, mais probablement aussi à la perception d'un moindre contrôle par les Ghanéens. En effet, en Norvège la plupart des décès dus à des accidents de la circulation concernent des conducteurs alors qu'au Ghana, la plupart des victimes sont des piétons ou des passagers d'un véhicule. Par ailleurs, comme une conséquence de leur plus grande exposition, les Ghanéens sont plus sensibles que les Norvégiens à divers autres risques qu'ils perçoivent également comme plus probables que ne le font les Norvégiens : catastrophes naturelles, guerre, maladies, blessures par armes ou par véhicules motorisés. On observe également une relation entre le comportement de conduite déclaré et l'implication dans un accident pour l'échantillon norvégien mais pas pour les Ghanéens alors qu'ils sont deux fois plus impliqués dans des accidents. De même, si le sexe du répondant influence la perception du risque en Norvège, ce n'est pas le cas au Ghana. Enfin, au Ghana, les attitudes et la perception du risque ne permettent pas de prédire les comportements risqués de conduite automobile. Pour ces derniers résultats, les auteurs font l'hypothèse que sans doute les mesures utilisées dans cette étude ne conviennent pas pour les pays africains en voie de développement.

Commentaire

L'article de **Lund et Rudmo (2009)** est très intéressant car il montre qu'au-delà de l'exposition à des valeurs culturelles, la surexposition à des risques peut accroître la perception du risque et, soit développer une psychose, soit un sentiment d'impuissance, qui peuvent conduire au fatalisme. Les résultats sont très similaires à ceux trouvés dans une étude sur la perception des risques d'accidents de la circulation en Côte d'Ivoire (Kouabenan, 2002).

Quand la culture d'entreprise influence l'explication spontanée des accidents

Analyse

Dans l'article analysé ici, **Hasle et al. (2009)** considèrent que la plupart des études réalisées sur l'explication spontanée ou naïve des accidents dans des différents secteurs d'activité (BTP, télécommunications, électricité, sports, accidents de la circulation, risques médicaux, etc.), (Gyeke et Salminen, 2006; Kouabenan, 1999; 2006; Kouabenan *et al.*, 2001) n'ont concerné que de grandes organisations qui ont une culture différente de celle des petites entreprises (PE), plus nombreuses dans la réalité mais qui ont aussi un niveau de risque plus élevé que les grandes organisations. Les auteurs proposent par conséquent d'explorer les explications causales fournies par des dirigeants de petites

entreprises pour des accidents récents ayant occasionné plus de 2 semaines d'arrêt de travail. Cette démarche leur paraît importante parce qu'ils considèrent que les valeurs et priorités du propriétaire influencent grandement la culture de la petite entreprise, le système de relations et l'attitude de l'entreprise vis-à-vis de l'environnement de travail. Vingt-deux dirigeants de petites entreprises de la construction et de la métallurgie (1-19 employés) sont interviewés. Les résultats montrent que contrairement à ce qui est observé dans les études précédentes, les propriétaires de PE attribuent prioritairement les accidents à des causes imprévisibles et accessoirement à des fautes ou erreurs incombant aux employés. En effet, dans les études antérieures (Gyeke et Salminen, 2006; Kouabenan, 1999, 2006; Kouabenan *et al.*, 2001), on montre que les cadres et dirigeants attribuent prioritairement les accidents à des facteurs internes relevant de la responsabilité des subalternes et peu à la malchance ou aux facteurs imprévisibles. Pour Hasle *et al.* (2009), les résultats qu'ils ont obtenus reflètent bien une attribution défensive qui vise à éviter d'endosser la responsabilité et le blâme pour l'accident. Ils notent aussi que la culture d'entreprise dominée par des relations étroites et réciproques entre dirigeants et subordonnés, expliquerait sans doute la faible attribution de responsabilité à l'égard de ces derniers. Pour eux, cette forme paradoxale d'explication peut être préjudiciable aux retours d'expérience et aux actions de prévention. Ils notent que les valeurs et priorités du propriétaire, influencent grandement la culture de la petite entreprise, le système de relations et l'attitude de l'entreprise vis-à-vis de l'environnement de travail.

Commentaire

Cette étude (Hasle *et al.*, 2009) présente l'intérêt de montrer que la culture d'entreprise peut influencer l'explication naïve⁽⁵⁾ ou spontanée des accidents, notamment en s'intéressant aux petites entreprises qui ont fait l'objet de très peu d'études alors qu'elles sont très nombreuses et très fragiles. Il aurait été intéressant néanmoins que les auteurs fassent une analyse comparative des attributions causales de dirigeants de PE avec celles de dirigeants de grandes entreprises de même secteur d'activité. La faiblesse de l'échantillon conduit également à relativiser la portée des résultats qui ouvrent néanmoins une piste de recherche intéressante à explorer.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Les travaux présentés dans cette note montrent que le rôle de la culture (nationale, ethnique, organisationnelle, de métiers, etc.) dans la compréhension de l'exposition aux risques et l'explication des accidents, mais aussi dans la communication et le management des risques, est crucial. La mondialisation croissante et l'internationalisation à la fois des technologies et des procédures de production ainsi que de la main-d'œuvre en font une variable essentielle. Cependant, la variabilité et la complexité des paramètres décrivant la culture rendent difficile la définition de valeurs culturelles universelles comme tentent de le faire certains auteurs tels que Hofstede (1984, 1994). Cela appelle au contraire non seulement à une application différenciée des dispositifs de sécurité mais aussi à une adaptation de la communication sur les risques suivant la ou les cultures. Des travaux sont nécessaires pour non seulement proposer d'autres outils d'évaluation des cultures nationales, mais aussi des autres formes de culture (culture de métier, culture de classe, culture régionale, ethnique, etc.) qui peuvent tout aussi bien influencer les croyances, attitudes et comportements de sécurité. Par exemple, dans un contexte dominé par la mondialisation, on peut supposer que la culture de métier ou de corps (« corporate culture ») ou la culture organisationnelle, sont plus prégnantes que la culture nationale.

Lexique

- (1) Dimensions de la culture nationale distinguées par Hofstede: distance du pouvoir (« Power Distance »). Dans quelle mesure les personnes les plus dépourvues de pouvoir dans une société acceptent l'inégalité du pouvoir entre les membres de la société.
- (2) Dimensions de la culture nationale distinguées par Hofstede: évitement de l'incertitude (« Uncertainty avoidance »). Dans quelle mesure les membres d'une société se sentent menacés et tentent d'éviter les situations futures incertaines ou ambiguës.
- (3) Dimensions de la culture nationale distinguées par Hofstede: « Masculinité/Féminité ». La masculinité réfère aux cultures qui valorisent la réussite, un haut niveau d'affirmation de soi et sont matérialistes par nature; la féminité renvoie aux cultures qui accordent beaucoup plus d'importance aux aspects sociaux de la vie.
- (4) Dimensions de la culture nationale distinguées par Hofstede: « Collectivisme/individualisme ». Décrit le type de relations entre un individu et son groupe et la manière dont ils interagissent ensemble. Les sociétés collectivistes placent le bien-être du groupe avant le bien-être individuel, valorisent plus l'harmonie sociale que la réussite personnelle.

- (5) Explication naïve : il s'agit d'une explication spontanée fournie par des personnes non spécialistes de la sécurité, des gens ordinaires quotidiennement confrontés à des risques divers, sans recours à une méthodologie particulière par opposition aux explications expertes qui recourent à des méthodologies rigoureuses et éprouvées. Nous montrons (Kouabenan, 1999) que ces 2 formes d'explication sont tout aussi importantes et devraient être considérées dans l'analyse et la prévention des accidents.

Publications analysées

- Lesch MF, Rau PL, Zhao Z et al.** A cross-cultural comparison of perceived hazard in response to warning components and configurations: US vs. China. *Applied Ergonomics*. 2009; 40(5):953-61.
- Hasle P, Kines P, Andersen LP.** Small enterprise owners' accident causation attribution and prevention. *Safety Sci*. 2009; 47(1):9-19.
- Lund IO, Rudmo T.** Cross-cultural comparisons of traffic safety, risk perception, attitudes and behaviour. *Safety Sci*. 2009; 47(4):547-53.
- Mearns K, Yule S.** The role of national culture in determining safety performance: Challenges for the global oil and gas industry. *Safety Sci*. 2009; 47(6):777-85.
- Mohamed S, Ali TH, Tarn WYV.** National culture and safe behaviour of construction workers in Pakistan. *Safety Sci*. 2009; 47(1):29-35.

Publications de référence

- ANSI** (American National Standards Institute). Environmental and Facility Safety Signs, Z535.2. National Electrical Manufacturers Association (NEMA), Roslyn. 1998a.
- ANSI** (American National Standards Institute). Product safety signs and labels, Z535.4. National Electrical Manufacturers Association (NEMA), Roslyn. 1998b.
- Flynn J, Slovic P, Mertz CK.** Gender, race, and perception of environmental health risks. *Risk Anal*. 1994; 14(6):1101-8.
- Gosczyńska M, Tyszka T, Slovic P.** Risk perception in Poland: a comparison with other countries. *J. Behaviour Decision Making*. 1991; 4(3):179-93.
- Gyekye SA, Salminen S.** The self-defensive attribution hypothesis in the work environment: co-workers' perspectives. *Safety Sci*. 2006; 44(2):157-68.
- Helmrich RL, Merritt AC.** Culture at work in aviation and medicine; national, organisational and professional influences. Aldershot, Ashgate. *Personnel Psychology*. 1998; 301 pages.
- Hofstede G.** Culture and organisations: Software of the Mind. McGraw Hill, Maidenhead. 1991.
- Hofstede G.** Culture's consequences: International differences in world-related values. Abridged edition. Sage publications, London. 1984.
- Hofstede G.** Value Survey Module 1994. Manual, IRIC, Netherlands. 1994.

- Kouabenan DR, Cadet B, Hermand D et al.** Psychologie du risque: Identifier, évaluer, prévenir. Des croyances aux comportements de protection – 1^{re} partie: quels apports des études sur l'explication spontanée des accidents au diagnostic de sécurité et aux actions de prévention? Édition De Boeck. Ouvertures psychologiques. 2006; 241-58.
- Kouabenan DR, Médina M, Gilbert D et al.** Hierarchical position, gender, accident severity, and causal attribution. *J. Appl. Soc. Psychol*. 2001; 31(3):553-75.
- Kouabenan DR.** Beliefs and the perception of risks and accidents. *Risk Anal*. 1998; 18(3):243-52.
- Kouabenan DR.** Explication naïve de l'accident et prévention. Presses Universitaires de France (PUF), Paris. 1999.
- Kouabenan DR.** Occupation, driving experience, and risk and accident perception. *J. Risk Res*. 2002; 5(1):49-68.
- Mearns K, Rundmo T, Flin R et al.** Evaluation of psychological and organisational factors in offshore safety: a comparison study. *J. Risk Res*. 2004; 7(5):545-61.
- Merritt AC, Helmrich RL.** Human factors on the flight deck: the influences of national culture. *J Cross-cultural Psychol*. 1996; 27(1):5-24.
- Spangebergen S, Baarts C, Dyreborg J et al.** Factors contributing to the differences between Danish and Swedish construction workers. *Safety Sci*. 2003; 41(6):517-530.

Revue de la littérature

- Rakauskas ME, Ward NJ, Gerberich SG.** Identification of differences between rural and urban safety cultures. *Accid. Anal Prev*. 2009; 41(5):931-7.
- Caubergh V, De Pelsmacker P, Janssens W et al.** Fear, threat and efficacy in threat appeals: message involvement as a key mediator to message acceptance. *Accid. Anal Prev* 2009; 41(2):276-85.
- Chamarro A, Fernández-Castro J.** The perception of causes of accidents in mountain sports: A study based on the experiences of victims. *Accid. Analysis Prev*. 2009; 41(1):197-201.
- Fan MF.** Public perceptions and the nuclear waste repository on Orchid Island, Taiwan. *Public Understand. Sci*. 2009; 18(2):167-76.
- Gandit M, Kouabenan DR, Caroly S.** Road Tunnel fires: Risk perception and management strategies among users. *Safety Sci*. 2009; 47(1):105-14.
- Havold JI, Nasset E.** From safety culture to safety orientation: Validation and simplification of a safety orientation scale using a sample of seafarers working for Norwegian ship owners. *Safety Sci*. 2009; 47(3):305-26.
- Henning JB, Strufft CJ, Payne SC et al.** The influence of differences on organizational safety attitudes. *Safety Sci*. 2009; 47(3):337-45.
- Jeong SH.** Public's responses to an oil spill accident: A test of the attribution theory and situational crisis communication theory. *Public Rel. Rev*. 2009; 35(3):307-9.
- Keren N, Mills TR, Freeman SA et al.** Can level of safety climate predict level of orientation toward safety in a decision making task? *Safety Sci*. 2009; 47(10):1312-23.

Kouabenan DR. Role of beliefs in accident and risk analysis and prevention. *Safety Sci.* 2009 ; 47(6):767-76.

Leiter MP, Zanaletti W, Argentero P. Occupational risk perception, safety training, and injury prevention: testing a model in the Italian printing industry. *J. Occup. Health Psychol.* 2009 ; 14(1):1-10.

Nordfjaern T, Rundmo T. Perceptions of traffic risk industrialized and a developing country. *Transportation Res. Part F: Traffic Psychol. Behaviour.* 2009;12(1):91-8.

Shannon HS, Norman GR. Deriving the factor structure of safety climate scales. *Safety Sci.* 2009 ; 47(3): 327-29.

Vinodkumar MN, Bhasi M. Safety climate factors and its relationship with accidents and personal attributes in the chemical industry. *Safety Sci.* 2009 ; 47(5):659-67.

Publications non sélectionnées

Alper SJ, Karsh BT. A systematic review of safety violations in industry. *Accid. Anal. Prev.* 2009 ; 41(4):739-54

Article intéressant en ce sens qu'il fait une revue des questions sur différentes publications relatives aux violations des règles de sécurité dans l'industrie. Mais cette perspective n'est pas celle de la note de veille.

Bunniran S, McCaffrey DJ, Bentley JP et al. Pharmaceutical product withdrawal: attributions of blame and its impact on trust. *Res. Social Adm. Pharm.* 2009 ; 5(3):262-73.

Cet article analyse l'attribution par les consommateurs de blâme suite au retrait de 6 produits pharmaceutiques de la vente entre 2000 et 2006 et les conséquences que cela engendre au niveau de la confiance du public. Intéressant mais éloigné du thème de la note.

Cameron LD, Sherman KA, Marteau TM et al. Impact of genetic risk information and type of disease on perceived risk, anticipated affect, and expected consequences of genetic tests. *Health Psychol.* 2009 ; 28(3):307-16.

Sujet intéressant mais éloigné du thème de la présente note. Cet article examine différents impacts possibles des tests génétiques auprès d'une population de 752 personnes provenant de 3 pays (perception du risque, intérêt perçu, conséquences attendues, etc.).

Mots clés utilisés pour la recherche bibliographique

Accident analysis, Accident explanation, Causal attribution, Culture and accident, Culture and risk, Prevention, Risk communication, Risk perception, Safety climate, Safety compliance.