

La Santé au travail des conducteurs de transport routier Cas pratique: l'entreprise General Ship Supply Béjaia

Occupational health of road transport drivers

case study: General Ship Supply Béjaia entreprise

Dr. LANANE Massika د. مسيكة لعنان massika.lanane2013cati@gmail.com	Sociologie	Faculté des sciences humaines et sociales Université de Béjaia ; Algérie
DOI: 10.46315/1714-009-003-041		

Received: 23/08/ 2019 Accepted:15/05/ 2020 Published :16/06/ 2020

ملخص باللغة العربية

في عمله، يواجه سائق الطريق العديد من المخاطر والمرتبطة بظروف العمل التي تتجاوز أحياناً قدراته الفردية. وتعزز الإدارة في أشكالها الجديدة والتكنولوجيات وتكثيف العمل الجانب العبي للعمل، لاسيما في أنظمة إدارية وتنظيمية شديدة التنافس. كعامل خطر له تأثير مزدوج على رفاهية الموظف وأدائه. في هذا البحث حاولت لفت الانتباه إلى المخاطر التي تهدد سائقي الشاحنات الناقلة للبضائع في مؤسسة جنرال شيب سبلاي ببجاية.
كلمات مفتاحية: سائق الطريق؛ سائق لنقل البضائع؛ سائق شاحنة؛ خطر؛ نقل.

Abstract (English):

In his work, the road driver faces a large number of risks related to working conditions that sometimes exceeds his individual capacities. New forms of organization and management, new technologies, and the intensification of work in highly competitive management and organization systems, reinforce the workload aspect as a double-acting risk factor between well-being of the official and his performance In this research, I have tried to draw attention to the risks that threaten employees who transport good in General Ship Supply Béjaia entreprise.

Keywords: driver; freight carrier; truck driver; risks; transport.

1. Introduction :

La fonction ressource humaine contient un ensemble de domaines au service de développement humain et de la performance de l'entreprise, parmi lequel on trouve : « les *conditions de travail* ». Les entreprises ont la responsabilité des conditions de travail de leurs salariés et doivent les améliorer en conditions propices à la fois au bien-être physique et mental. La prise en compte des conditions de vie au travail ne s'agit plus seulement de s'intéresser aux problèmes de sécurité et de l'organisation de travail, mais, à l'environnement de travail tout entier, car l'amélioration des conditions de travail c'est de développer une meilleure protection des salariés contre les risques des accidents de travail et de maladies professionnelles. Dans cette recherche, nous avons essayé d'attirer l'attention sur les risques qui menacent les salariés transporteurs de marchandises chez General Ship Supply Béjaia.

2. Méthodologie

Le choix de la méthode est nécessairement lié et déterminé en fonction de l'objet d'étude et un ensemble de facteurs tels que la population d'enquête (Quivy, R, 2006 ,43).

Dans cet article on a adopté la méthode qualitative et dans la quelle des entretiens semi- directifs ont été établis avec 10 conducteurs-poids lourd (marchandises) de l'entreprise General Ship Supply Béjaia.

3. Un aperçu sur les conditions du travail :

Les conditions de travail englobent trois orientations à savoir l'organisation ergonomique c'est-à-dire adaptabilité au travail d'un individu, les conditions elles-mêmes, hygiène et santé (Martinet, A, 2000, 108). En ce qui concerne le transport routier de marchandises (TRM), malgré qu'il constitue aujourd'hui un secteur professionnel important ,des difficultés de recrutement traduisant une pénurie de conducteurs confirmés et un effet de vieillissement d'une profession peu attractive pour les jeunes .En effet, si le secteur est créateur d'emplois, le taux de mobilité est extrêmement élevé, traduisant une insatisfaction à l'égard des conditions de rémunération et surtout de travail (Tattegrain ,H,2013 307).

a- Les atteintes à la santé physique :

-les gestes répétitifs (efforts, postures pénibles, secousses, vibrations, déplacement...)

-Les nuisances (polluants, bruits, poussières...)

-Les facteurs architecturaux (éclairage, climatisation...)

Ces niveaux de contraintes sont mesurés à l'aide d'un indicateur de pénibilité physique (Frieling, E,1999,13). Parmi les séquelles de contraintes physiques, il est souvent fait état des troubles musculo-squelettiques à l'origine d'un vieillissement prématuré.

b- Les atteintes à la santé mentale des salariés se manifestent par le stress dont l'origine est l'intensité qui varie en fonction de l'activité. Depuis près de vingt ans, le stress est apparu comme l'un des nouveaux risques. C'est un ensemble de perturbations biologiques et psychiques provoquées par une agression quelconque sur l'organisme. Il survient lorsqu' il y a un déséquilibre entre la perception qu'une personne a des contraintes imposées par son environnement et la perception qu'elle a de ses propres ressources pour y faire face (Citeau, JP, 2002,169).

c- L'environnement :

Il concerne la température, le bruit, l'éclairage, les vibrations, la toxicité des produits et de l'atmosphère. Ces derniers causent : la fatigue nerveuse, la perte auditive, l'augmentation de rythme cardiaque qui diminue l'irrigation sanguine des muscles, du cerveau et des organes de la digestion (Noël, M, 1982, P 36).

- La charge physique et la charge mentale :

Dans l'exercice de son travail, l'opérateur peut ressentir une fatigue physique et une fatigue mentale. Cette fatigue résulte de la charge, physique ou mentale. Les efforts physiques requis dépendent de deux facteurs : -d'une part, d'une posture plus ou moins facile à maintenir, c'est la charge statique. Supporter d'autre part, les efforts des divers muscles, pour effectuer des gestes, c'est la charge dynamique.

d.L'aménagement du temps de travail :

L'entreprise s'est longuement attribuée une très large part dans la répartition du temps dans la vie de ses collaborateurs. Cette part s'est progressivement réduite, depuis le XIX siècle, de fait de l'allongement de la durée de vie et de l'action combinée de quatre facteurs :

- 1-L'entrée plus tardive dans la vie active.
- 2-Le biaisement de l'âge de retraite
- 3-La réduction de temps de travail quotidien et hebdomadaire
- 4-L'accroissement des congés annuel et de la possibilité d'absence.

4.Qui est le conducteur poids lourd ?

Un conducteur poids lourd conduit un véhicule destiné au transport et à la livraison de marchandises (denrées alimentaires, animales, produits inflammables, objets divers), entretient couramment ce véhicule et peut assurer le chargement et le déchargement des marchandises. « *Selon la distance parcourue (transport local à international) le conducteur peut être amené à s'éloigner de son domicile pour des périodes plus ou moins longues. Les horaires peuvent également être irréguliers et le travail s'effectue en autonomie* »(Gallardo, E,2009,6).

5.Caractéristiques d'un conducteur poids lourd

Un chauffeur routier doit être en bonne santé : *acuité visuelle d'au moins 15/10, audition correcte et absence d'antécédents cardiaques. Capacité d'attention, bon réflexe et bon équilibre nerveux.* Savoir prendre des risques et avoir un haut sens de responsabilités et de ponctualité travailler sur les longs trajets en ayant une bonne résistance au stress (Dion , N,2005,51). Avant de prendre son itinéraire, le chauffeur routier doit vérifier l'essence de son véhicule et participe au chargement de la marchandise, *présupposant le bâchage et le débâchage qui peuvent s'avérer pénibles.* Il doit avoir un grand savoir d'entretien des camions, connaissances en mécanique. Ensuite , vérifie les démarches commerciales et administratives (bordereaux de livraisons) pour éviter tout conflit avec les douanes .Le travail du chauffeur routier est pénible , il a un emploi du temps très irrégulier(travaille le jour et des fois la nuit), en plus ,des mauvaises conditions météorologiques (froid, pluie, neige et chaleur)

(Gallardo ,E, 2009,13). La main-d'œuvre du secteur du transport vieillit plus rapidement que la moyenne de la population active.

6. Résultats de la recherche :

1.6 Les risques professionnels des conducteurs routiers

Les principaux risques et dangers physiques sont : l'exposition aux vibrations et la station assise prolongée (conception du siège, de la cabine et d'autres équipements) ; la manutention manuelle de charges ; l'exposition au bruit – lors des opérations de chargement et déchargement, et pendant la conduite (moteurs, pneus, ventilateur, etc.) ; l'inhalation de vapeurs et de fumées, le maniement de substances dangereuses (fumées d'échappement, chargements chimiques, combustibles, exposition à la poussière lors du chargement, du déchargement et des pauses, produits de nettoyage, travaux d'entretien); les conditions climatiques (chaleur, froid, sécheresse, pluie, etc.) ; les possibilités limitées d'améliorer l'ergonomie de l'environnement de travail et d'adopter un mode de vie saine (Dion , N,2005,56-57).

2.6 Les risques moraux des routiers

a. la fatigue : elle est une diminution progressive de la vigilance physique et mentale qui peut mener à la somnolence et à l'endormissement. Elle affaiblit nos facultés, souvent sans que nous nous en rendions compte. L'accumulation de fatigue diminue la concentration et modifie le jugement ainsi que les réflexes, donc la capacité de conduire (Aumas, M, ,2013,47), comme le transport routier présente le risque d'augmentation de la charge de travail et à des pressions grandissantes. Certains signes se sentent comme :

Bâillement : « *je bâille souvent, et je contamine toute personne proche de moi j'ai de la difficulté à garder les yeux ouverts*» [Aziz 46 ans].

b) Picotements dans les yeux « *j'ai vu plusieurs médecins pour les picotements dans les yeux, mais ils m'ont toujours dit la même chose, fatigue et manque de sommeil*» [Redha ,42 ans].

Manque de concentration : « *J'ai du mal à me concentrer à être attentif et à maintenir une vitesse et une trajectoire constantes, ça m'arrive de me tromper des directions avoir des réactions plus lentes, par exemple freiner tardivement*» [Mounir, 50 ans].

Hallucination : « *Une fois, et en présence de brouillard ou pendant la nuit j'imaginai un animal sur la route je voulais l'éviter, j'ai eu un accident*» [Mohand ,53 ans].

c) Les perturbations de travail de nuit : le travail de nuit où le week-end et les jours fériés, les longs déplacements hors domicile, la forte amplitude des horaires de travail génèrent une perturbation de la santé des conducteurs ainsi que leur vie sociale et familiale (Lanane M, 2015, P39).

Il convient cependant de noter que les effets du travail de nuit semblent porter sur l'aspect de l'organisation domestique de la vie quotidienne, soulignons que celle-ci est perturbée par le décalage des horaires du travailleur de nuit par rapport à ceux de sa famille. Ainsi, le travailleur de nuit qui rentre chez lui, doit normalement se reposer pendant le jour, se voit contraint de limiter son sommeil, se soumettre aux exigences de sa famille telle que, prendre le repas à douze heures (12 heures), afin de respecter les rythmes sociaux (OUDOT, M, 2008 ,120).

L'isolement psychique ressenti par le conducteur pendant les grands voyages et son éloignement peut conduire à des comportements risqués et non prohibés comme : « Dans *des endroits sombres isolés, j'accélère vitesse* » [Ahcene 39 ans], excès alimentaires, « *sans alcool et les psychotropes, je risque de me suicider..* » [Farid ,32 ans]. Comportements individuels inappropriés. « *Les voyages répétés et le manque de la présence physique de ma femme me poussent des fois à faire entrer des femmes dans mon propre camion ! Cela m'est arrivé une fois, j'étais en compagnie d'une femme, je l'ai laissée dans le camion et je suis sorti, je ne l'ai pas trouvée, mais comme par hasard, j'étais agressé le même jour par deux hommes qui m'ont barré la route du retour !* » [Hocine, 47 ans] .

Pour ce qui est de l'organisation familiale, la détermination tient compte à la fois des exigences physiologiques et des habitudes sociales pour un père de famille. En effet, assumer la charge des activités traditionnellement associées à une situation requiert une disponibilité totale à certains moments précis de la journée (Cesari, D 2015,20). « *Or, cette nécessité est difficilement compatible avec le rythme de vie imposé par mes horaires de nuit* » [Ali, 36 ans]. Le rapport est rendu difficile par les activités des autres membres et ces difficultés croissent en fonction du nombre d'enfants à charge : plus ces derniers sont nombreux et jeunes, plus les possibilités de repos sont moindres. Cette situation entraîne la perturbation du climat familial, inconfortable pour le travailleur qui se repose mal, mais aussi pour sa famille gênée dans ses habitudes (Bongo, O, 2010,43).

c. Accidents du travail : Tout d'abord, il faut se rendre compte que les accidents du travail ne sont pas toujours causés par une erreur de l'opérateur. On distingue 3 causes principales d'accidents : les fautes de contrôles, mais aussi les échecs technologiques (pannes...) et les problèmes d'organisation du travail.

D'autre part, on distingue aussi 4 cas d'accidents qui se présentent comme suit : « *Erreur du travailleur* » ou « *oubli du travailleur* » avec « *danger pour la société* » ou « *danger pour le travailleur* ». Le conducteur routier provoque plus facilement des accidents en oubliant de faire quelque chose parce qu'il est fatigué (Timothy, H,2012, 77).

d. L'épuisement professionnel : se traduit par des signes physiques, fatigue permanente, mal de dos, insomnies, migraine, maux de ventre, infections fréquentes, etc. Une souffrance psychique peut également se manifester : un vide émotionnel, de l'anxiété sous toutes ses formes, de l'irritabilité,

une tendance à s'isoler et démotivation (Timothy, H, 2012,78). « *Lorsque les conditions de travail continuent à être insatisfaisantes, d'autres signes caractéristiques apparaissent progressivement : la frustration, le sentiment d'échec et le détachement excessif vis-à-vis l'entourage* » (Frieling, E, 1999 7-8). La personne épuisée devient anormalement froide et indifférente, elle s'isole émotionnellement et fait preuve d'un cynisme inhabituel.

D'autre part, des troubles alimentaires apparaissent, voire des toxicomanies (alcool, drogues, médicaments). Lorsque l'épuisement persiste, il peut également déclencher une dépression avérée chez le conducteur. (Frieling, E, 1999 7-8).

La violence et harcèlement se multiplient dans le secteur des transports, mais sont la plupart du temps sous silence.

Le phénomène du harcèlement au travail « *est défini comme un ensemble de conduites abusives et répétées de toute origine, externe ou interne à l'entreprise ou l'institution, qui se manifestent notamment par des comportements, des paroles, des intimidations, des actes, des gestes, et des écrits unilatéraux, ayant pour objet ou pour effet de porter atteinte à la personnalité, la dignité ou l'intégrité physique ou psychique d'un travailleur ou d'une autre personne à laquelle l'Arrêté s'applique lors de l'exécution de son travail, de mettre en péril son emploi ou de créer un environnement intimidant, hostile, dégradant, humiliant ou offensant* » (Hirigoyen ,M.-F, 1998,35). Comme certaines personnes ayant un besoin de dominer utilisent la technique du harcèlement afin d'assurer leur dominance à l'égard de leurs subordonnés au travail. Dans le cas des conducteurs routiers, ce phénomène est accentué par le contexte culturel qui peut permettre ou faciliter le harcèlement moral et sexuel: « *le harcèlement ou ce qu'on appelle nous el hogra , chez nous les conducteurs de poids lourd , c'est une pratique courante chez nous , généralement on l'exerce à l'encontre des conducteurs de poids léger hhh !* » [Hamid ,54 ans]

Le harcèlement peut provenir d'une autre personne qui œuvre dans le milieu de travail « *fréquemment, les douaniers, ou policiers* » [Ammar ,50 ans], ou d'un membre du public. La violence constitue un risque important et croissant et qui peut prendre plusieurs formes : « *La violence c'est le piment dans notre travail les agressions verbales sont devenues notre jargon (tu ne peux pas ne pas insulter, ou cracher c'est une thérapie...)* » [Rabah, 56 ans].

Ces actes réguliers et répétés de violence mènent à des traumatismes psychologiques. Le risque de violence augmente selon le moment et l'emplacement du lieu de travail. (De nuit, un conducteur seul, proche de quartiers où le risque de violence est élevé, ou éloigné de toute structure urbaine...)

f. Le bruit : l'exposition répétée au bruit de la circulation urbaine, aux chahuts des jeunes conducteurs, les klaxons lors d'un embouteillage peut être à l'origine d'une surdité professionnelle irréversible qui représente souvent une gêne pour le bien-être du conducteur.

3.6 Les risques physiques des routiers

Les maladies professionnelles résultent d'une exposition plus ou moins prolongée à des nuisances ou à un risque existant lors de l'exercice habituel de la profession.

Les nuisances professionnelles engendrant une atteinte à la santé ont de nombreuses origines : physiques, chimiques, biologiques.....

Pour cela et pour être reconnues et indemnisées légalement, ces maladies doivent être inscrites dans des tableaux annexés au code de la sécurité, ces tableaux comportent la liste des symptômes. Dans ce cadre le travailleur n'a pas à faire la preuve de liaison entre la maladie et le travail.

a) Les affections de l'appareil locomoteur

Les troubles musculo squelettiques (TMS) sont des troubles de l'appareil locomoteur. Ils peuvent induire une gêne fonctionnelle et des douleurs. L'activité professionnelle peut jouer un rôle dans la genèse, le maintien ou l'aggravation de ces troubles. Ils affectent principalement les muscles, les tendons et les nerfs. Les TMS affectent le dos, les membres supérieurs et inférieurs. Enjeu majeur en termes de santé au travail, les TMS représentent près de 85 % du total des maladies professionnelles indemnisées. Les TMS et lombalgies représentent en effet la principale cause d'inaptitude au travail et la première cause d'invalidité avant 45 ans. (Frieling, E,1999,32)

Les dorsalgies, cervicalgies, cruralgies, sciatiques par hernie discale et les douleurs articulaires aux épaules, genoux et chevilles, l'engourdissement des jambes « *il y'a 20 ans que je suis au volant, j'ai un mal insupportable au dos, les médecins m'ont dit que c'est lié à la station assise prolongée, aux vibrations produites par le véhicule tout au long de la durée de conduite* » [Morad ,54 ans]. « *La posture statique et les mauvais réglages du siège ou du positionnement des commandes, du volant ou des pédales, l'insuffisance de suspension du siège ou du véhicule lui-même, l'état du revêtement routier, les ralentisseurs, sont néfastes principalement pour le rachis* ». Les risques de troubles vertébraux par les vibrations sont majorés chez les conducteurs qui restent assis pendant longtemps sur leur siège. Ajoutant les efforts de manipulation des charges, par exemple, le soulèvement des marchandises.

b) Les maladies cardio-vasculaires

Les maladies cardio-vasculaires sont la première cause de mortalité dans le monde. On estime à 17,7 millions le nombre de décès imputables aux maladies cardio-vasculaires, soit 31% de la mortalité mondiale totale. Parmi ces décès, on estime que 7,4 millions sont dus à une cardiopathie coronarienne et 6,7 millions à un AVC.

Parmi les facteurs de risque cardiovasculaire en lien avec l'environnement de travail ; on trouve, « *la sédentarité au travail entraînant souvent un surpoids, les efforts physiques violents, du stress aigu, l'immobilisation prolongée lors d'un voyage* ». (Chamoux, A, 2010, 28).

D'autres sont liés au stress généré par les conditions de circulation et de sécurité, *d'autres au rythme de travail (horaires variables, travail de nuit..)* Générant une perturbation de l'alimentation. « Je souffre d'une maladie cardiovasculaire et l'hypertension, à cause du rythme de mon travail, de plus je me stresse, je fume et bois » [Morad,54 ans].

c) Les maladies gastro-intestinales

De nombreux troubles digestifs sont causés par les conditions de travail des conducteurs : gastrites, colopathies, dyspepsie, ulcères... « *J'ai toujours eu un bon estomac, maintenant et à cause de la mauvaise hygiène alimentaire due aux déplacements et aux heures de repas perturbées par des horaires décalés, j'ai un ulcère* ». [Ammar ,50 ans]

Les comportements intestinaux varient considérablement d'une personne à une autre et se modifient avec l'âge, les facteurs physiologiques individuels, l'alimentation et les influences socioculturelles. Les symptômes de la maladie sont présence de sang, de mucus, de pus ou de graisses dans les selles (Gallardo, E,2009,9).

d) Les accidents de la route

De nos jours, avec la mécanisation de tous les secteurs de l'économie et surtout de la modernisation de plus en plus poussée du trafic routier, nous assistons à une augmentation exponentielle du nombre d'accidents de la route. Selon les statistiques de l'OMS, chaque année, **1,2 million** de personnes trouvent la mort sur la route soit plus de **3.000** personnes tuées par jour et **140.000** blessés dont **15.000** personnes resteront handicapées à vie.

Les causes sont diverses : mauvais état du véhicule, faute de conduite du conducteur ou d'un mauvais état des routes, météo défavorable (pluie, neige, verglas, vent, brouillard...).

L'état psychologique et physique chez les conducteurs est l'un des paramètres essentiels dont les fluctuations régissent l'adaptabilité à la conduite. Pour la psychologie du conducteur, il apparaît que l'automobiliste, une fois dans sa machine, vit un fantasme qui le place au-dessus des autres en lui assurant une impunité absolue.

La fatigue ou la somnolence peuvent être associées à divers facteurs ; certains concernent la circulation routière, comme la conduite sur de longues distances, le manque de sommeil et la perturbation des rythmes circadiens. Différents groupes de personnes présentent des risques élevés. Selon une étude française ,17 heures de veille active équivalente à 0,5 g d'alcool par litre de sang.

L'usage du téléphone portable au volant entraîne non seulement des perturbations de la vitesse et les déviations de trajectoire, mais aussi, une certaine fixité du regard (droit devant). Ce qui réduit sensiblement la fréquence moyenne de changement de regard. Ce qui mène à une augmentation du temps de réaction du conducteur (Dion ,N ,2005 ,120).

4.6 Les risques chimiques des conducteurs de transport :

Les conducteurs, notamment ceux qui transportent des substances combustibles, sont exposés aux fumées d'échappement et autres polluants, avec des risques de toxicité d'autant plus significatifs que la durée d'exposition est longue. « *Les gaz d'échappement des moteurs diesel et essence et la pollution atmosphérique urbaine (monoxyde de carbone CO, oxydes d'azote NO et NO2, benzopyrène, ...)* sont responsables, par inhalation, d'irritations des yeux et de la gorge, de maux de tête, d'atteintes des voies respiratoires et d'allergies (rhinites, asthme) » en outre, des risques de cancer de poumon induits ne sont aussi probables, surtout en cas de tabagisme associé. (CESARI et Mikael Hetier, 2015).

Conclusion :

Le monde du travail des routiers a connu des mutations considérables dues à l'évolution technologique, sociale et organisationnelle : ces changements sont accompagnés de risques émergents de la maladie liés à l'activité et la nature de l'environnement professionnel. C'est pourquoi, le milieu de travail comporte le plus souvent des dangers qui constituent des risques pour l'intégrité physique et psychologique des routiers dont les conséquences se traduisent par les accidents de route et des risques moraux et physiques qui ont un impact socio-économique négatif sur la victime ainsi que sa famille (souffrances de la victime, exclusion professionnelle et sociale, invalidité, perte d'un membre pourvoyeur de revenu, précarité...). À ce sujet il est donc nécessaire pour les employeurs et les responsables de l'entreprise de General Ship Supply de tenir compte et reconnaître les conséquences des mauvaises conditions de travail sur la santé de bien-être.

Liste bibliographique

- AUMAS, Michel, (2013). Transport routier de marchandises, Vigilant à l'arrêt comme au volant, édition INRS ED, Paris.
- BONGO, Omar, (2001). Impact de l'activité d'éboueur et des risques professionnels sur la santé physique et la vie extraprofessionnelle, université du Gabon.
- CESARI et Mikael Hetier, (2015). Livre blanc qualité des systèmes de transport, Lyon. -
- Citeau, Jean-Pierre, (2002). Gestion des ressources humaines, principes généraux et cas pratiques. (4 Edition), Armande Colin, paris.
- Chamoux, A, (2010). Pathologie professionnelle et de l'environnement, P-Y. Malaville Encyclopédie Médico-Chirurgicale, (n°167, 16-531-A-10), Elsevier Masson, Issy-les Moulineaux.
- Dion, Nathalie, (2005). Obligations des utilisateurs de véhicules lourds, Édition Direction des communications, Société de l'assurance automobile du Québec, Cnanada.

- Frieling, E., & Kieglan, paul, (1999). *Aspects sociaux du transport routier*. Presented at the Conférence Européenne des Ministres des Transports, Hongrie. Retrieved from http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/Default/doc/OAI_2/sdx-localhost-8080-temis-notices-Temis-0029654.
- Gallardo, E., Gomez ,A., (2008/2009). *Les Risques Poids lourds, mémoire de master. Prévention des risques et nuisances technologiques*, Adeline, université de la méditerranée AIX-Marseille.
- Hirigoyen, Marie_France, (1998). *Le Harcèlement moral. La violence perverse au quotidien*, Syros, Paris.
- Lanane, Massika,(2015).*Les mesures de prévention et leur rôle dans la diminution des risques professionnels .Dans l'apport des Sciences sociales à la Santé*, édition Houma ,Algérie.
- Martinet, A.C., Denis, J.P., Ahmed, S., (2000). *Lexique de gestion et de management*, (5^e Édition), DALLOZ, Paris.
- OUDOT, Marie-Laure, (2008). *Les répercussions de l'emploi atypique en milieu hospitalier : une comparaison entre deux CHU Angers et Québec*, thèse de doctorat en psychologie, université de Québec.
- Quivy, R., Campenhoudt L. V., (2006). *Manuel de recherche en sciences sociales*, (3^e édition), Dunod, paris.
- Timothy H., Monk et al,(1996) .*Maintaining safety and high performance on shift work applied Ergonomics*, (Volume 27, Issue 1), Applied Ergonomics ,Canada.