

Projet de Recherche pour le Développement

Recherche Multidisciplinaire sur la Prévention des Accidents de la Voie Publique

COLLECTE DE DONNEES RELATIVES A LA THESE EN SOCIOANTHROPOLOGIE

Rapport final

Présenté par :

AÏNA Mensah Coffi Mahugnon André

Promoteur :

Professeur PONCELET Marc
Université de Liège

Co-promoteur :

Dr SAMBIENI N'Koué Emmanuel
Université de Parakou

Janvier 2020

Table des matières

1. Contexte	3
2. Rappel du but et des objectifs de la recherche.....	3
3. Méthodologie de la collecte	3
3.1. Période planning de l'enquête	3
3.2. Nature de la recherche	3
3.3. Techniques et outils de collecte de données.....	4
3.3.1. L'entretien	4
3.3.2. L'observation description.....	5
3.3.3. La documentation	5
3.3.4. Groupe cible et échantillonnage	5
3.4. Disposition éthique.....	5
3.5. Difficultés rencontrées	6
4. Résultats	6
CROYANCES ET REPRESENTATIONS SOCIALES DE L'ACCIDENT DE LA ROUTE AU BENIN.....	7
Introduction	7
1. Matériels et méthodes.....	8
2. Résultats	8
2.1. Cadre physique, configurations ethniques et culturelles du Bénin.....	8
2.2. Caractérisation de l'accident selon différents groupes ethniques.....	9
2.3. Registres d'interprétation de l'accident.....	10
2.3.1. L'accident c'est la volonté de Dieu	10
2.3.2. L'accident c'est l'œuvre du sorcier	11
2.3.3. Accident c'est l'envoûtement par « télécommande spirituelle ».....	12
2.3.4. Vengeance des ancêtres et des fétiches	14
2.3.5. Transgression des interdits liés aux divinités	15
2.4. Matrice des agents accidentogènes.....	17
DISPOSITIF DE SECOURS DES VICTIMES D'ACCIDENT ET INTERACTIONS ENTRE DIFFERENTS ACTEURS	19
EXTERNALISATION DE L'ACTION PUBLIQUE EN SECURITE ROUTIERE	40
AMBASSADEURS DE LA SECURITE ROUTIERE DANS LES LYCEES, COLLEGES ET UNIVERSITES	42

1. Contexte

Dans le cadre du projet REMPART, il a été organisé sur le territoire national une collecte de données sur les accidents de la voie publique. Trois thèmes ont meublé notre recherche. La première porte sur la politique globale de la sécurité au Bénin, la deuxième se rapporte à la socio-anthropologie l'accident. Un focus a été mis sur les pratiques de prévention et les interactions entre les usagers sur les scènes d'accidents. La troisième thématique renvoie aux constructions sociales autour de l'accident, de l'aléas et du risque.

2. Rappel du but et des objectifs de la recherche

Le but de cette enquête était de mobiliser des données suffisantes pour la rédaction de la thèse et les publications scientifiques.

L'objectif était d'étudier en profondeur le processus de négociation et de formulation des actions de prévention des accidents, les formes spécifiques que prend l'action publique en sécurité routière au Bénin et le processus de gestion de l'accident. De façon concrète, il était question de :

- rencontrer les acteurs institutionnels (police, sapeurs-pompiers, gendarmerie, assureurs, tribunal, réactivité politique) et partenaires (ONG, associations et autres) préalablement identifiés lors de l'exploration et qui sont impliqués dans le processus de gestion des accidents ;
- observer des faits d'accidents : prévention, gestion des accidents à partir d'une démarche d'observation au sein des équipes d'intervention du Groupement National des Sapeurs-Pompiers ;
- renseigner des cas concrets d'accidents à partir de leur évocation par des acteurs qui y sont impliqués

La méthodologie de la collecte des données se présente ci-dessous

3. Méthodologie de la collecte

3.1. Période planning de l'enquête

Deux activités importantes ont été menées. Premièrement il y a la phase active de la collecte de données qui a duré douze (12) jours conformément au calendrier établi. L'enquête s'est déroulée normalement de mai à et août 2019. L'organisation pratique a tenu compte de la disponibilité des informateurs. Deuxièmement, un séjour de recherche chez à la Direction nationale du Groupement National des Sapeurs-Pompiers du Bénin a permis de mener des observations sur le processus d'évacuation des victimes des lieux de l'accident vers les hôpitaux. Il s'est déroulé entre juillet et septembre 2019 et s'inscrit dans la perspective de la « sociologie embarquée » (Bourrier, 2010).

3.2. Nature de la recherche

Cette recherche est essentiellement qualitative. Les données collectées renvoient au vécu des usagers en matière d'accident, aux interactions entre différents usagers, aux perceptions de l'accident, aux pratiques en matière de gestion des accidents.

3.3. Techniques et outils de collecte de données

Les données exploitées dans cette thèse sont issues de trois sources : l'entretien, l'observation et la documentation.

3.3.1. L'entretien

L'entretien a permis de mobiliser les discours sur les perceptions de l'accident, les catégories concernées, les logiques à l'œuvre dans ces discours auprès d'une multiplicité d'acteurs. Cette forme de savoirs et de sources d'information a permis de faire l'analyse du processus d'élaboration et de mise en œuvre de l'action publique en sécurité routière, les dispositifs de secours des victimes, l'implication des parties prenantes (syndicats de transporteurs, de taxi moto, véhicule taxi, les ONG, les associations) dans l'élaboration des différentes actions de prévention et de leur mise en œuvre.

L'outil associé à cette technique est le guide d'entretien. Au regard de la multiplicité des informateurs, quatre guides d'entretien ont été conçus.

A l'endroit des acteurs de définition des politiques de sécurité routière, trois thèmes ont meublé les discussions à savoir :

- L'histoire de la politique de sécurité routière à travers la construction du problème
- Les arènes/espaces de discussion qui ont émergé
- Les différents débats, les comités, les fora, les ateliers, les commissions d'écoute

A l'endroit des acteurs de prévention, il était question de comprendre le contexte dans lequel ils ont été institués et l'influence de leurs actions sur les statistiques d'accident de la route au Bénin. Les principaux thèmes abordés sont :

- Histoire de l'émergence de l'action publique de sécurité routière
- Ethnographie des pratiques de prévention routière
- Collaboration entre acteurs de prévention routière
- Facteurs/causes des accidents et efficacité de la prévention routière
- Responsabilité des acteurs à divers niveaux

A l'endroit des usagers de la route et de leurs représentant, les thèmes suivants ont été abordés :

- Compréhension des pratiques de prévention routière
- Jugements sur l'efficacité de la prévention routière
- Compréhension des initiatives spontanées en cas d'accident
- Facteurs/causes des accidents
- Perceptions et représentations sociales de la prévention des accidents

A l'endroit des personnes ressources, des devins, guérisseurs, des membres de la communauté, la recherche a essayé de comprendre certaines notions clés, les agents impliqués dans les accidents, les catégories concernées. Les thèmes abordés sont :

- Compréhension des notions de telles que choc, risque, accident, aléa, responsabilité
- Facteurs/causes des accidents du point de vue de la communauté
- Perceptions et représentations sociales de l'accident

3.3.2. L'observation description

Le but de cette technique est de décrire les phénomènes qui se donnent à voir tout en faisant attention à tout ce qui se dit. La description au sens restreint « renvoie au regard », à l'ensemble « son et image » (Olivier de Sardan, 2008, 142). Deux types d'observation ont été menés. Le premier concerne l'espace routier, les interactions entre différents véhicules sur la route. Le second revoie à la gestion de l'évacuation des victimes d'accident vers les hôpitaux.

C'est à la suite d'une « insertion » dans l'espace d'intervention des sapeurs-pompiers que nous avons pu observer tout ce qui se fait. Dans une perspective de « sociologie embarquée » (Bourrier, 2010), nous avons été intégrés aux différentes équipes d'intervention pour comprendre le processus de gestion des secours des victimes d'accident de la voie publique. L'attention a été focalisée sur cet événement particulier qu'est l'accident de la route et les interactions qu'il implique.

L'observation a permis de documenter le processus d'évacuation des victimes d'accident auprès des sapeurs-pompiers. Elle a mis en évidence les acteurs, les instruments ou outils d'intervention, l'itinéraire des évacuations, les discours tenus par les différents acteurs, les interactions entre les secouristes (sapeurs-pompiers), les témoins d'accident, les victimes elles-mêmes et la Police, les formes de négociation des soins entre les sapeurs-pompiers et les agents de santé.

3.3.3. La documentation

Plusieurs types de documents ont été mobilisés.

Tableau I : Documents collectés

Types de documents	Nature
Supports papiers	Document de formation, rapports d'activité, quelques statistiques, magazine
Numérique	Magazine en ligne
Supports audio et visuels	Emissions radio et télévision, coupures de vidéo, photo

3.3.4. Groupe cible et échantillonnage

- Responsable de prévention (CNSR)
- Responsables syndicaux des zém
- Responsables syndicaux de taxi Zéms
- Conducteurs de taxi
- Personnes ressources : devins, guérisseurs

Il s'agit d'une étude qualitative. La méthode non probabiliste a été privilégiée. Puisqu'on ne connaît pas le nombre total de la route et les critères de représentations, aucun quota n'a été défini pour chaque catégorie d'acteurs. La méthode de boule de neige a été privilégiée.

3.4. Disposition éthique

Pour faciliter le déroulement de la collecte, un protocole de recherche a été soumis au comité éthique de recherche de l'Université de Parakou qui a donné son avis favorable. Une autorisation de recherche a été également délivrée par le directeur de l'IRSP. Le déroulement de chaque entretien est conditionné par le consentement verbal de chaque informateur. L'anonymat a été garanti à chaque informateur.

3.5. Difficultés rencontrées

Les difficultés sont d'ordre méthodologique et structurel

- Les rendez-vous reportés, les barrières linguistiques, les refus d'enregistrements des entretiens par certains informateurs
- Les conditions climatiques n'étaient pas favorables. La collecte s'est déroulée en période de pluie
- Contraintes structurelles. Les agents du CNSR étaient souvent dans des ateliers
- Pour ce qui est du séjour de recherche chez les sapeurs-pompiers, plusieurs difficultés sont identifiées : (1) le chercheur était confondu à un journaliste en quête d'information ; (2) l'observation s'arrêtait souvent à l'hôpital. Il y a une masse d'information qui échappe au chercheur, notamment en ce qui concerne la prise en charge des victimes, les relations entre ces dernières et le personnel soignant d'une part, entre ces dernières, les familles des victimes et les auteurs d'accident d'autres part. Le processus d'indemnisation des victimes, le rôle des assureurs, le rôle des intermédiaires, sont autant d'aspects de la recherche qui n'ont pas été documentés. Nous n'avons pas accès aux circonstances réelles de l'accident. Les descriptions produites ne se basent que sur les informations fournies par les témoins. Ces informations peuvent comporter des biais pour protéger ou pour responsabiliser quelqu'un en tenant compte de son statut, de ses moyens. Ils constituent les limites importantes de cette recherche.

4. Résultats

Nombre d'entretien : 62

Nombre d'observation : 10

Personnes enquêtées :

- Syndicat zém
- Syndicat taxi automobile et minibus
- Syndicat transporteur
- ONG
- Médias
- Décideurs
- Conducteurs taxi moto
- Chauffeur de taxi
- Usagers piétons
- Guérisseurs / personnes ressources
- Promoteurs d'auto-école
- Clubs moto ou automobile

La synthèse des données est présentée dans les pages suivantes

CROYANCES ET REPRESENTATIONS SOCIALES DE L'ACCIDENT DE LA ROUTE AU BENIN

Significations de l'accident selon différents groupes ethniques

L'enquête a identifié différentes expressions utilisées par divers groupes socioculturels pour désigner l'accident. Ces expressions et leurs significations sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Introduction

L'accidentologie conçoit l'accident comme un dysfonctionnement dans l'interaction des éléments d'un système articulé entre Homme Véhicule et Environnement (HVE). L'homme ou l'utilisateur étant considéré à la fois comme le « régulateur » (Fleury, 2004) et « l'utilisateur final » du système de circulation (Chomienne & Lavoisier, 2010). Toute analyse qui tente de stigmatiser le comportement de l'utilisateur occulte une part importante des aspects socioculturels de l'accident. Bourdin rapporte que la question de la sécurité routière en France est « un objet spécifique, faiblement relié à des contextes culturels, sociaux, politiques et économiques » (Bourdin, 2004, p.19). Elle n'intègre pas les « catégories »¹ dominant le discours des populations qui rapportent les événements à leur parcours existentiel.

D'après Barjonet, l'espace de circulation est « tout ce milieu social, celui des coutumes et des règles, des normes et des lois qui organisent les relations entre les acteurs de la circulation et qui rend possibles les interactions routières » (Barjonet, 1989 : 43). Dans ce jeu de relation se produisent des images, des représentations dont l'influence sur les comportements des usagers de la route est considérable. Il existe des facteurs sociaux et culturels en dehors de la sphère individuelle, supposés avoir un impact potentiel sur un certain nombre de scénarios de causalité d'accidents (Engel, 2007). Ainsi, Grainé distingue-t-elle quatre types de représentations dans le domaine du trafic routier : « la représentation de soi et d'autrui en tant que conducteur, la représentation de la tâche et la représentation de la situation (Grainé, 2016, p.80), que les différents groupes d'individus ont du trafic. Ces travaux ont montré toutefois que les dynamiques sociales autour des accidents, les croyances et représentations sociales de l'accident et de la sécurité routière restent pour l'instant très peu mobilisées en sociologie (Granié & Varet, 2016). Quand elles le sont, elles sont souvent focalisées sur « un point particulier, jugé davantage problématique : un comportement, un groupe d'utilisateurs » (Lo Monaco, Delouée, & Rateau, Chapitre 13, 2016, p.280). Or, la recherche de la cohérence entre l'urbanisation, la gestion de la mobilité et la prévention des accidents nécessite des « approches globales et intégrées » (Fleury, 2004). La prise en compte du contexte global permet de déterminer la relation entre culture et accidents par la prise en compte d'éléments symboliques qui caractérisent les interactions entre différents groupes d'individus sur la route.

Dans cet article, la représentation sociale désigne « une forme de connaissance socialement élaborée et partagée, (...) une connaissance pratique (...). Elle forge les évidences de notre réalité consensuelle, concourt à la construction sociale de notre réalité » (D. Jodelet, 1984). Elle signifie en d'autres termes des manières de parler de la société (Becker, 2009). Alors, qu'est-ce le discours symbolique sur l'accident révèle sur les rapports que les individus entretiennent entre eux, avec le divin, avec leur environnement social et avec le monde ? L'article analyse les

¹ Pour Émile Durkheim, les catégories sont des « représentations collectives » qui émergent de la vie en société et imposent à tous ses membres une semblable façon d'ordonner le raisonnement et d'appréhender le monde (Albert OGIEN, « CATÉGORIE (sociologie) », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 13 août 2019. URL : <http://www.universalis.fr/encyclopedie/categorie/>)

représentations sociales de l'accident et leur influence sur les pratiques de prévention. Ce parti pris rompt avec les discours officiels qui stigmatisent les comportements des usagers de la route comme déterminant de l'accident et qui ne se basent pas sur des enquêtes approfondies relatives aux spécificités des contextes de leur déroulement. La charpente de l'article restitue dans un premier temps la configuration socio ethnique du Bénin. Il présente dans un deuxième temps les significations de l'accident selon cinq groupes socioculturels. Troisièmement, il émet un questionnement sur comment articuler les deux échelles de valeur pour des actions efficaces, durables et mesurables dans le temps.

1. Matériels et méthodes

Basée sur une enquête de terrain menée en 2018 et 2019, cette recherche socio-anthropologique, du point de vue de la démarche empirique restitue les discours tenus par les informateurs rencontrés. Des entretiens semi-structurés constituent la technique de recueil des données. Les conducteurs de taxi-moto, les conducteurs de taxi interurbains, les piétons, les guérisseurs traditionnels et les devins constituent les informateurs clés. Ils ont été identifiés par boule de neige à Cotonou, Comé, Parakou, N'Dali et Malanville. Les données recueillies ont été catégorisées puis interprétées suivant les méthodes descriptive et analytique. La théorie des représentations sociales (D. Jodelet, 1984) a été appliquée.

Dans l'univers des représentations sociales, deux catégories d'accidents sont vécues par les usagers de la route. La première concerne les accidents naturels qui sont dus soit aux comportements inciviques de l'utilisateur ou à l'état du véhicule. La seconde concerne les accidents surnaturels, ceux qui sont provoqués. C'est cette dernière catégorie de causes qui est développée dans cet article.

2. Résultats

2.1. Cadre physique, configurations ethniques et culturelles du Bénin

Le Bénin est un pays de l'Afrique de l'Ouest se situant entre le Nigéria et le Togo respectivement à l'Est et à l'Ouest ; le Burkina Faso et le Niger au Nord et l'Océan Atlantique au Sud. Selon Robert Cornevin, « sa forme [ressemble] à une gerbe s'évadant vers le haut ou à une main sortie de l'océan qui s'agripperait au sol » (Somé, 2009, p.8). Administrativement, il est découpé en 12 départements. Il est caractérisé par une diversité ethnique de grandes importances. Les grands groupes ; Fon, Adja, Yoruba et Baatonu représentent environ 52,6% de la population. Les Fons et les Adjas, deux communautés très apparentées, constituent les groupes les plus importants au sud du pays. Les Yoruba (nago et assimilés) au centre. Les Baribas et les ressortissants de l'Atacora sont les plus nombreux au nord du pays. Les pratiques culturelles, les croyances, les représentations sont tout aussi diverses. Du point de vue sociologique, « la culture renvoie à un système social dynamique [dont les composantes ou] sous-systèmes interactifs [sont entre autres] les valeurs spirituels, morales et philosophiques [...] » (Tingbé Azalou, 2008, p.98). Ainsi, le Bénin présente une configuration polythéiste et syncrétiste où religions endogènes et importées (chrétienne et islamique) cohabitent, où le visible et l'invisible s'entrecroisent. Les cérémonies d'initiation, la croyance aux divinités et aux forces du cosmos déterminent les cultes du "vodu", du "Guèlèdè" du "egungun", du "oro" au Sud, dans la partie méridionale et une partie du septentrion. Comment ces différents groupes ethniques appréhendent-ils l'accident ? Quelles significations revêt-il ?

2.2. Caractérisation de l'accident selon différents groupes ethniques

L'enquête a identifié différentes expressions utilisées par divers groupes socioculturels pour désigner l'accident. Ces expressions et leurs significations sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Tableau I : Expressions de l'accident

N°	Langues	Expressions utilisées	Significations en français	Agent en cause
1	Fon	<i>Alitawovi</i>	<i>ali</i> = voie/rue/route <i>ta</i> = tête, sur <i>awovi</i> = diable, mal, danger <i>Alitawovi</i> = danger de la route.	Agent mystérieux Esprit mauvais
2	Adja/Guen	<i>afɔku</i> (expression simplifiée) <i>afɔ ke o zɔn e mɛn eku le</i> (expression complète)	<i>afɔ</i> = pied [comportement] <i>ku</i> : mort <i>afɔ</i> = pied [comportement] <i>ke o</i> = que toi <i>zɔn</i> = marche, démarche [adopte] <i>e mɛn</i> = c'est dedans <i>eku</i> = mort <i>le</i> = il y a <i>afɔku</i> = c'est à travers le comportement que l'on trouve la mort	L'individu lui-même, son comportement (l'homme)
3	Yoruba/Nago	<i>Itajesile</i> <i>agbako</i>	<i>I</i> = ce qui <i>ta</i> = coule <i>jɛ</i> = sang <i>sile</i> = parlerre <i>itajesile</i> = « Ce qui coule sang parlerre » Danger. Terme de prévention, l'accident de n'est pas encore produit	Agent mystérieux
4	baatɔnnu (Bariba)	Swa sannum'sarati <i>sua n'kadara n'kadara</i> forme contractée de	Swa = route Sannum' = circulation Sarati = choc, rencontre de véhicules en mouvements ou non <i>sua n'kadara</i> = <i>sua</i> [route] <i>n'kadara</i> [diable, mal, danger] ou [vengeance des dieux]	Naturel relevant de l'interaction sur la roue Agent divin, mystérieux
5	dɛndɛ	Sarati : choc, rencontre de véhicules en mouvements ou non	sarati : choc, rencontre de véhicules en mouvements ou non n'kanna kpukpu » (moto) « n'kanna lɛlɛ » (voiture) ou bien « na kêrê fun » (ils se sont cognés), « na lɛlɛ » (avec voiture).	Naturel relevant de l'interaction sur la roue

Source : enquête de terrain 2018 et 2019

L'objectif visé par ce travail n'est pas de présenter une classification exhaustive des accidents selon les groupes. Il est question de savoir si les causes objectives et les significations locales de l'accident convergent. Autrement, il est important de comprendre la signification profonde de ces expressions au-delà de la traduction littérale. La construction sociale de l'accident met en évidence le divin, l'humain et le surnaturel qui constituent les registres d'interprétation de l'accident.

2.3. Registres d'interprétation de l'accident

2.3.1. L'accident c'est la volonté de Dieu

Selon une frange importante des informateurs, notamment les pratiquants de l'islam, l'accident est une œuvre de Dieu. C'est un fait naturel qu'on ne peut contrôler de quelque manière :

L'accident vient seulement. Chez nous les musulmans c'est la « volonté de Dieu », on ne cherche pas loin. C'est Dieu qui décide, c'est la foi. Si c'est Dieu qui en a décidé ainsi, au moment opportun, c'est ça qui va arriver. Si tu es croyant ce n'est pas toute chose il faut dire selon l'éducation qu'on a reçu dans l'islam (Patrouilleur d'animaux en divagation-Parakou-27-05-19).

Un autre abondant dans le même sens renchérit :

« C'est la personne qui ne croit pas en Dieu sinon Dieu est puissant. C'est le cadavre de Dieu que l'homme ne peut pas tuer. Si Dieu a déjà écrit que telle personne doit décéder par accident et que cette personne a eu une discussion avec une autre [...] qui lui dit vas-y tu verras et ça coïncide avec la période que Dieu a établi pour son décès, pendant ce temps, si l'accident arrive, ceux qui sont témoins vont rapporter qu'il y a eu une dispute entre telle et telle personne. Voilà ce que telle personne a dite et voilà ce qui est arrivé. On dit que c'est telle personne qui l'a tué. Or c'est une coïncidence. Je ne dis pas qu'il n'y a pas gris-gris hein ! Il y a gris-gris » (Responsable syndicat zém-UCOZEP-Parakou-10-05-19).

Il ressort de ces propos deux faits importants. Premièrement, l'accident est un fait de « coïncidence ». Cette notion renvoie dans ce contexte à celui de « hasard » ou d'« aléa ». Cela traduit l'imprévisibilité de l'événement accident qui rencontre la « décision » ou la « volonté » de l'être suprême qu'est Dieu. Deuxièmement, l'homme en tant qu'être croyant doit se soumettre à cette volonté de Dieu. Cela met en lumière la relation qu'il entretient avec le divin. Sa soumission dépend de son éducation, de sa socialisation dans la foi et non au risque d'accident, au danger auquel il est exposé sur la route. La croyance que rien ne peut lui arriver si Dieu ne le permet le rend vulnérable. Celle-ci influence, modifie, transforme et déforme ses perceptions du risque. Ainsi, la référence constante à Dieu, montre que l'accident est un fait ordinaire, banal, naturel, qui relève de la vie, du quotidien, mais également lié au destin. Dans un entretien de groupe, il est rapporté que :

« Il y a des accidents qui relèvent de ce que nous avons demandé avant de venir en vie, au destin. [Mais comment savoir que l'accident est lié au destin ?] Avant, quand un enfant naît, nos pères appelaient le devin qui consulte le Fâ pour connaître son *kpoli* [le signe sous lequel il est venu au monde] et savoir s'il va mener une vie paisible. Quand ils prennent connaissance de tout ça, « *o san na avo* » [on fait les sacrifices], « *a tu ekudo nin* » [on lui ferme le trou de la mort]. On le conduit auprès du *vodun* et on lui donne le bain de purification, on le lave de toute les souillures et quand il prend la route il va rouler tranquillement sans problème. C'est comme ça les grands faisaient. Mais aujourd'hui, avec la prolifération des églises les gens ne font plus ça. C'est tout ça qui est à l'origine des « *afoku* » [accidents] » (EG-Responsables zém-Comé-27-06-19).

Les termes tels que *Kpoli*, *avo*, *ekudo*, *vodun* sont révélateurs d'un ordre social auquel donné. Ils décrivent des situations particulières au cours desquelles on admet un enfant qui naît dans le cercle familial. Il s'agit un certain nombre de cérémonies rituelles qui favorisent son passage dans la société mais aussi à travers lesquelles on lui fait le bain de purification. Le renoncement aux rites de passage du fait de la prolifération des églises qui proposent le baptême expose les individus à certains événements malheureux dont l'accident.

Il est possible que l'homme exerce un certain contrôle sur sa survenue, notamment par envoûtement, par la manipulation des esprits, des forces surnaturelles. Pour ce faire, la sorcellerie est indexée.

2.3.2. L'accident c'est l'œuvre du sorcier

Au « *pays du Vodun* », aucun événement malheureux ne se produit sans qu'on ne lui attribue une cause ou explication métaphysique, sans qu'on ne soupçonne le sorcier, la mystérieuse main invisible de l'homme. Quand un accident se produit, on recherche l'explication « ailleurs ». On indexe le sorcier qui, par ensorcellement, provoque les accidents. Il s'agit des accidents mystérieux qui surviennent dans des conditions inexplicables. On les reconnaît par leur ampleur et ce qu'ils impliquent, notamment le « sang ».

Si on entre véritablement en esprit ou dans la spiritualité, *awovi* joue un rôle important dans la survenue des accidents de route. On entend parfois dire que les *azeto* [sorciers] viennent se positionner sur les *alikplehɔnkantin* [carrefours] lorsqu'ils ont besoins de sang. Lorsque tu vois mieux spirituellement, tu sauras qu'aucun cas d'accidents de route ne survient de façon anodine [...] Mais ils [les accidents] sont *dɔnume* [envoyés, créés ou provoqués] ! Ils [les sorciers] peuvent rester au carrefour embrouiller le chauffeur à ce niveau et ainsi, le chauffeur ayant perdu le contrôle, peut conduire là où il ne le devait pas » (280718-Conducteur Taxi-moto1-Cotonou).

Esprit *awovi*, sorcier, carrefour et sang constituent des mots clés qui permettent de décoder le mystère qui entoure l'accident de la route. L'esprit *awovi* symbolise le malin, l'esprit malfaisant. Le sorcier cet individu doté de pouvoirs magiques et capable d'utiliser ou de manipuler cet esprit. Les carrefours constituent les « lieux propices aux arts magiques » (Françoise Florent, 1994, p.53). Pendant l'accident, « le sang versé, répandu et absorbé a le pouvoir d'accroître l'énergie des hommes [...] » (Françoise Florent, 1994, p.59).

Dans l'accident provoqué, la victime n'est pas toujours consciente de ce qui lui arrive, rapportent les interlocuteurs. Il subit plutôt l'influence de la force invisible qui prend possession de sa conscience et met à mal son libre arbitre. Un informateur déclare :

Il y a des accidents provoqués et c'est de la sorcellerie mon frère. Un ami chauffeur a tué un lapin sur la route avec sa voiture. Il s'arrête et veut aller chercher ce lapin et voit un homme [...] Il suffit que le sorcier décide de prendre du sang de quelqu'un et il l'a sauf si ce dernier reçoit la bénédiction divine. C'est l'envoûtement et les victimes ne peuvent rien expliquer le concernant car, c'est spirituel (040619-Syndicat Conducteur taxi moto-Comé).

Ces propos traduisent le genre d'accident pour lequel les preuves matérielles sont en discordance avec les causes présumées réelles selon les informateurs. Il faut être spirituellement outillé pour connaître les causes réelles de l'accident à en croire les propos de l'informateur. Ce qui prouve qu'il est possible de « combattre le mauvais sort et la malédiction, aussi réels soient-ils » (Atlas, 1996, p.11). Dans ces cas, le supposé « auteur » de l'accident, même si sa responsabilité est établie, n'est qu'un exécutant du point de vue spirituel. La victime au moment de l'accident représente un simple objet soulevé ou malmenée par le courant du vent.

L'ennemi est partout. On ne sait où et comment il va frapper. S'il ne frappe pas par la maladie, il peut le faire à travers l'accident ou tout autre événements malheureux. Cela induit au sein de la société une peur permanente de « l'autre », une sorte de « phobie sociale » qui ne se manifeste pas par l'évitement du regard, mais par la crainte que quelqu'un est capable de fomenter dans l'ombre, dans le monde invisible, un coup pour nuire à soi. C'est à ce titre que Apovo affirme que l'Homme est un « *être en situation*, un être doué d'intentionnalité dans la vie sociale. [Il] est tout le temps confronté aux autres et tout ce qu'il vit, tout ce qui lui arrive prend un sens particulier à partir de son intentionnalité » (Apovo, 2005, p.11)

Les résultats de cette recherche montrent que l'Homme n'est pas considéré comme celui qui par erreur ou perte de contrôle de son véhicule peut provoquer un accident. Il est plutôt considéré comme un être capable, par la manipulation des puissances invisibles, d'induire l'accident par télécommande spirituelle ou d'en subir l'effet de celle-ci.

2.3.3. Accident c'est l'envoûtement par « télécommande spirituelle »

Les sorciers ne sont pas les seuls à provoquer l'accident. Il y a aussi l'envoûtement par la pratique de *sun kpa* par les malfaiteurs ou par un ennemi. Un informateur rapporte :

Oui bien sûr ! C'est même cela que nos grands-parents appelle le « *soun kpa* » (...) c'est cela même l'accident. Si on envoûte quelqu'un par le « *soun kpa* », il sera inévitablement victime d'un accident de route. A moins qu'il soit fort dans les pratique du *bo* [...] c'est pour cela tu verras certains conducteurs victimes d'un accident et qui s'en sortent indemne malgré que leur moto ou voiture soit brisées en mille morceaux lors de l'accident. Il peut avoir de petites blessures mais il s'en sort. Mais, si tu n'es pas fort dans le *bo*, ce genre d'accident peut t'entraîner à la mort (280718-Conducteur Taxi-moto2-Cotonou).

L'idée que l'accident de la route a également une cause surnaturelle est très répandue. Mais la pratique du « *sunkpa* » [*sun* = fermer et *kpa* = d'un coup] relève de savoir dont seuls les détenteurs peuvent en user. On y voit ici la logique de « la télécommande spirituelle » qui a des effets immédiats. Pour ne pas succomber aux effets de ses pratiques, l'informateur rapporte qu'il faut utiliser une force contraire plus puissante susceptible de neutraliser les effets du *sunkpa* tel que le *Bo*. Pour Apovo, le *Bo* est « source de puissance et d'action sur soi-même, sur le monde et sur la société. [...] l'homme recherche effectivement sa sécurité dans le *Bo*, quelque chose dans lequel et par lequel il est préservé contre le danger immédiat, éventuel, réel ou imaginé. Cette projection, ce recours nécessaire provient de la nuit, des génies ou des ancêtres » (Apovo, 2005, p.12).

Dans des cas concrets d'accident, des logiques de persécution et d'accusation sont fortement soutenues par des témoins. On soupçonne la main invisible de l'homme.

On provoque l'accident hein, on l'appelle « *gbeto do gudo nu men* [l'homme est derrière soi] ». Ici entre temps aux environs de 14h, un conducteur avait vu un sachet sur lequel il disait être passé mais on s'est rendu compte que c'est sur un homme il est passé. Oui, il y en a d'autres forme qu'on peut appeler « *do nu men* » [on te l'envoie], on te télécommande, on t'ordonne de faire une chose et tu vas le faire. On peut t'empêcher de voir la direction normale dans laquelle tu dois rouler. Ailleurs, on te prend ton cerveau pour que tu ne saches plus là où tu vas (Personne ressource-Comè-04-06-19).

Tout à l'heure j'ai dit qu'on est en Afrique pour un accident provoqué plus précisément au Bénin où la sorcellerie est haut de gamme, il y a certains qui se permettent de dire qu'ils iront montrer la voiture qu'ils ont payé hier au village et à ceux-là de dire voilà celui-là qui a grandi devant moi à qui je préparais alors il lui met le bâton dans les roues. Tu le verras dépiécer dans la voiture, mort, ou les gens ne diront personne ne peut le faire. Il y a un événement auquel j'ai assisté quand les routes étaient gâtées et qu'on prenait dans la vallée de l'Ouémé. Ah il y a eu un accident là on n'a pas eu quelqu'un qui peut venir au village se pointer et dire si ça, ça ne se dit pas en Afrique il prend sa voiture et se retrouve sous le pont puisque quand tu vas voir en bas là ça fait partie des provoqués puisqu'après les enquêtes on l'a su. Les gens ont dit parce qu'il se faisait voir on va l'éliminer. Ce n'est pas pareil chez les blancs, le blanc s'il ne veut pas te voir il prend son fusil et il tire sur toi ou bien vous vous disputer et c'est fini (230519-Acteur de la communauté- Jéricho-Cotonou)

La mystérieuse main invisible de l'homme a la réputation de détruire. Il peut s'agir du sorcier ou toute autre personne détenant des pouvoirs mystiques et qui en veut à la victime. On reconnaît ses effets à travers l'ampleur des dégâts matériels et humains. Ici, le sorcier arrive à influencer la vue du conducteur ou arrive à dérouter le conducteur, à perturber le système de guidance et à faire culbuter le matériel roulant. L'action est soit dirigée vers le conducteur, c'est-à-dire l'auteur de l'accident ou vers la victime en le transformant en un objet ou vers les deux à la fois.

Ce genre d'accident peut subvenir à la suite d'un conflit ayant opposé deux individus, deux conducteurs. On se situe dans un contexte où celui ou celle qui a été victime d'une agression ou ayant subi un préjudice, une oppression, décide de se faire justice en recourant à des pratiques mystiques. Il peut aussi s'agir de la convoitise, de la jalousie.

L'accident, au-delà des faits matériels fait intervenir un ensemble de suppositions qui lient le lieu, l'espace et le temps. Ce sont des éléments objets d'attention et d'interprétation lorsqu'un accident survient. A travers un récit d'observation on apprécie les jugements des acteurs par rapport au fait.

Ce matin du 18 septembre 2019, pendant que je partais à mon lieu de sage, j'aperçois une foule immense sur la double voie pavée séparée par les rails à la hauteur d'Agla Gare non loin de chez « aladjigon ». Je m'arrête pour en savoir davantage. Je gare ma moto et me dirige vers le lieu de l'attroupement. C'est un accident qui venait de se produire. Je ouï-dire dans la foule qu'un véhicule venant du côté de Adjahagon a accroché un motocycliste et son passager. J'interroge les témoins pour comprendre les circonstances de l'accident. Il m'a été rapporté qu'un véhicule transportant du fer à béton a dans un premier temps accroché le motocycliste et son passager. Pendant que le conducteur se battait pour maintenir la guidance de sa moto, un autre véhicule léger roulant à grande vitesse vient aggraver la situation. Il n'a pas pu les éviter et leur est passé dessus. Le passager est mort surplace la tête écrasée. On ne pouvait plus l'identifier physiquement. Le conducteur quant lui a cassé la jambe. Il n'était plus sur les lieux de l'accident. Les sapeurs-pompiers l'ont déjà évacué à l'hôpital pour les soins d'urgence. La Police sécurisait les lieux et régulaient la circulation. Les plus curieux s'arrêtaient pour échanger avec les témoins. D'autres, de leur véhicule demandaient les nouvelles des victimes. Dans la foule, des lamentations fusent de toute part. Oh ! c'est quel drame ça ? oh quelle mort douloureuse ? Oh ! quelle malchance ? Oh quelle méchanceté de la part de ce conducteur ? Oh qu'il est malchanceux ce vieux. Une femme dans la foule lance : « la voie n'est pas large ici pourtant ils roulent à grande vitesse ! » *e nen edewu bo koba dawē meton nen* » (voilà qu'il a mis la vie du monsieur en danger). [...] Sur les lieux de petits groupes de conducteurs de moto se sont formés ça et là pour commenter l'événement. Ils supputaient sur les causes probables de l'accident. Pendant que certains incriminaient le chauffeur pour cause d'excès de vitesse, d'autres évoquaient les causes invisibles. Pour ces derniers, l'homme aurait sa main dans cette tragédie. Dans un groupe commentant la scène, l'un dit : « *megbe nyinyan qesu qeme* [La persécution aussi est dedans]. Un autre répond : « *Amaan.... ni aman qo alɔ qo nudemean, enabo nyan gbetwe kakaɔ anan tɔn sinme. Ena glo so lea* [mais.... si tu n'as pas la main dans quelque chose, si tu ne t'ai pas sali la main, même si l'homme te persécute n'importe comment, tu t'en sortiras. Ce ne serait pas aussi tragique comme ça]. Un troisième très modéré dit : « *Midee na jugea qo mitun nu e meɔ nyin ɔ a* » [nous autres ne devons pas le juger parce que nous ne le connaissons pas, nous ne savons pas ce qu'il est]. Un quatrième déclare : « *Amann ni meɔn braquage we e tɔn blo din bo eqɔ e blo accident bo ku mɔɔn nyen na savoa* » [Mais si la personne là faisait le braquage et on me dit qu'il a fait accident maintenant je n'allais même pas me lamenter]. Un autre groupe de deux personnes disait : « ici l'accident est récurrent et c'est Aladji là hein. Chaque fois qu'il fait une cérémonie, c'est comme ça on enregistre des accidents. C'est toujours en ces lieux qu'on observe des scènes aussi tragiques » (Observation Cas 6 AGLA GARE/ chez aladjigon-18- 09-19)

En dehors des pratiques d'envoûtement et de sorcellerie, les esprits des ancêtres et les fétiches réclameraient vengeance.

2.3.4. Vengeance des ancêtres et des fétiches

Dans les représentations populaires de l'accident, il existe des puissances fondamentales qui provoquent le péril lorsqu'on les offense, lorsque le tabou qui les entoure est transgressé. Dans un entretien individuel au Nord du Bénin, un informateur rapporte que :

Dari connaît les cas d'accident à plusieurs lieux dont devant l'usine de Dari à Chakparou à Sirarou. Les cas d'accidents au niveau de l'usine et le village de Wodora, nous pouvons expliquer car le fétiche Kéri était implanté même au milieu de la route et avec les travaux de construction de la voie, sans notre consentement, le fétiche a été déplacé à 100m de son lieu d'origine. Voilà pourquoi nous demandons aux autorités communales de reconnaître leur faute afin que nous réparions cela par les sacrifices. Dans le cas contraire, on ne finira jamais d'enregistrer des cas d'accident et il y aura toujours des morts. A Dari, terre de Bona-Kéri, il y a *sua n'kadara* (accident) et à chaque fin du mois lunaire, c'est-à-dire mois de la fête de l'igname chez les Batombu, nous demandons au Roi et les têtes couronnées de faire les sacrifices afin d'apaiser les esprits de nos ancêtres qui se révoltent contre nos attitudes actuelles (080818-Féticheur-Kéri-N'dali).

Trois notions sous-jacentes s'imposent à l'analyse au regard du discours de l'interlocuteur. La première se rapporte implicitement à la « faute », au « préjudice » causé au fétiche du fait qu'il soit déplacé sans le « consentement » des gardiens de la tradition. La seconde renvoie à la « reconnaissance de la faute ». La troisième suggère la « réparation » à travers les sacrifices, les rituels nécessaires pour apaiser « les esprits qui se révoltent contre nos attitudes actuelles », affirme-t-il. Ce tableau met en lumière les relations de pouvoir entre les autorités administratives et les communautés à la base dans le cadre de la mise en œuvre des politiques publiques. A travers la notion « d'attitude », l'informateur dénonce les types des comportements qui s'écartent des normes sociales et qui sont immédiatement sanctionnés par les ancêtres.

On retrouve cette même conception des relations aux divinités au Sud. Dans un entretien de groupe à Comé, les informateurs déclarent :

P2 : l'accident, on peut le prendre sur plusieurs plans. [...] Sur le plan de *gu*, c'est une divinité ancestrale. Tel que les ancêtres faisaient les *konu* [rituels liés à la divinité en question], on ne le fait plus. Car il y a des localités qui ont leur vodu et qu'est-ce qu'on appelle vodu ? On utilise des choses, des objets pour implanter le vodu et si on ne prend plus soin de ces *vodu*, ceux-ci demandent à manger. Comme le *alégba*, *gidi* et autres, qu'a-t-on utilisé pour implanter ces *vodu* ? Ce qu'on utilise incarne de grandes forces surnaturelles et on devrait les adorer. Aujourd'hui les rituels sont bâclés. Quand on ne leur donne plus à manger régulièrement, « *o bio na hlɔn* » (ils réclament vengeance). C'est quoi au juste ? Il se produit de nombreux accidents en ces lieux et beaucoup y périssent. Vous allez apprendre que dans tels lieux, il ne se produisent que des accidents. Des véhiculent vont culbuter, des motos vont se cogner régulièrement en ces lieux-là. Pour y remédier les *hunnon* doivent purifier les villes et éloigner les esprits d'accident (Responsables syndicaux-Gare routière-Comé-27-06-19).

Un autre participant renchérit :

P1 : ce qui fait qu'il y a beaucoup d'accident sur nos routes tu le sais ? [E : non je veux bien comprendre]. Nos aïeux ont fait certaines choses sur les routes comme les *akitichi*. C'est un fétiche qu'on implante. Il s'agit d'un monticule de sable et les populations viennent déposer leur *vosa* (sacrifice) là. A cet endroit on dépose une jarre remplie d'eau et quiconque a soif durant son voyage peut s'arrêter et boire de l'eau là. C'est quelque chose de très grand que les aïeux ont implanté. Mais comme on a commencé par tracer les routes on les détruit tous. Il y a un non loin d'ici qu'on a détruit comme ça. Il ne se produit que des accidents en ce lieu. Périodiquement on

y enregistre de graves cas d'accident. Cela a effrayé les anciens et ils ont consulté le devin et il s'est révélé que c'est la conséquence de ce fétiche qu'on a détruit. Ils ont essayé de faire les sacrifices nécessaires pour le déplacer mais ça n'a pas marché. Les accidents continuent de se produire en ce lieu. Car cela signifie que les feuilles, les objets que les aïeux ont utilisés pour planter ce fétiche sont tellement puissants et sont encore là, ils gardent toujours leur puissance. D'ailleurs ils sont déjà transformés en sable et ce lieu est habité par certains esprits. Ce dont je parle est encore d'actualité, ça se passe sur la voie que tu vois là. On l'appelle ça *vodu akitchi*. C'est un grand vodu très puissant et ils sont venus le déplacer lors des travaux routiers mais il réclame toujours sa place. Après les travaux, ils ont attribué cet endroit à quelqu'un qui y a installé son commerce. Sur cet espace il ne se produit que des accidents. Après les consultations, le *vodu* a dit qu'il est encore présent sur les lieux et comme on ne lui donne plus à manger il va en trouver où. Donc qu'il ne peut trouver à manger que sur la route. C'est pourquoi il y a accident. Il y a encore un grand *Tolégba* ici sur la route de Lomé. Il y a un moment le véhicule d'un ambassadeur a perdu le contrôle et a cassé ça. La police est venue faire le constat. Le jour-là, je leur disais d'appeler les *hunnɔn* et qu'ils disent combien il leur faudra pour réparer le vodu en question. Après je ne sais plus comment ils ont géré ça. Ils n'ont plus réparé le vodu jusqu'à aujourd'hui. De plus en plus on enregistre que des cas accidents. Il y en a qui se font fracasser la tête, d'autres se font écraser par les véhicules au même endroit. Tout ce dont je viens de vous parler est à l'origine des accidents de la route. Voilà qu'ils ont cassé le vodu, on ne lui donne plus à manger, on ne fait plus les rituels pour l'apaiser. Nous sommes en Afrique et toutes les fois qu'il y a de ces cas d'accidents qui sont récurrents dans certains lieux il faut savoir qu'il y a une histoire et il faut chercher à comprendre ça. Par exemple derrière l'hôpital de Lokossa, il y a un *Dan* là et périodiquement des *kpakpa xhe* (canards) surgissent seulement sur la voie. Il ne se produit que des accidents à ce niveau. Quand on voit ces canards, on sait en même temps que c'est le vodu même qui est sorti. Donc il est important de faire attention lorsqu'on roule. Vous aurez appris qu'il y a un blanc qui était venu entre temps faire un travail. Il avait creusé l'endroit et quelques temps après il est tombé malade. A l'hôpital, le *Dan* s'est révélé et il l'a vu et il a disparu aussitôt. Donc après ils ont donné de l'argent et le vodu en question a été réinstallé. On lui a même construit un abri ; je suis allé constater moi-même. Depuis lors il n'y a plus d'accident sur ce lieu. Si on peut faire ça partout, les accidents vont considérablement diminuer au Bénin (Responsables syndicaux-Gare routière-Comé-27-06-19).

Les défenseurs de la tradition, face l'étrangeté de ces phénomènes, la récurrence des accidents surtout en certains lieux suscite s'interrogent sur le pourquoi de ces événements malheureux. Ils en viennent à conclure que la négligence de certaines pratiques ancestrales est à l'origine de ces problèmes sociaux dont sont confrontés les usagers de la route. Les informateurs évoquent également la transgression des interdits comme source d'accident.

2.3.5. Transgression des interdits liés aux divinités

Dans un entretien de groupe deux participants ont montré comment par ignorance certains comportements ou actes constituent des offenses à des divinités. A la question *qu'est-ce qui est à l'origine des accidents de la route que nous observons de plus en plus ?* il ressort sous forme de dialogue des deux participants (P1 et P2) et l'enquêteur (E) ce qui suit :

[P1répond] en notre langue on dit la moto ou le véhicule c'est *ogu*. Le *ogu* là peut être dans ma maison. Moi je sais comment l'adorer. Je sais ce qu'il faut lui donner ou il ne faut pas lui donner. Si tu donnes de telle chose à *ogu* là c'est le danger. Dans la journée ou en moins de 72h quelque chose va arriver. [P2 soutient] la première des choses, c'est le *sodabi*. Si tu es sur l'engin ou dans le véhicule il ne faut pas que ça tombe dessus. [P1 renchérit] il ne faut pas boire dans le véhicule. Il ne faut pas que ça goutte sur le véhicule. [P2 déclare] *sodabi* sur le fer ce n'est pas bon. Le véhicule, c'est le fer et le fer c'est *ogu*.

[E relance : mais est-ce que cela condition la survenue d'un accident ?] [P1 répond] Bon ce que je n'aime pas manger, si tu m'obliges à le faire ça peut retomber sur moi. Ou bien ça peut retomber sur toi parce que c'est toi qui m'as incité à le faire. Et de deux, dans nos familles ont dit la terre c'est [P2 répond] *sakpata*. La moto est *ogu*. Il ne faut jamais vendre la terre pour prendre l'argent et payer le véhicule ou bien la moto. Donc ça veut dire que tu as vendu la terre pour payer *ogu*. Tu as vendu *sakpata* pour payer *ogu*. Quand tu as payé *ogu* là tu vas rouler ça où ? sur la terre, donc sur *sakpata* ! Là, quoi qu'en soit le temps que ça va durer tu vas ramasser les pots cassés. Donc tu vas faire accident. Ce que *ogu* a prêté chez *sakpata* là, *sakpata* va demander ça.

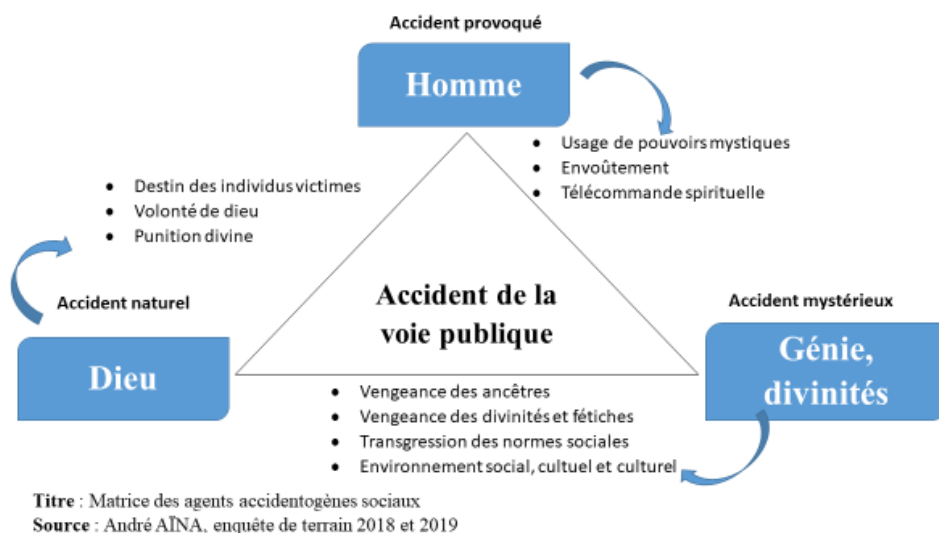
[P1 reprenant la parole dit :] tout le monde n'a pas ces notions hein. Des fois certains disent que c'est des trucs inventés par les anciens. Là tu sais déjà que celui-là il est chrétien d'une église évangélique. Ce que nos aïeux nous ont laissé, c'est ça nous adorons. Ce que les blancs nous ont apportés, n'est-ce-pas ce qu'ils adorent aussi là-bas ? N'est-ce-pas parce que ça signifie quelque chose chez eux ? Voilà que nous avons délaissés les nôtres pour nous approprier les leurs et les adorer. Ça fait partie des causes d'accident chez nous. Il y a des divinités chez nous, et du fait de la conversion au christianisme, on prend l'initiative de tout brûler. Les esprits incarnés dans ces divinités se vengent et cela est à l'origine de plusieurs cas d'accident. Ils se détournent de nous et ne nous protègent plus lorsque nous prenons la route (Responsables syndicaux-Gare routière-Comé-25-06-19).

Il ressort de cet entretien trois cas de figure présentant l'accident commune une sanction. Dans le premier cas, *ogu*, une divinité du panthéon religieux, symbolise le fer. Or, les véhicules qu'ils soient à deux, trois ou quatre roues, sont conçus à base du fer. Alors, il y a une relation de fait qui s'établit entre l'homme et le fer donc implicitement entre l'homme et la divinité *ogu*. Selon les informateurs, il y a des interdits liés à cette divinité. Si on les transgresse, la sanction est immédiate et fatale. Elle est infligée au transgresseur par la divinité *ogu*. Mais on peut voir à travers la prohibition de la consommation du Sodabi, comme interdit lié cette divinité, une forme de dissuasion. Il est prouvé que les effets secondaires de la consommation de l'alcool sont entre autres, la perte de vigilance et d'équilibre pour une conduite sécurisée. Ces groupes ont bien compris qu'on ne peut consommer l'alcool et disposer de toutes ses facultés. Alors, à travers la divinité ils régulent le comportement des individus.

Dans le second cas, certaines transactions sont présentées comme une sorte de confrontation des forces qui gouvernent notre existence. *Sakpata* est, à l'instar de *ogu*, une divinité. C'est elle qui gouverne la terre, la matrice, la mère de l'humanité. Le fer est extrait de la terre. De ce point de vue, on ne peut vendre la terre pour s'acheter du fer. Symboliquement on ne peut vendre la divinité *sakpata* pour s'acheter *ogu*. Selon les interlocuteurs, « Ce que *ogu* a prêté chez *sakpata* là, *sakpata* va demander ça ». Ce qui s'en suit c'est l'accident. Cela signifie un retour à la terre ce qui lui appartient de droit. Cela met en évidence, l'antagonisme des forces en présence et leur influence relative sur la circulation routière. Toutefois, on peut lire au travers de ces discours, une sorte protection du bien foncier, du contrôle exercé par les groupes sociaux sur le foncier. Ces groupes n'ont ni or, ni argent, ni fer, ni diamant à extraire et vendre. La seule richesse dont ils disposent vraiment c'est leur terre. Dans le troisième cas, la dualité entre la perpétuation des pratiques ancestrales et leur délaissement fait émerger un sentiment de crainte et de hantise permanente. Pour les chrétiens, les pratiques ancestrales relève de l'idolâtrie et sont « dévouées par interdit ». C'est bien ce qui justifie le brûlage des fétiches. La conséquence imminente est que « Les esprits incarnés dans ces divinités se vengent et cela est à l'origine de plusieurs cas d'accident. Ils se détournent de nous et ne nous protègent plus lorsque nous prenons la route ». Au-delà de ces aspects, on peut y voir une logique de protection du patrimoine culturel. On définit à partir de cette catégorisation, une « matrice des agents mystérieux accidentogènes » composée de trois éléments importants tels que Dieu, l'Homme et les forces mystiques.

2.4. Matrice des agents accidentogènes

On désigne par « matrice », quelque chose qui constitue le lieu ou le point d'où quelque chose d'autre provient, prend forme ou se développe (Philip Lief Group, 2013). En d'autres termes, il s'agit d'un « modèle » qui définit la base des choses. La notion d'agent est utilisée ici dans un sens plus large désignant une « entité » qui agit. Il s'agit d'une force ou d'une substance intervenant dans la production de phénomènes. Nous appelons « matrice des agents accidentogènes » cet ensemble d'objets immatériels auxquels les individus attribuent l'accident de la route et qui sont en marge des arguments objectifs produits par les institutions. Ils donnent sens à l'événement. En recoupant les idées et les arguments développés par les informateurs pour expliquer le pourquoi des accidents, il ressort qu'en dehors du système conventionnel dont le dysfonctionnement est préjudiciable à l'interaction routière, il existe un autre fondé sur l'imaginaire. Quand bien même l'accident fait intervenir des objets physiques, il comporte une charge subjective, des images. La matrice dont il est question est formée par une triade, trois unités : Dieu, Homme et Divinités ou Génie ou Ancêtres au regard des données de terrain.



Dans la pensée des groupes socioculturels enquêtés, on retrouve généralement derrière l'événement accident, les agents divins, humains et surnaturels. Alors, la « Matrice des agents mystérieux accidentogènes » est déterminée par la triade Dieu Homme et Génies ou divinités ou forces surnaturelles. Les causes ici sont plutôt subjectives et difficilement vérifiables. Il s'agit des manières de penser, de parler et d'agir, fondées sur des pensées par correspondance mystique. Il ne s'agit nullement « d'objets matériels » sur lesquels on peut produire une action directe pour en mesurer les effets afin de proposer des catégorisations assez variées pour des actions efficaces en prévention.

Il s'agit d'une approche qui n'est pas superposable à celle conventionnelle mais qui est révélatrice des relations que l'Homme entretient avec l'univers dans sa globalité. Au-delà de l'environnement physique, il y a cet environnement immatériel d'où l'Homme tire toutes ses ressources. A partir de son discours, on analyse ses relations avec le divin et les autres forces qu'il peut maîtriser et manipuler, ne serait-ce que pour produire des effets inattendus et inexplicables. On est alors confronté à une situation de « dénie de responsabilité » quand bien même le fait est établi. Ces causes ne sont connues grâce à des pratiques divinatoires. Elles constituent le registre d'interprétation de l'accident dans le contexte de la recherche.

Les informations reçues renseignent sur bien de logiques au-delà de la vengeance des divinités. Ces divinités jouent une fonction régulatrice pour ce qui est du comportement humain vis-à-vis de l'alcool et des stupéfiants et une fonction protectionniste en ce qui concerne les patrimoines matériels et immatériels des groupes sociaux. Du point de vue du patrimoine matériel on peut voir au-delà de la terre comme richesse, les biens publics. On peut considérer à ce titre les routes, les feux tricolores, les éclairages publics, les balises et autres dispositifs de sécurité routière.

DISPOSITIF DE SECOURS DES VICTIMES D'ACCIDENT ET INTERACTIONS ENTRE DIFFERENTS ACTEURS

Compte rendu du séjour de recherche chez les sapeurs-pompiers à Cotonou

- **Bref aperçu de la méthodologie**

Comment le secours des victimes d'accident est-il institutionnellement organisé ? quels services s'en occupe ? quels sont les acteurs qui sont mobilisés ? quels outils utilisent-ils ? au bout de combien de temps cette opération est-elle réalisée ? C'est sur la base de ces questions que nous avons effectué un séjour de recherche de deux mois (juillet à septembre 2019) à la Direction du Groupement National des Sapeurs-pompiers (GNSP) à Cotonou.

D'abord, nous avons introduit une demande de stage au Directeur qui nous a spontanément répondu favorablement. Ensuite, nous avons été reçu en entretien par le Chef des Opérations et Catastrophes du GNSP. Nous lui avons présenté notre objet de recherche et ensemble, nous avons convenu de l'approche à adopter. Nous avons été autorisé à suivre les équipes d'intervention deux fois par semaine. Un calendrier a été établi à cet effet par le GNSP et mis à la disposition du Chef centre. Ce calendrier nous a été transmis mais il n'a pas été suivi à la lettre. Il a été réajusté au regard des contraintes sur le terrain. La démarche d'observation description a été privilégiée. Elle a permis de documenter le processus d'évacuation des victimes d'accident auprès des sapeurs-pompiers. Elle a mis en évidence les acteurs, les instruments ou outils d'intervention, l'itinéraire des évacuations, les discours tenus par les différents acteurs, les interactions entre les secouristes (sapeurs-pompiers), les témoins d'accident, les victimes elles-mêmes et la Police, les formes de négociation des soins entre les sapeurs-pompiers et les agents de santé. Le séjour de recherche s'est déroulé au Bureau des Opérations et de Coordination des transmissions (BCOT).

- **Déroulement des interventions au Bureau des Opérations et de Coordination des transmissions (BCOT)**

Ce bureau est constitué de deux services : l'un s'occupe des interventions sur le terrain (incendie et accident de la voie publique AVP) et l'autre coordonne les appels et leur transmission. La recherche ne s'est intéressée qu'au dispositif de secours des victimes d'AVP.

Chaque service dispose d'équipes/agents qui effectuent des tours de garde. Ils font 24h de garde et 24h de repos les jours ouvrables et 48 de garde les week-ends en quinze. Ils sont dirigés chacun par un chef qui travaille de 8h à 16h. Ces deux services interagissent dans le cadre des opérations de secours. L'intervention comprend deux étapes : appel et transmission, mission de secours et compte rendu.

- **Réception de l'appel et transmission**

Pour toutes les opérations de secours, le numéro vert est le 118. Les appels sont reçus à travers trois téléphones fixes. Les agents du service de transmission sont appelés « stationnaires ».

L'équipe de garde est généralement constituée de trois stationnaires et d'un responsable chargé de la supervision. Les appels viennent de toutes les unités du GNSP, y compris celles du nord, ce qui exclut la rigidité de territoire. Quand ils reçoivent l'appel, ils s'acquièrent de la disponibilité des matériels et appellent l'unité chargée d'exécuter la mission. Quand la mission concerne l'unité de base, le stationnaire actionne par deux fois de suite la sirène. L'équipe d'intervention est alors alertée et le responsable de la mission (chef d'agraire) vient chercher le bordereau de lancement à la guérite. Sur le bordereau, il est mentionné l'heure de l'appel et le lieu de l'accident. Lorsque la mission concerne une autre unité, le stationnaire appelle le responsable de l'unité en question pour l'exécution de la mission. Tous les appels, les heures, les lieux, les équipes d'intervention concernées sont consignés dans un registre. Les transmissions de l'unité de base vers une autre se font par *talk-work*, de même que les comptes rendus de l'évolution de la mission sur le terrain.

- **Mission de secours et compte rendu**

La mission de secours est conduite par une équipe variant entre trois et quatre agents. L'équipage est constitué d'un conducteur, d'un chef d'agraire, celui qui est à bord du véhicule et de deux secouristes. Chacun d'eux a un rôle à jouer pour la réussite de l'opération.

Selon les informations reçues, théoriquement, en cas d'accident « la présentation de la situation est toujours faite par un requérant lors de l'appel et sur le lieu de l'accident. Ensuite, l'équipe d'intervention de garde va sur le terrain. Les sapeurs-pompiers ont un seul rôle : évacuer la/les victime(s) d'accident après un bilan et l'apport des premiers soins sur le plan du secourisme, les déposer à l'hôpital puis revenir à la base. On leur apporte de l'assistance à travers les gestes qui sauvent, à travers le bilan de leurs fonctions vitales » (23 07 19 Responsable des opérations).

- **Relations entre sapeurs-pompiers et centres de santé**

Pendant notre séjour, la plupart des victimes secourus était évacuée dans les centres de santé suivants : Hôpital Saint Luc ; Hôpital Saint Jean ; Centre de Santé Humanitaire « LES MERVEILLES » et CNHU. Mais l'Hôpital Saint Jean ; Centre de Santé Humanitaire « LES MERVEILLES » sont les plus sollicités.

L'évacuation des victimes dans ces différentes formations sanitaires se fait soit sur la demande des victimes elles-mêmes ou leurs proches soit sur proposition des Sapeurs-pompiers. Cela se fait en fonction de la gravité de l'accident, de la proximité de la formation sanitaire en question et en fonction la diligence des agents dans la prise en charge médicale.

Pour éviter la lenteur dans la prise en charge, le Chef d'agraire appelle les urgences pour s'assurer que la victime peut y être conduite. Lorsqu'il n'y a pas de place et que néanmoins il y a des possibilités, ils négocient avec les agents de santé et trouvent des formes d'arrangement possible pour la prise en charge des victimes. Deux raisons motivent cette démarche. La première est d'ordre logistique : disponibilité du personnel soignant et de salle. La deuxième est d'ordre financier. Lorsque la victime n'est pas accompagnée et ne peut pas se prendre en charge, les secouristes la conduisent au Centre de Santé Humanitaire « LES MERVEILLES ». Ce centre à vocation humanitaire, a mis en place un dispositif de prise en charge systématique des personnes qui y sont admises, qu'elles soient accompagnées ou pas. Il ne s'agit pas de

gratuité des soins. Le dispositif fonctionne comme une caisse de solidarité dans laquelle on puise pour les premiers secours. Le reste des soins sont remboursés après recouvrement de la santé par la victime.

- **Quelques cas d'observation**

Les situations d'accidents de la route sont assez variées. Les cas que nous présentons relèvent d'une description sommaire des faits. Ces textes seront améliorés et adaptés aux règles de l'argumentation. Pour un usage plus conforme aux règles d'une description argumentée dans le mémoire de thèse, ils feront l'objet de réécriture.

Cas 1 : 09 08 19 ACC1 GNSP/ femme enceinte renversée par son employeur

12h53mn : appel reçu, AVP Vons BOA Gbégamey

12h54 : VSAV lancé

12h58 : départ

Equipe : à secouriste : 1 chauffeur ; 2 intervenants/ un chef d'agraire et un agent

Arrivée sur les lieux

On a vu une femme enceinte couchée allongée sur le côté gauche à même le sol dans un bureau en face du lieu de l'accident. Selon les témoins, elle aurait été renversée par son patron qui a pris la fuite. Un de ses collègues rapporte.

« En fait, elle a eu un problème avec le patron qui est le conseil d'administration de notre structure de microfinance. Comme vous le voyez, elle est enceinte et presque à terme. Elle a demandé un congé de maternité mais le patron ne veut pas le lui donner. Nous avons fait une réunion ce matin elle est revenue sur sa demande de congé. Mais le patron ne voulait pas céder. Il y a eu de vifs échanges entre eux. Le patron s'est fâché et voulait partir sans répondre favorablement à la dame. Pour ça elle disait, patron vous ne pouvez pas partir comme ça et me laisser tout en gardant la portière du véhicule. Le patron lui a demandé de quitter mais elle n'a pas cédé puis le patron a démarré son véhicule. Elle est tombée et est inconsciente ».

Gestes des secouristes

Le chef agraire est le premier à examiner la victime. Il l'appelé par trois fois mais la victime n'a ni répondu ni effectué de mouvements quelconques. Il a demandé à son second d'apporter le collier cervical qu'ils ont porté à la victime pour stabiliser son cou. Ils l'ont porté sur le brancard en Position Latérale de Sécurité (côté gauche) puis transporté à l'aide du chariot dans le véhicule de secours. L'un des collègues de la victime a accepté l'accompagner. La victime a été évacuée aux urgences du CNHU.

Départ pour CNHU : 12h30mn

Pendant l'évacuation, le chef agraire a demandé à nouveau ce qui s'était passé et l'accompagnant a répondu

Elle est employée d'une structure de microfinance e a un problème de congé de maternité, il y a eu une incompréhension avec patron qui l'a cogné.

Rapport de l'équipe de secours

Le chef agraire a fait le rapport à la base ainsi qu'il suit dans un langage codé sous forme de télégramme :

Ici Caporal (A) parler

Réponse de la base :

Caporal :

Dame gardé véhicule du PCA

Dame cognée par véhicule PCA et en fuite

Immatriculation inconnue

Victime couchée sur la voie, déplacée pour l'intérieur

Inconsciente, présente traumatisme crânien

Tête bandée, brancardée, évacuée aux urgences du CNHU

Mise en PLS (côté gauche)

Arrivée au CNHU : 12h36mn

Dès l'arrivée aux urgences, personne n'est venue nous accueillir. Les secouristes ont sorti le chariot et ont conduit la victime dans le hall. Un jeune médecin, un interne sort regarde la victime et div : « il n'y a pas de chariot. Toutes les salles sont remplies et occupées. Il n'y a pas de compresse. On va prendre une ordonnance et vous irez payer.

Environ trois minutes après, un professeur qui descendait de garde sort et demande ce qui se passe. Le jeune médecin lui rapporté qu'il n'y a pas de salle ni de chariot.

Professeur : mettez-la dans une salle VIP

Médecin : pour avoir une salle VIP c'est tout un protocole.

Professeur : allez appeler ma femme pour qu'elle s'en occupe. Et trouvez une salle à la dame.

Médecin : quand vous venez ici votre problème c'est nous laisser le malade, prendre votre brancard et partir ! comme il n'y a pas de brancard, vous allez nous laisser le vôtre et venir chercher après.

Sapeur : pas question, c'est le seul que nous avons sur nous et c'est avec ça nous faisons les interventions.

Pendant que les aides-soignants s'activaient à trouver une salle pour la victime le professeur a appelé sa femme qui, au bout de quelques minutes vient voir la dame. Avant son arrivée, un malade a été déplacé et ils ont pu faire une place à la victime.

Arrivée aux urgences à 12h36mn, ce n'est qu'à 12h50mn qu'elle a pu être examinée.

Une fois le chariot du VSAV libéré, l'équipe de secours est partie du CNHU. Notre observation est interrompue, nous n'avons pas pu observer le processus de prise en charge médicale.

Discours des secouristes pendant le retour des urgences

Quand il y a accident, notre rôle c'est d'évacuer la victime à l'hôpital le plus proche. On arrive et on dit qu'il n'y a pas de place et on transporte les victimes d'hôpital en hôpital et parfois les victimes décèdent. On peut trainer une victime sur cinq hôpitaux. Il faut qu'ils posent leur

problème au gouvernement. Il faut être équipé avant d'ouvrir une clinique. Ils luttent pour autre chose. Quand on vient à l'hôpital, la prise en charge pose problème. Notre engouement, le travail abattu est rendu à néant ; on ne sait pas si c'est un jeu ils font.

Cas 2 : 12 08 19 ACCI GNSP/Nigérien renversé par un véhicule en fuite

Appel : 12h18mn

Départ : 12h20mn

AVP Carrefour COSSI

Arrivée sur les lieux, un SP a mis en place un dispositif de sécurité. Sur le terre-plein central du boulevard des armées un homme de la quarantaine couché. Il était blessé à la tête. Le chef de bord a demandé ce qui s'est passé. Un des témoins de la scène répond « monto bæ bo hɔn [automobile l'a cogné et a fui ». La victime était conscient. Deux SP l'ont aidé à se relever et l'on conduit dans le véhicule. Le chef de bord lui a demandé dans quel centre de santé le conduire. Une femme proche de la victime a dit « saint Jean puis quelques secondes après, elle dit « mon mari va venir ». Le chef lui a demandé « qui va nous accompagner ». Elle a accepté accompagner la victime et a demandé à un jeune proche de la victime de monter aussi.

12h25 : le départ a été pris pour Saint Jean.

L'un des SP demande au chef si saint Jean va accepter. Le chef lui répond : « nous allons partir voir si ça va marcher ».

A l'intérieur du véhicule : le SP lui demande :

Comment on t'appelle ?

Roufaï DAROUA

Quel âge as-tu,

42 ans

Tu habites où ?

Zongo

Que fais-tu dans la vie ?

Revendeur

Nous arrivons à l'hôpital Saint Jean. Le portail a été ouvert et la victime a été conduit aux urgences. L'accidenté a été accepté et installé à la salle d'observation.

L'accueil a été systématique. Le médecin est venu à notre rencontre ; a installé la victime et a demandé son nom. Il lui posa ensuite cette question « tu blessé ou encore, ? la victime lui répond « su la tête » ;

Une fois installé, le chef a rempli le cahier puis nous sommes partis. Un infirmier nous interpella et dit : « attendez ! vous allez partir ? est-ce que le docteur l'a pris ? Docteur, c'est bon ? ce dernier répond oui. Le chef dit ensuite : « ils refusent des fois. C'est une chance aujourd'hui »

Cas 3 : 22 08 19 ACCI GNSP/Conducteur de taxi-moto accroché par une bâchée

12h52 : appel reçu, AVP carrefour UNAFRICA à côté de la base GNSP

12h54 : VSAV : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes lancé

Equipe de secours : 1 chauffeur, 1 chef de bord et 2 autres secouristes.

12h54 : arrivée sur le lieu

Observation :

Présence de la police sur les lieux

Une victime allongée sur le trottoir. L'accident est arrivé entre un véhiculé bâchée et un motocycliste (Zémidjan).

Selon les témoins, le motocycliste voulait dépasser la bâchée et au moment du dépassement, il a été accroché.

Réservoir de la moto cabossé, moto mise en position couchée.

Arrivée sur les lieux, les secouristes ont descendu le chariot et le brancard. La victime a une fracture fermée au fémur de la jambe gauche. Les secourus ont utilisé l'attelle des membres inférieurs pour attacher la jambe. On étend l'attelle et avec soin on soulève la jambe pour la poser sur l'attelle et on a pompé. Les trois secouristes l'ont porté sur le brancard, puis sur le chariot et conduit dans le véhicule. La victime est consciente et ne souffrait d'aucun autre mal. Elle a ensuite été évacuée aux urgences de l'hôpital Saint Luc de Cotonou.

A l'intérieur du VSAV

Secouriste : comment l'accident s'est déroulé ?

Victime : le véhicule s'est arrêté brusquement et je n'ai pas pu l'éviter

Hôpital Saint Luc : arrivée à 13h05mn

Victime descendue du véhicule et portée par l'équipe de secours à la salle d'urgence.

Le chef de bord est rentré dans la salle puis est ressorti avec un infirmier. Les deux se connaissaient très bien.

- Infirmier : la fracture est à quel niveau
- Chef de bord : fémur
- Infirmier : vous allez l'emmener ailleurs, notre traumatologue n'est pas là
- Chef de bord : svp, ce qui se passe actuellement avec les blessés au CNHU ce n'est pas amusant. Nous souffrons trop
- Infirmier : c'est ça ce qui m'énerve. Ça me fait trop mal, alors que c'est la maison mère. Quand c'est difficile partout, le CNHU doit pouvoir recevoir. Bon, je vais le recevoir. Vous allez le déplacer et le déposer sur notre brancard.

L'attelle a été détachée, l'infirmier a tenu le pied et a essayé de redresser la jambe, puis il a demandé à la victime de poser la seconde jambe sur le brancard. La victime a été ensuite déplacée et posée sur le brancard de l'hôpital avec l'aide de l'infirmier et des secouristes. L'infirmier a demandé à l'accompagnant d'aller à la caisse lui chercher un dossier.

Départ de l'hôpital à 13h22mn

Chef de bord : les gars, si ce n'est pas qu'on le connaissait, il allait refuser parce leur traumatologue n'est pas là.

Moi : il arrive parfois qu'ils refusent de recevoir les victimes ?

Chef de bord : c'est souvent. Si vous dites parfois là c'est que ce sont des cas rares. Il arrive qu'on fasse promener les victimes dans tout Cotonou sans qu'on ne les reçoivent et nous les ramenons à la base. Dans ce cas ce les autorités qui interviennent d'abord. Ça nous fait chier aussi sinon on allait prier et trouver une victime sur le CNHU et vous allez voir comment ça se passe.

Si c'était le fémur vraiment il n'allait pas prendre. Leur traumatologue n'est pas là. Le zém était distrait c'est sûr qu'il regardait ailleurs et cherchait de client et il a été surpris. Au moment d'éviter la bâchée le réservoir a accroché le derrière sinon le choc serait frontal.

(Matelas d'Immobilisation à Dépression)

Cas 4 : 26 08 19 ACC1 GNSP

Appel : 11h00mn

Réception de l'appel : AVP Maro Militaire sur la voie de l'église St Michel

Sonnerie : 2 longues

Départ : 11h02mn

Sortie : sirène

Equipage : 4 Secouristes, 1 chef ; un chauffeur et 2 autres secouristes

Arrivée : 11h04mn

Alerte motivée. AVP entre un piéton et un motocycliste impliquant une victime (piéton). Motocycliste en fuite. La victime est un nigérien nouvellement venu à Cotonou qui, voulant traversé la rue s'est engagé sur la voie sans faire attention ; un motocycliste ayant pris deux passagers a essayé de l'éviter mais dans sa fuite il s'est heurté à un poteau métallique d'un lampadaire public, est tombé et s'est cassé la jambe ont rapporté les témoins de l'événement. Il a cogné sa jambe contre le poteau métallique sur le terre-plein central. Selon les témoins, il regardait ailleurs.

La victime a une fracture ouverte.

Avant l'arrivée des secours les populations ont pris des dispositions de premier secours en lui attachant la jambe à l'aide d'un tissu pour éviter l'hémorragie.

Sans détaché le tissu, les SP ont à leur tour immobilisé la jambe à l'aide de l'attelle, l'ont gonflé et l'ont porté sur le brancard dans le véhicule de secours.

Les deux passagers ont décidé de l'accompagner au centre de santé pour l'assister pour les premiers soins. Il s'agit d'un Higbo (nigérien résidant au Bénin et un Béninois qui travaille avec le hibo). Les deux sont partenaires d'affaire à ce qu'il paraît ; ils vendent des toiles au Bénin

Evacuation sur St Luc à 11h13mn

Nom : MOUBARACK Mohamed

Habite hôtel BARBO

Lecteur de coran

Comment l'accident s'est passé ?

Acc : c'est le fer-là qui lui a cassé le pied

Problème important : problème de langue ; la victime ne parle que le zerma.

Acc. « ces tomènu là... Le motocycliste ne l'a pas touché hein. »

Arrivée à St Luc : 11h35mn

Victime conduite par les SP vers les urgences.

L'infirmier de garde sore : « mi ko lè wa : vous êtes encore arrivé »

SP : hum nous n'avons pas le choix c'est vous qui nous sauvez

Inf : humm il s'agit d'une fracture ouverte. On ne peut pas prendre hein c'est à évacuer. Il n'y a pas de traumatologue, il est en congé.

Sp : l'ambulance va l'emmener après les premiers soins

Inf : et il encore payé 6000F après. « ni mi kpon ba hun mi kpon vi : si vous regardez la chicote, regardez l'enfant »

SP : le traumatologue n'a pas de remplaçant ?

Inf. : le remplaçant ne fait pas ça

Une infirmière à côté dit : « l'Etat a dit que nous sommes un centre humanitaire, que nous ne sommes pas un grand hôpital »

Inf. : si mon patron était là, j'allais le faire. Le CNHU est bien indiqué.

SP : depuis que vous avez dit ça, je commence à réfléchir

Inf. : A CNHU il ira au bloc directement. Sinon nous on doit appeler d'abord et c'est quand ils disent oui qu'on peut évacuer. Alors que si vous, vous l'emmenez directement ils peuvent prendre.

Départ de St Luc à 11h35mn : évacuation aux urgences du CNHU.

Sur la route, le chef a parlé aux accompagnants

SP : je vous remercie pour votre accompagnement. Mais là où on va là, arrivée là-bas vous allez rester tranquille et on va gérer d'abord. C'est après vous allez faire ce que vous pouvez sinon vous n'allez pas vous en sortir.

Pendant l'évacuation, le Higbo ne faisait que pleurer. Il compatissait à la douleur de la victime.

Arrivée au CNHU : 11h48mn

Accueil : un docteur lance « c'est un AVP ? »

SP : oui

Dr : pas de garde-malade ?

SP : non

Dr : ça c'est compliqué !

SP : il y a un numéro que nous avons pris sur les lieux.

Dr : sortez votre truc là, il y a problème de salle hein

Arrivée des parents à 11h52mn

Selon dr, il n'y pas de chariot. Il dit : « vous pouvez nous laisser le chariot et revenir chercher ?

SP : non, c'est le seul que nous avons

Parents : ils sont allés voir le Dr et ont dit maintenant pourquoi on ne le soigne pas encore

Dr : mais vous venez d'arriver et vous dites maintenant ? si c'est maintenant vous voulez je vais vous faire l'ordonnance maintenant et vous allez acheter

Image présentée par le hall

Dans ce hall cloisonné à l'aide d'isorel, on pouvait dénombrer plus de dix victimes d'accident victimes déjà prises en charge. Certains sont installés sur des chariots. D'autres sont sur des lits. On en trouve également qui sont dans des fauteuils roulant. A ce qu'il paraît, c'est le manque de salle et de lits qui justifie cet état de choses.

A côté de la victime évacuée par les secours se trouve une femme accidentée bandée à la tête et recevant des soins. Elle était installée sur un chariot nu sur lequel un pagne a été dressé. Elle recevait une perfusion. Le chariot collé contre le mur de la salle de soins est maintenu en équilibre par une chaussure crêpe car, la roulette est gâtée. La victime ne pouvait donc pas tenir en équilibre sur ce chariot. Quelques temps, elle s'est faite relever par la garde malade et s'est assise. Elle avait le visage tout enflé.

Sur le même alignement, à sa droite, se trouvent deux autres victimes hommes qui portaient des plâtres ; l'un au pied avec une fracture ouverte et l'autre à son bras gauche. Ils avaient tous deux des blessures au visage.

A 11h59mn, un aide-soignant vient avec un brancard et la victime a été conduite dans la salle de soins.

Négociation entre secouristes et accompagnants

Pendant qu'on cherchait de brancard, le Hibo a demandé à son second d'aller chercher de l'argent auprès de sa maman qui serait venue du Nigéria il y a quelques jours.

Quelques images de terrain



Cas 5 : 29 07 18 ACC1 GNSP

9h : Premier appel

Sapeur-pompier à l'écoute :

Réception de l'appel : accident au carrefour lycée Coulibaly, trois victimes. Collusion entre deux motos

Sonnerie : 2 longues à 9h4mn

Départ : 9h8mn

Sortie : sirène

Arrivée sur les lieux, trois victimes (toutes hommes) étaient couchées sur le terre-plein central en face du restaurant le roi du charwarma. L'accident impliquait deux motos : une bajaj et une moto dame *djènanana*. Les victimes, un conducteur de taxi moto et deux jeunes étudiants selon ce qu'ils ont dit étaient tous blessés. L'un des étudiants est blessé à la tête et avait la tête bandée avec un pull-over. L'autre a la jambe fracturée. Le conducteur est blessé à la tête et sur les lèvres.

Selon les témoins, « ils passent toujours par le sens interdit ». Quand nous avons interrogé l'un d'entre eux, il a rapporté la scène ainsi qu'il suit : « le zém avait quitté Tokpa hoho et roulait dans le sens normal. Les deux jeunes voulaient traverser, ils n'ont pas regardé la voie avant de s'engager, ils filaient et ils se sont rentrés sur la voie et l'accident s'est produit » (Témoin 1, 29 07 19, Carrefour Lycée Coulibaly, Cotonou).

Les trois victimes étaient conscientes. Les sapeurs leur ont sorti un brancard pour les porter mais ils ont dit qu'ils pouvaient se lever. Ils les ont aidées à se relever et ils ont été installés sur les lits dans le véhicule. Les sapeurs ont décidé de les évacuer vers l'hôpital Saint Luc.

Une fois dans le véhicule, pendant l'évacuation, l'un des agents a demandé aux victimes comment la scène s'est déroulée. Voici le résumé de la discussion :

SP : qu'est-ce qui s'est passé ?

La victime ayant eu la fracture a répondu (VF) : on n'a pas vu la scène. On coupait la voie seulement et on s'est retrouvé par terre.

SP : tu as quoi présentement ?

VF : c'est mon pied

Comment on t'appelle ?

HODONOU Rokid, étudiant, habite Avotrou, Age 23 ans, 96 44 52 44

Zém : ZAKARY Razack, habite Aïbatin

VT : AHOUANDJINOUE Kévin, étudiant, Akpakpa Soudjèatinmey, 24 ans, 96 91 56 26

Le SP a appelé les parents de Kévin pour le tenir informé. « C'est le SP, Kévin a eu un accident. Ce n'est pas grave mais on a besoin de vous

St Luc : 9h27mn

On a porté les victimes sur le chariot vers la salle d'urgence. Ensuite le chef en charge des opérations, a enregistré dans le registre les noms des victimes, les lieux et les dégâts corporels enregistrés.

Arrivée dans la salle d'urgence, l'agent de santé, femme de la quarantaine a dit : « on va vous nettoyer et vous allez rester dehors d'abord en attendant l'arrivée de vos parents ».

Sur le chemin du retour, j'ai demandé à comprendre la suite et le SP m'a répondu : « après l'accident, c'est la police qui s'en charge. C'est lui qui s'occupe des biens matériels. Si on nous alerte, l'appel vient au niveau du BOT et le BOT lance le véhicule. Ceux qui doivent aller sur le terrain sont connus d'avance. On remet un petit papier indiquant l'adresse, les véhicules impliqués dans l'accident, le nombre de victime. On appelle ensuite la police. Si on constate que la Police n'est pas sur le lieu, on cherche un lieu sûr où on dépose les engins, on prend le numéro de la personne et on communique ça à la Police. On fait les évacuations selon la gravité des vers les hôpitaux de référence et en fonction de leur proximité par rapport au lieu d'accident. Les hôpitaux de référence vers lesquels on évacue les victimes sont : St Luc, Kowégbo, Mèntonin, St Jean, Mahuna. Quand la Police n'est pas disponible, on passe au Commissariat des Accidents et Constat et on remet les clés des véhicules et on communique le numéro de la personne chez qui on a déposé les engins. Après avoir évacué les victimes, on désinfecte les lits avant de quitter l'hôpital »

Cas 6 : 17 09 19 ACC AGLA GARE/ chez « aladjigon »

9h : Premier appel

Sapeur-pompier à l'écoute :

Réception de l'appel : accident au carrefour lycée Coulibaly, trois victimes. Collusion entre deux motos

Sonnerie : 2 longues à 9h4mn

Départ : 9h8mn

Sortie : sirène

Ce matin du 18 septembre 2019, pendant que je partais à mon lieu de sage, j'aperçois une foule immense sur la double voie pavée séparée par les rails à la hauteur d'Agla Gare non loin de chez « aladjigon ». Je m'arrête pour en savoir davantage. Je gare ma moto et me dirige vers le lieu de l'attroupement. C'est un accident qui venait de se produire. Selon les témoins, un véhicule venant du côté de Adjahagon a renversé un motocycliste et son passager. J'interroge les témoins pour comprendre les circonstances de l'accident. Il m'a été rapporté qu'un véhicule transportant du fer à béton aurait dans un premier temps accroché le motocycliste et son passager. Pendant que le conducteur se battait pour maintenir la guidance de sa moto, un autre véhicule léger roulant à grande vitesse vient aggraver la situation. Il n'a pas pu les éviter et leur est passé dessus. Le passager est mort surplace la tête fracassée. On ne pouvait plus l'identifier physiquement. Le conducteur quant lui a cassé la jambe. Il n'était plus sur les lieux de l'accident. Les secours (VSAV GNSP) l'ont déjà évacué à l'hôpital pour les soins d'urgence. La Police sécurisait les lieux et régulait la circulation. Les plus curieux s'arrêtaient pour échanger avec les témoins. D'autres, de leur véhicule demandaient les nouvelles des victimes. Dans la foule, les lamentations fusent de toute part. Oh ! c'est quel drame ça ? oh quelle mort

douloureuse ? Oh ! quelle malchance ? Oh quelle méchanceté de la part de ce conducteur ? Oh qu'il est malchanceux ce vieux. Une femme dans la foule lance : « la voie n'est pas large ici pourtant ils se permettent de rouler à grande vitesse ! » e nen edewu bo koba dawwe meton nen » (voilà qu'il a mis la vie des gens en danger !).

Dans cette mobilisation populaire, l'auteur de l'accident aurait pris la fuite pour échapper à la violence populaire. Mais il aurait été rattrapé par les jeunes à environ 500m du lieu d'accident. Il a été conduit à la police qui lui a pris ses pièces. Selon les témoins, la Police et les sapeurs-pompier auraient été alertés au même moment. La Police étant dans un poste avancé non loin du lieu s'est rendu. 15mn après l'alerte les sapeurs-pompier étaient sur le lieux pour évacuer les victimes. Sur les lieux, une foule immense, une marée humaine s'était mobilisée pour voir la scène. De petits groupes de conducteurs de moto se formèrent ci et là pour commenter la scène. Chacun commentait et supputait sur les causes probables de l'accident. Pendant que certains incriminaient le chauffeur pour cause d'excès de vitesse, d'autres évoquaient les causes invisibles. Pour ces derniers, l'homme aurait sa main dans cette tragédie. Un groupe commentant la scène disait :

T1 : *megbe nyinyan qesu qeme*

(La persécution est dedans)

T2 : *Amaan.... ni aman qo alo qo nudemean, enabo nyan gbetwe kakao anan ton sinme. Ena glo so lea*

(mais..... si tu n'as pas la main dans quelque chose, si tu ne t'ai pas Sali la main, même si l'homme te persécute n'importe comment, tu t'en sortiras. Ce ne serait pas aussi tragique comme ça)

T2 : *Midee na jugéa do mitun nue mèò nyinò a*

(nous nous devons pas le juger parce que nous ne le connaissons pas, nous ne savons pas ce qu'il est)

T3 : *Amann ni meon braquage we e non blo din bo eqo e blo accident bo ku moon nyen na savoa*

(Mais si la personne là faisait le braquage et on me dit qu'il a fait accident maintenant je n'allais même pas me lamenter)

Un autre groupe de deux personnes disait : « ici l'accident est récurrent et c'est Aladji là hein. Chaque fois qu'il fait une cérémonie, c'est comme ça on enregistre des accidents. C'est toujours en ces lieux qu'on observe des scènes aussi tragiques ».

Environ une heure après l'événement, la voirie est arrivée sur le lieu. Trois agents descendent d'un véhicule pick-up avec des toiles cirées de couleur noire. L'un s'est rapproché du corps pour fouiller sa poche et sortir ses papiers qu'il a remis à la Police. Il a ensuite recouvert le corps de la toile cirée, l'emballe puis à trois ils l'ont porté dans le véhicule. Ils ont recouvert de sable, le lieu couvert du sang. Ils ont démarré leur véhicule et la voie a été rouverte à la circulation.

Quelques images



Cas 7 : 27 08 19 ACC GNSP/Zém Carrefour Marina

Il sonnait 13h30mn quand le véhicule a été lancé pour une intervention. La mission de secours devrait se dérouler au carrefour Marina à Cotonou, l'équipe d'intervention est constituée de trois agents : le chauffeur, le chef d'agraire et un secouriste. Six minutes plus tard (13h36), l'équipe était sur les lieux.

L'accident s'était déroulé sur un carrefour. Deux matériels roulant : une moto et une automobile, étaient impliquées dans l'accident et ont fait une victime dont le motocycliste. Un conducteur de taxi-moto ; homme de la cinquantaine était couché, le bras bandé avec son maillot. Tout autour de lui, un attroupement s'est formé. Les zém, les riverains, tous avaient garé leurs véhicules. Tous réunis autour de la victime, attendaient l'arrivée des secours.

Une fois sur les lieux, le chef agraire a demandé aux témoins ce qui s'était passé.

Selon les témoins, l'automobiliste s'était arrêté au carrefour, attendait patiemment la libération de la voie avant de s'engager, de faire le sens giratoire. Le motocycliste venant par derrière lui est rentré dedans, a cassé son rétroviseur, gratté le véhicule puis est tombé par la suite lui et son passager. Sur le coup, il aurait perdu connaissance avant de se retrouver avant l'arrivée des secours. Le passager (une femme de la quarantaine) s'en était sorti indemne.

Un témoin rapporte : c'est le zém qui a mal conduit. C'est la moto qui est venue cogner le véhicule. Le chauffeur n'a rien fait du tout.

La victime après s'être retrouvée voulait fuir surtout que ses collègues l'ont rendu responsable de l'accident.

Chef agraire : il est très agité. Il ne peut pas partir comme ça. Il va mettre d'autres usagers en danger. Ça décision de partir n'est pas bonne, c'est de l'agitation. C'est vrai qu'il s'est retrouvé mais on ne peut pas le laisser partir comme ça. Il n'est pas conscient de ce qu'il fait.

Les secouristes ont observé son comportement qui paraissait assez anormal. Ils ont commencé à négocier avec la victime pour qu'il accepte au moins les premiers soins à l'hôpital.

Pendant qu'il insistait pour partir l'un des secouristes, pour lui faire prendre conscience de ce qu'il a occasionné lâche : « *akoba non wè nuwe asixu yi mon an* ». (Tu es un metteur en danger, tu ne peux pas partir comme ça).

Mais la victime ne cédait pas. Il dit : *mi djo mi do man yi. ndo ngbè ndjonan xwedo mi an, na bio monto o mian n'djo nan i doto xwe a*. (laissez-moi partir. Je refuse de vous suivre. Je ne veux pas rentrer dans le véhicule. Je ne veux pas aller à l'hôpital).

Témoin : c'est parce qu'il sait qu'il n'a pas raison qu'il veut partir

Témoin : regardez ! la moto n'a même pas de frein

Zém : n'pao yi zomè (le vieux est allé dans le feu. C'est pour dire que le vieux est en état d'ivresse, il a bu de l'acool)

- Entre temps, le chef agraire a appelé un policier qui devrait être un peu proche du lieu d'accident.

Peu de temps après, le policier arrive sur les lieux, demande aux témoins ce qui s'était passé. Il a ensuite retiré les pièces de la voiture et a demandé au chauffeur de suivre le véhicule de secours et d'assurer les premiers soins conformément aux règlements. Ensuite il passera au commissariat pour les formalités de retrait de ses pièces.

La victime refusait toujours d'aller au centre de santé. Le policier l'a menacé de l'enfermer s'il ne rentrait pas dans le véhicule. Puis il a obtempéré. Il est rentré dans le véhicule et quelques secondes après, il est ressorti.

Un témoins lâche : « ce qu'il a pris est énorme ! vous ne se possède plus »

Le Policier à nouveau l'a obligé à rentrer dans le véhicule. L'automobiliste quant à lui, a appelé son patron qui a accepté de payer les premiers soins.

Cette négociation a duré une quinzaine de minutes.

Pendant l'évacuation le chef agraire a fait le rapport à la base en ces termes :

- ✓ Motocycliste percuté un véhicule en stationnement
- ✓ Inconscient
- ✓ Égratignures sur le long du corps

13h57mn : crise d'épilepsie

Pendant l'évacuation, quelques minutes après le départ du lieu d'accident, la victime a perdu connaissance à nouveau et a commencé à faire des convulsions et à cracher abondamment.

Le chef agraire a dit à son collègue : tu vois ce que je disais ? il n'était pas conscient de ses agissements. Peut-être même que c'est la crise qui l'a conduit à l'accident. Il est en pleine crise

épileptique. Si on va au CNHU maintenant ils vont dire qu'il n'y a pas de place. On va l'évacuer sur la clinique « LES MERVEILLES » à Aibatin.

SP : c'est l'épilepsie qui a fait qu'il a cogné le véhicule.

Une quinzaine de minutes plus tard nous étions à la clinique « LES MERVEILLES ».

L'accueil était systématique.

Un secouriste dit : aidez-nous. Allez porter le gant et aidez-nous.

Le médecin de garde, un jeune homme âgé de la trentaine sort de son bureau et demande : qu'est-ce qu'il a ?

Le Chef agraire répond : il est épileptique. Il avait refusé de rentrer dans le véhicule et on a persisté et c'est dans le véhicule qu'on a su ; il a fait la crise. Actuellement il est inconscient.

Médecin : est-ce la première fois ?

Chef agraire : nous on ne sait pas

Médecin : s'il fait des convulsions ça ne veut pas dire que c'est épilepsie. Ça peut être dû à un traumatisme.

Pendant que le médecin examinait la victime, un des secouristes dit : *c'est le tramadol là sinon ça ne peut pas arriver comme ça. Mais la police arrête ça hein et ils ne veulent pas laisser. La plupart des accidents là, surtout les zém là, c'est l'effet du tramadol*

Chef agraire : si on allait au CNHU on ne l'aurait pas encore pris en charge. Il serait encore sur le brancard dans le véhicule. C'est la dernière fois j'ai dû déposer la victime sur notre brancard et je leur ai laissé ça. Le lendemain, quand je suis revenu, le 2^{ème} surveillant, il a commencé par m'insulter et je suis allé voir le Directeur et il a été interpellé. C'est ça qui a amélioré l'accueil, c'est ce scandale que j'ai fait qui a changé un peu les choses.

Quelques minutes après les examens, le médecin vient vers les secouristes et leur fait le rapport.

Médecin : on ne peut pas le garder ici. Nous allons le stabiliser et vous allez partir au CNHU. Nous nous allons suturer la plaie. Il faut qu'on lui fasse un scanner cérébral.

Chef agraire : c'est le travail de la police je suis en train de faire maintenant

Une vingtaine de minutes après, le propriétaire du véhicule nous a rejoint à la clinique.

Le chauffeur l'a présenté aux secouristes.

Le chef agraire lui a fait le point de ce s'était passé. Il dit : selon les témoins, l'accident n'est pas causé par votre chauffeur. C'est plutôt le zém qui est venu le cogner. La police est arrivée et a pris les pièces du véhicule après constat. Nous avons longuement négocié avant que la victime n'accepte d'aller au centre de santé et nous a l'avons conduit ici parce que la prise en charge est systématique.

Quelques clarifications sur la prise en charge

Chef agraire : dans la règle, la partie moins gravement blessée prend d'abord en charge et après on fait la reconstitution des faits et on rétablit les dépenses. Quand on évacue les victimes au

centre de santé, il faut au moins les premiers soins. Donc vous allez prendre en charge les premiers soins.

Quelques échanges entre SP

Quand la victime va se retrouver, la police établira les responsabilités. S'il y a lieu de vous rembourser il va le faire.

- ✓ A Saint Luc on fait les premiers soins d'abord avant d'envoyer au CNHU
- ✓ Normalement quand un accident se produit et on nous alerte, nous on évacue les victimes et notre travail s'achève. Mais il arrive souvent que nous on prend les victimes et les hôpitaux refusent. La fois dernière, une victime en est morte. Si ce n'est pas les cliniques qui nous aident, le CNHU ne fait plus rien. La fois dernière, de 00h, c'est à 3h du matin qu'on a pu trouver un centre de santé qui a accepté de faire les soins à une victime d'accident

Chauffeur : ça c'est « *akoba* » hein. Ces zém là, ils se droguent et se mettent sur la voie et ils créent des accidents. Il y a une victime qui est déjà morte aujourd'hui.

Quelques images de terrain



Cas 8 : 27 08 19 ACC GNSP/ (SAC DE CUL)

Nous revenions à peine d'une intervention quand le stationnaire a reçu un autre appel à 15h02mn. Selon le requérant, il s'agit d'un accident impliquant un motocycliste et un camion de sable au carrefour Agla. Le bordereau a été rempli et l'équipe d'intervention a pris le départ à 15h05mn. Il s'agit de la même équipe.

Une dizaine de minute après, nous étions sur le premier carrefour à Casse-auto ; mais rien à signaler. Les usagers renseignent qu'aucun accident ne s'était produit à cet endroit. Le requérant n'avait pas donné toutes les précisions car l'entrée dans le quartier Agla est possible par deux grands carrefour, un à Casse-auto et un autre non loin du Stade Général Mathieu Kérékou. Le véhicule a dû continuer sur le second carrefour. Arrivée là il n'y avait rien non plus. Le véhicule a roulé jusqu'au carrefour Mènonatin avant de tourner. Là non plus il n'y avait rien. Pendant tout ce périple, les populations insistaient et la base appelait le chef d'agraire pour donner plus de précision sur le lieu. Le stationnaire indiquait que l'accident s'est produit à l'entrée du CEG les Pylônes. Aussitôt nous rentrions dans le quartier par le carrefour du stade. Arrivée au CEG il n'y avait rien. Nous avons soupçonné une alerte non motivée. Le chef d'agraire a pris la décision de retourner à la base. Arrivée à Casse-auto, un policier indique au chef agraire de prendre par le trafic local. Effectivement un accident s'était produit à environ 200m du carrefour Agla sur un petit carrefour « en sac de cul » ou T sur le trafic local. Ce tour, à la recherche de la victime a duré environ 15mn.

La police était déjà sur le lieu et le camion garé à l'entrée de la rue d'où il sortait. Une personne âgée, d'environ 55ans était couchée sur le trottoir. Il avait une jambe cassée. Mais la population avait déjà effectué le premier secours en immobilisant les deux jambes. Selon les témoins, le camion faisait les manœuvres pour sortir d'une rue. Le vieux (motocycliste) voulait aussi vite passer quand le camion s'est engagé brusquement sur la voie et l'a cogné contre le trottoir.

Généralement pour faciliter les sorties de camion, un apprenti se met sur la voie, et à l'aide de ses bras ou d'un drapeau rouge, il demande la route. Le motocycliste est le seul à se retrouver en face à face avec le camion et à avoir été percuté par celui-ci. Cela sous-entend que les autres motocyclistes s'étaient arrêtés. La description sous-entend un forcing du passage de la part du motocycliste, ce qui a occasionné l'accident

Conclusion : il y a confrontation des normes : règles de priorité et comportements informels « normes coutumières » : règles de comportement non-inscrits nulle part dans le code de la route.

La circulation était bloquée et la police tente de réguler avec grande difficulté car les riverains s'arrêtaient pour en savoir davantage sur les circonstances de l'accident. Les secouristes ont porté la victime sur le brancard et l'ont mis dans le véhicule. L'épouse de la victime était stupéfaite et demande au chef agraire là où le conduire. Ce dernier lui suggère de l'évacuer sur la clinique « LES MERVEILLES » à Aibatini pour une prise en charge immédiate.

Pendant l'évacuation le chef d'agraire a fait le point de l'intervention ainsi qu'il suit :

- Camion ramassé motocycliste
- Une victime
- Consciente
- Une fracture fermée au tibia gauche

Le Chef d'agraire rassure l'accompagnant sur l'efficacité de la prise en charge. Il dit :

J'ai proposé qu'on aille à Progrès Plus parce que les soins sont systématiques. Si on allait à Saint Luc vous allez constater vous-mêmes. Si c'est à Saint Luc, le carnet c'est 3500. Ils vont vous faire une ordonnance de 15000F avant de démarrer les soins. C'est pour cette raison que nous on préfère emmener les victimes ici.

A 15h32mn nous étions à la clinique. La victime a été conduite dans la salle d'urgence pour les soins.

Quelques images de terrain



Cas 9 : 16 09 19 ACC GNSP/EVERAN

Ce lundi 16 septembre 2019, il sonnait 17h48mn quand le stationnaire reçoit un appel. Le requérant alerte pour un AVP entre un véhicule et un motocycliste non loin du carrefour EREVAN et que cela aurait impliqué une victime. Le bordereau a été rempli, la sirène d'alerte a été actionnée par deux fois de suite et le VSAV a été lancé à 17h51mn. L'équipe de secours était composée de trois agents : un chauffeur, le chef d'agraire et un autre agent.

Une dizaine de minutes plus tard nous étions sur les lieux. Nous descendons du véhicule et l'un des secouristes dit « *VONS élow me jen non du* » (cette VONS ci ne mange que des hommes ; pour insister sur la récurrence des accidents qui s'y déroulent). On voit un homme de la trentaine couché sur le trottoir et immobile. Tout autour de lui, une dizaine de personnes (des béninois et trois chinois) attendaient les secours. Le chef d'agraire demande celui qui a appelé. Ce dernier lève la main ; c'est un vigile qui a été témoin des faits. Selon ce dernier, le véhicule, une fourgonnette venant du côté de EREVAN (Est) voulait tourner sur le carrefour pour repartir

dans le sens où il venait. Le motocycliste venant du côté de Fidjrossè plage (Ouest), sens contraire à celui du véhicule, l'a vu par surprise et n'a pas pu l'éviter. Le véhicule l'a percuté et projeté sur le trottoir. La victime consciente dit avoir été dérangé par les rayons du soleil et s'il n'avait pas pris la décision de rouler sur le trottoir le choc serait plus violent.

Le chef d'agraire se rapproche alors du chauffeur. Mais les trois chinois se présentent aussi. Le véhicule leur appartient. L'un d'entre eux était à bord avec le chauffeur qui a servi d'interprète. Selon eux, c'est le motocycliste qui est en faute, c'est lui qui s'est retrouvé devant le véhicule. Le chef d'agraire a retiré les pièces du véhicule et leur a dit qu'il va appeler la Police pour le constat et pendant ce temps ils vont assister la victime à l'hôpital conformément aux règles. Les chinois ont dit être pris par le temps et qu'ils ne pourront pas attendre la Police ; ils préfèrent régler ça à l'amiable en assistant la victime.

La victime dit avoir mal au pied et au cou. On lui a placé le collier cervical pour immobiliser le cou et le transporter ensuite à la clinique « LES MERVEILLES ». Le chauffeur et l'un des chinois sont rentrés dans le véhicule de secours et ont accompagné la victime jusqu'à l'hôpital.

Pendant l'évacuation le rapport a été fait à la base en ces termes :

- Motocycliste renversé par un véhicule
- Conscient
- Se plein de douleur aux membres inférieurs
- Assurant son évacuation à la clinique les « LES MERVEILLES » à Aibatin.

Quinze minutes plus tard nous arrivons à la clinique. La victime a été transportée puis installée dans la salle de soins.

Le médecin lui demande de soulever en premier le pied droit puis la main droite et en deuxième lieu le pied gauche puis la main gauche. Ce qu'il a pu faire. Il lui demande ensuite là où il n'a pas mal. Il a été examiné puis mis en observation.

Négociation

Le chef d'agraire vient quelques minutes après auprès de la victime et lui dit :

« le Chinois a dit que c'est toi qui n'as pas regardé la voie. Tout à l'heure je vais lui dire de te donner de l'argent pour que tu te soignes. Mais si vous voulez faire le zigoto je vais appeler la Police et ils vont faire le constat mais je te dis en même temps qu'il va te battre. C'est toi qui n'as pas raison »

La victime répond :

« Moi j'avais pensé qu'il allait s'arrêter pour moi pour que je passe d'abord »

Chef d'agraire :

dans le cas contraire la Police va faire le constat et ils vont trainer. Ils vont prendre ta moto, donc il ne faut pas tirer. Au moment venu ils vont appeler l'Ambassade et tu ne t'en sortiras pas.

Le Chauffeur vient voir le chef d'agraire et demande à lui parler. Il dit :

Mon patron dit qu'on va négocier avec la victime et on va lui laisser 150.000F pour les soins et la réparation de sa moto

Le Chef d'agraire vient rapporter à la victime la décision du Chinois.

« Le chinois veut laisser une somme et ne va plus revenir ici. Il a dit qu'il a des choses à faire »

Le médecin vient voir la victime et lui dit :

« Le chinois a laissé 150.000F et on va te faire les soins. Tu vas lui faire une décharge »

Une décharge a été écrite et signée par les deux parties.

Après la signature de la décharge, nous sommes partis de la clinique.

Quelques images



Observations à Malanville

Techniques d'enquête sur les accidents de la voie publique

- Observation ethnographique à Malanville

Malanville est une ville à la frontière du Bénin et du Niger. Le choix de cette ville est basé sur sa position stratégique en tant que ville commerciale où le brassage entre les autochtones et les étrangers est important. Le choix de faire de l'observation ethnographique a permis focaliser l'attention sur les scènes d'interaction entre les véhicules et l'homme le long de cet axe routier en direction du poste de contrôle juxtaposé. Le comportement des usagers de la route a retenu l'attention ; que ces acteurs soient enfants, adultes, handicapés. Il s'agit de ce que Olivier de Sardan appelle « observation focalisée » qui suppose la « systématique » des faits (Olivier de

Sardan, 2008 : 146). Selon l'auteur, la focalisation dans le cadre d'une observation ethnographique par d'une « attention non ciblée » à une « attention ciblée ».

- **Quelques faits d'attention**

Un séjour de courte durée (21-23 mai 2019) dans la ville de Malanville a permis de mettre en évidence la complexité des interactions entre les usagers qui se discutent la chaussée de la voie inter-Etat Cotonou-Malanville.

Ce jour 22 mai 2019, il sonnait 9h quand nous nous sommes positionnés devant l'agence territoriale de l'agriculture pour mener notre observation. Vers 9h45mn, j'ai aperçu des jeunes enfants de la tranche d'âge 8 à 10 ans prendre d'assaut la chaussée. Ils étaient huit au total. Ils avaient quitté la frontière et allaient vers le sud. Ils marchaient du côté droit de la chaussée venant de la frontière et faisaient dos au danger. Ils avaient occupé la chaussée et empêchaient les véhicules et les motocyclistes de circuler librement sur la chaussée. On pourrait lire de l'insouciance dans leur comportement. Tout à coup, un motocycliste venant dans leur dos s'arrêta et les chassa de la chaussée pour libérer la voie aux véhicules en circulation.

Commentaire : on en ressort un manque d'éducation à la sécurité routière aussi bien à l'école qu'à la maison. Des enfants en pleine rue au vue e au su de ou le monde sans qu'ils ne soient interpellés.

On observe aussi le transport mixte (marchandises et passagers) sur une même moto. C'est un phénomène auquel les usagers sont indifférents. On observe aussi des enfants sur des bicyclettes (vélos VTT) discutant la chaussée avec les autres usagers (poids lourds, taxis, tricycles, motocyclistes, charrettes, piétons). Ces enfants n'ont aucune conscience du danger qu'ils courent en empruntant la chaussée.

Le stationnement des poids lourds le long de la voie en attendant leur tour pour traverser la frontière rend difficile la circulation et les dépassements. Seule la deuxième voie en direction du sud était utilisée pour les dépassements entre différents véhicules et les hommes allant dans le même sens ou dans le sens contraire.

Les motocyclistes venant du sud sont parfois obligés de marquer un arrêt temporaire devant des camions pour permettre le dépassement engagé par un conducteur venant en face. Le long de la voie, on pouvait compter jusqu'à cent véhicules long alignés en direction vers la frontière. Cette scène s'observe souvent entre 9h et 14h dans la journée. Les tricycles participent aussi à rendre la circulation très complexe, surtout qu'on observe par endroit, des camions stationnés de part et d'autre des deux voies constituant la chaussée.

Vers 13h, à quelques mètres du poste de contrôle juxtaposé, un camion bloque la circulation normale. Les véhicules allant vers la frontière sont bloqués, ils ne pouvaient pas passer. Alors, deux Policiers sont intervenus pour réguler la circulation et permettre au –x camions en transit vers le Niger de le contourner. La situation a été rétablie après 10 mn de manœuvre pour déplacer le camion.

Vers 13h11mn, deux handicapés voulaient traverser la route mais ils ont été bloqués par un camion qui ne voulait pas leur céder la voie. Personne ne voulait leur donner la route, ils conduisaient seuls leurs fauteuils roulant. L'un d'eux a dû forcer le passage avant de pouvoir traverser, c'était très difficile, cet exercice. Le second a été bien obligé de contourner un autre camion qui lui bloquait le passage.

EXTERNALISATION DE L'ACTION PUBLIQUE EN SECURITE ROUTIERE

L'**externalisation** est un concept polysémique souvent employé en management. En France, on parle de « sous-traitance ». Au Québec, cela renvoie à « l'impartition ». Chez les anglais, il correspond au termes « *outsourcing* ». Il s'agit d'une démarche qui consiste à « faire faire ». Elle consiste à transférer tout ou une partie des fonctions d'une organisation ou d'une structure à un « partenaire extérieur ». Dans le cadre de l'action publique en sécurité routière, l'Etat délègue une partie de ses missions à des acteurs associatifs tels les ONG, les relais Sécurité routière, les Ambassadeurs de la sécurité routière, les Clubs de Sécurité Routière, pour ne citer que ceux-là.

Reportage : Cérémonie de remise de chèque aux OSC lauréates des micro-projets en mars 2019

Date : 03-10-2019 (source : Orbite TV)

DG/CNSR : Au nom du Ministre des Infrastructures et du transport et au nom de Handicap International qui est le partenaire privilégié de ce projet, je vous **remets ce contrat d'objectifs** et pour vous rassurer que le CNSR ne ménagera aucun effort pour vous accompagner dans l'atteinte de vos objectifs. Et vous remettre ce chèque de façon symbolique parce que **vous avez fait partie des lauréats**.

Journaliste : elles sont au total, **neuf organisations de la société civile à bénéficier des fonds pour la vulgarisation, la diffusion et la médiatisation des résultats de l'étude épidémiologique du handicap post accident de la voie publique** et des mécanismes sociaux de réponse dans les villes de Cotonou et d'Abomey-Calavi.

Chef Projet Sécurité Routière/Handicap International : c'est la preuve de la vivacité du partenariat entre le Centre National de la Sécurité Routière et Handicap International. Aux OSC lauréates, je tiens à dire mes sincères félicitations pour avoir décrocher ces financements bien qu'ils soient minimes parce que c'est le fruit des efforts consentis par vos unités. Chers lauréats de ces microprojets, je ne peux que vous exhorter à une utilisation judicieuse et vous permettre d'impacter plus, les bénéficiaires de ces microprojets.

DG/CNSR : par l'entremise du CNSR, Handicap international, notre partenaire privilégié, nous ayant aidé à réaliser non seulement le projet de document de politique, le projet de code de la route, des **formations des « formateurs » aux agents des Polices Républicaines** pour la mise en œuvre de notre programme, vous auriez à **organiser non seulement des activités prédéfinies, mais des activités encadrées par les responsables du CNSR**, vous serez amenées à **produire des rapports mensuels**. Vous serez amenées à **conserver ces documents de gestions**. Je voudrais profiter de l'occasion pour remercier les responsables au plus haut niveau de Handicap International mais également le bailleur qui est souvent resté à leur côté. **Vous saviez, les accidents tuent beaucoup**. Les accidents constituent aujourd'hui la première, pour ne pas parler de la principale cause de décès des jeunes. Le rapport mondial que nous avons eu pour le compte de 2017 en ce qui concerne les statistiques, appellent à réflexion. C'est pour cela que dans l'objectif d'atteindre les résultats qui nous sont assignés, nous pensons que tout le monde doit mettre la main à la pâte.

Valeur du financement : chèque de 770.000 à ONG ASES

Les dispositifs d'échange pour l'élaboration de la politique de sécurité routière au Bénin

L'élaboration de la politique de sécurité routière fait intervenir une multiplicité d'acteurs. Il y a les acteurs institutionnels représentés par les responsables du CNSR, les intervenants de proximité, c'est-à-dire les OSC ou ONG, les partenaires (HI, Banque Mondiale) et les consultants, les experts. Cette cause

commune fait émerger des espaces de discussions, des micro-dispositifs où collaboration entre ces acteurs s'établit et se renforce et où le débat sur les enjeux de la politique se mène. Il s'agit des dispositifs spéciaux tels que les ateliers d'échange, les commissions, les tables rondes, etc.

Reportage : séance d'échange entre les OSC, le CNSR et le Consultant de la Banque Mondiale

Date : (source : La Voix du routier TV)

Reporter : la salle polyvalente du Centre National de Sécurité Routière de Cotonou a servi de cadre à une séance d'échange qui s'inscrit dans le cadre de la rédaction du document de stratégie nationale de sécurité routière. Les acteurs concernés ont répondu présent à savoir : les organisations de la société civile intervenant dans le domaine de la sécurité routière. Sidibé Sidiki, consultant de la Banque mondiale chargé d'accompagner le CNSR dans l'élaboration du document à l'entame de la séance s'exprime.

Consultant : j'ai l'honneur aussi de travailler avec le centre national de sécurité routière, j'ai rencontré la Police Républicaine ; nous avons également aussi échangé avec le Maire de Cotonou. Donc ça m'a déjà donné un éventail d'information. Mais j'ai estimé que il y a des acteurs clés aussi qu'on ne peut ignorer. Il faut nécessairement qu'on puisse aussi entendre les acteurs de proximité que vous êtes parce que après tout, vous êtes des « relais » incontournables. Et c'est pourquoi j'ai demandé à effectuer cette deuxième mission.

Reporter : Coovi Yètè, Chef service régulation de comportement des usagers de la route au CNSR revient ici sur les temps forts de la séance d'échange.

Chef service régulation de comportement : nous avons effectué un entretien ce matin avec le consultant de la Banque mondiale chargé d'accompagner le centre national de sécurité routière, j'allais dire le Bénin dans la rédaction du document de stratégie nationale de sécurité routière. Le consultant a bien voulu rencontré les acteurs à l'opérationnel que sont les organisations de la société civile active dans le domaine de la sécurité routière, recueillir leurs impressions de façon globale sur cette thématique au Bénin mais focaliser les échanges sur un certain nombre de préoccupations. D'abord, l'organisation de ces acteurs-là. Le consultant a bien vouloir une idée assez large, assez holistique j'allais dire, du niveau d'organisation de ces acteurs qui sont incontournables dans le domaine de la sécurité routière dans la mesure où vous ne pouvez pas faire de la sécurité routière sans avoir des « relais » ; des relais professionnellement outillés, suffisamment au fait de l'information en matière de sécurité routière. Donc premier élément de préoccupation, l'organisation. Deuxième élément sur lequel le consultant a voulu bien échangé avec ces organisations, c'était les questions de « financement » parce que la sécurité routière aujourd'hui est fortement tributaire ; j'allais dire les résultats de la sécurité routière sont fortement tributaire des « mécanisme de financement qui sont mis en place. Donc pour ces « relais incontournables » que sont les OSC, il était important de savoir quels étaient les pistes, les approches de financement par lesquelles ces ONG assurent leur intervention sur le terrain.

Reporter : au terme de la séance, le coordonnateur général de l'ONG Alinagnon nous livre ses impressions ; Casimir Migan.

Coordonnateur ONG Alinagnon : c'est vrai il y a eu ces derniers temps, une forte implication de la Banque mondiale au niveau des pas pour apporter la contribution, des contributions mais il faut connaître ; il faut être vraiment proactif pour pouvoir bénéficier de cet accompagnement. Et donc le Bénin, depuis des années attendait réellement cette occasion qui est l'élaboration du plan stratégique national de la sécurité routière et ça deviendra une réalité avec l'arrivée de l'expert de la Banque mondiale monsieur Sidiki et nous sommes très sûrs que nous nous sommes engagés et que les jours, les mois à venir nous permettraient de pouvoir avoir ce document très très important qui nous permettra d'agir convenablement pour arrêter, stabiliser le taux de décès dans notre pas

Reporter : le document une fois rédigé, sera mis à la disposition du public afin d'une maîtrise du contenu par tous les citoyens

Actions de préventions : acteurs, cibles, démarche

Espace associatif en sécurité routière

Cas de ONG Feu Vert commune de Parakou

L'ONG est créée en 2008 donc 10 ans d'expérience. Elle est membre du ReNASeR. Deux objectifs au sein de l'ONG : vulgarisation du code de la route et l'assistance aux accidentés en situation. (...) Donc si on considère nos objectifs, le volet sensibilisation prime sur tout. La sensibilisation là se fait en langue officielle le Français et en langue locale voire le Bariba et le Dendi surtout. Maintenant entre autres activités je vais citer pêle-mêle : la sensibilisation dans les collèges, la sensibilisation grand public dans les collèges et écoles primaires notamment, la sensibilisation grand public dans les quartiers lors des manifestations, des fêtes traditionnelles, comme fêtes officielles aussi. Il y a des visites des malades. Voilà que j'ai perdu la clé sinon je vais vous montrer les images. (22_05_19_ ONG Feu Vert) système

Influence des associations sur les décisions

Les actions actuelles ne visent pas la prise de décision

pour le moment je dirai que qu'on n'est pas encore arrivé là à vouloir influencer les décisions politiques. On en arrive là tout doucement parce que on sait que d'une certaine façon tout ce qui a rapport avec à la sécurité, aux routes, aux panneaux de signalisation, à ce qui se met en place par l'Etat donc pour pouvoir les amener à mettre en place tout ça là correctement il faut que petit à petit euh... ! par nos actions qu'on leurs montre l'importance du truc. Plus nous actionnons, lorsque nous allons vers eux, ils comprennent en fait l'importance donc je pense que c'est un travail à la longue parce que au-dessus aussi ils ne comprennent pas encore réellement du truc. C'est un truc qui est mis euh... ! rabâché comme j'ai un ami qui est revenu la dernière du Canada il m'a dit que « vraiment ici vous conduisez de n'importe quoi » vous « n'avez pas de panneaux je ne sais même pas comment il faut conduire »

Sécurité routière comme nouvelle arène d'intervention de la société civile : formes de mobilisation et dispositifs de prévention des accidents au Bénin

Le domaine de la sécurité routière se présente comme le lieu de lecture de l'engagement de la société civile dans la prise en charge des sujets d'intérêt public que constituent les accidents de la route. Ainsi, observe-t-on depuis une dizaine d'années au Bénin, l'implication des ONG, médias, clubs automobiles et de motards, dans le processus l'élaboration d'une politique publique de sécurité routière et la mise en œuvre d'actions concrètes visant la réduction des accidents auprès des usagers.

À partir des données d'enquête de terrain par entretiens semi-structurés et de revue documentaire, cette communication rend compte des contextes d'émergence de ces acteurs, des formes de mobilisation et d'engagement autour de la sécurité routière pour sa prise en charge publique et des innovations introduites dans les pratiques de prévention des accidents.

Les résultats indiquent que la plupart des ONG et associations ont émergé au lendemain de la proclamation de la décennie d'actions pour la sécurité routière. Et, sous l'impulsion de l'ONG Humanité Inclusion, elles ont été réorganisées en réseaux. Mais il y en a qui mènent leurs activités en solitaire. Ainsi, dans l'espace d'intervention, se donnent à voir, deux catégories d'acteurs de la société civile dont

l'une plus visible du fait de la médiatisation et l'autre plus discrète. Dans le cadre de l'élaboration de la politique de sécurité routière, les acteurs les plus visibles participent aux débats au sein des espaces de discussions, des dispositifs spéciaux tels que les ateliers d'échange, les commissions, les tables rondes, les colloques scientifiques où ils paragent leurs expériences en tant qu'intervenants de proximité. Au nombre des innovations dans les pratiques de prévention, au-delà des sensibilisations classiques auprès des adultes, on relève la création des « Clubs de sécurité routière » et des « Ambassadeurs de la sécurité routière » dans les écoles, lycées et collèges et dans les universités. Le but étant de contribuer à la formation et à l'éducation ainsi qu'à la responsabilisation des plus jeunes à la base pour un changement de comportements des adultes. Ces différentes formes de mobilisation mettent implicitement en évidence, les dimensions cognitives, interactionnistes et pragmatiques de l'action en sécurité routière au Bénin.

AMBASSADEURS DE LA SECURITE ROUTIERE DANS LES LYCEES, COLLEGES ET UNIVERSITES

Vers un déplacement des centres d'intérêts, une nouvelle approche par les pairs ?

Les innovations dans le domaine de la sécurité routière induisent l'émergence de nouveaux acteurs. Cette dynamique actuelle dans le mode de déploiement de l'action publique a en sécurité routière se traduit par la mise en place progressive de ceux l'on appelle les « Ambassadeurs de la sécurité routière ». Il s'agit d'un processus de *responsabilisation* des acteurs, notamment les jeunes écoliers, collégiens et étudiants. Cette approche semble se généralisée de plus en plus.

Démarche d'identification de ces nouveaux acteurs par deux ONG (YAD et FEU VERT)

La première étape de la démarche, c'est le ciblage des collèges ou lycées concernés.

le premier projet qu'on fait sur la sécurité routière le but était de... faire... on a ciblé quelques collèges et quelques universités qu'on a fait le tour. On allait dans chaque collège et on regroupait les élèves avec la permission de l'administration bien sûr un jour donné et on faisait une communication avec l'aide du CNSR donc on passait une communication, leur faire part de l'importance du port de casque et tout ce qui a rapport avec la sécurité routière. Maintenant euh... ! on a revu le projet d'une autre manière parce que pour la première édition on a pas pu parcourir beaucoup de collèges et notre objectif est de : ouvrir une grande zone à Parakou. Donc on a revu le projet c'est que on a pris la liste de tous les collèges publics comme privés qui sont à Parakou et on a commencé à les sélectionner environ une quarantaine. Des quarante, on est allé dans chaque école pour demander à l'établissement de choisir deux des élèves de leurs écoles qui viendront les représenter lors d'une formation qui aura lieu. Donc ils seront comme des ambassadeurs de la sécurité routière dans leurs collèges. Euh ! bon le projet s'est passé de cette manière et on a fait la formation le 03 avril passé au lycée Mathieu Bouké donc il y a 21 collèges qui ont été représentés donc on a fait la formation maintenant les deux semaines passées on a fait le suivi de la formation ça veut dire que notre objectif c'est de continuer de façon à créer une ligne de sécurité routière dans chaque collège.

Explorer la piste des ambassadeurs de la sécurité routière qui se généralise au Bénin. Le CNSR a mis en place dans les universités les relais de sécurité routière. Comment en est-on arrivé là ? qui a eu l'idée ? Qui sont ces relais sécurité routière ? quel est leur profil ? comment ont-ils été identifiés ? quelle formation ont-ils reçue ? quelle appropriation en a été faite ? Il sera important de repérer ces ambassadeurs de sécurité routière dans les collèges et comprendre le processus en cours.

Reportage :

La voie du routier TV

La direction du centre national de sécurité routière se préoccupe de l'avenir des jeunes.