HANDICAP INTERNATIONAL

Connaissances Attitudes et Pratiques des Chauffeurs de Transport Urbain en matière de Sécurité Routière, Haïti

(Etude CAP réalisée en 2016)

© P. Vermeulen / Handicap International

© W. Daniels pour Handicap International

© B. Franck / Handicap International

LA COOPÉRATION BELGE AU DÉVELOPPEMENT .be

Introduction: Justification & Objectifs

Justification de l'étude: les chauffeurs de transport urbain représentent une population cible de premier ordre, dans la mesure où ils sont à la fois plus exposés aux risques de traumatismes et plus susceptibles d'être responsable d'un accident

Objectif général de l'étude/recherche: déterminer les interventions les plus adaptées en matière de formation et de sensibilisation des chauffeurs de transport urbain visant à réduire leur comportement à risques sur la route

Objectifs spécifiques

Décrire le profil sociodémographique des chauffeurs ainsi que les conditions d'exercice de la profession

Décrire les connaissances, attitudes et pratiques des chauffeurs de transport urbain en liens avec les principaux facteurs de risques influant sur la gravité des traumatismes

Décrire et analyser leurs perceptions des risques associés à leur métier

Identifier les facteurs associés, positivement ou négativement, à l'adoption d'un comportement conforme aux règles routières ou à leur transgression

Méthodologie: Design de l'étude

Lieu de l'étude

Commune de Delmas, Aire Métropolitaine de Port-au-Prince

Population cible

Chauffeurs de tap-tap (n=195)

Chauffeurs de taxi moto (n=200)

Mode de collecte

Entretien par questionnaire, n= 395

Focus-Groupe: 16 personnes, 10 tap-tap, 6 taxi-motos

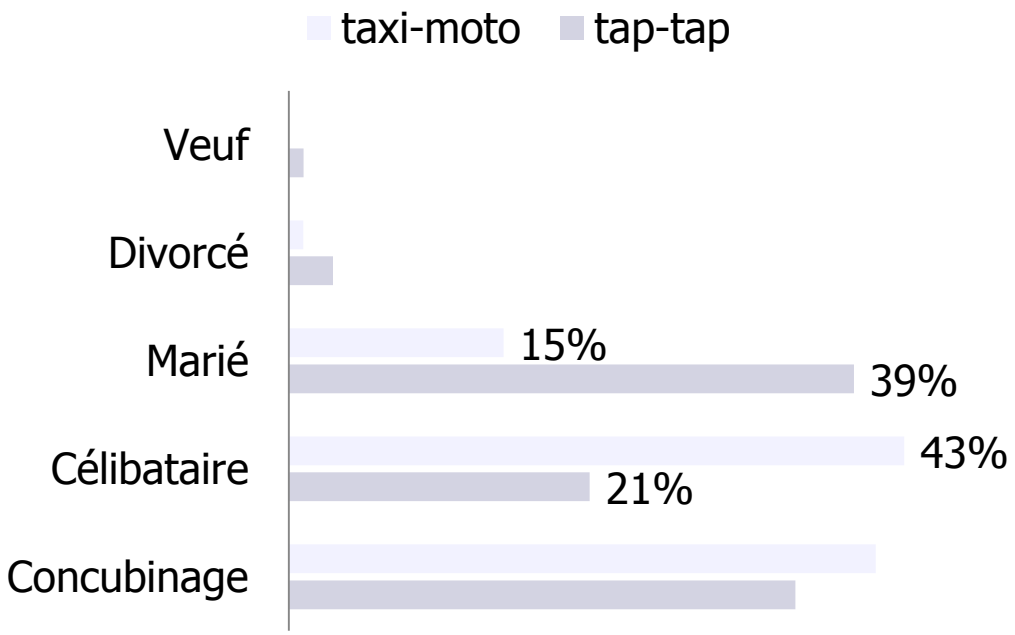
Résultats (1): Profil sociodémographique

Age

Age médian des CTM est de 29 ans contre 36 ans CTT

75% des chauffeurs de taxis-motos ont moins de 32 ans, **50% moins de 29 ans**, un quart à moins de 25 ans.

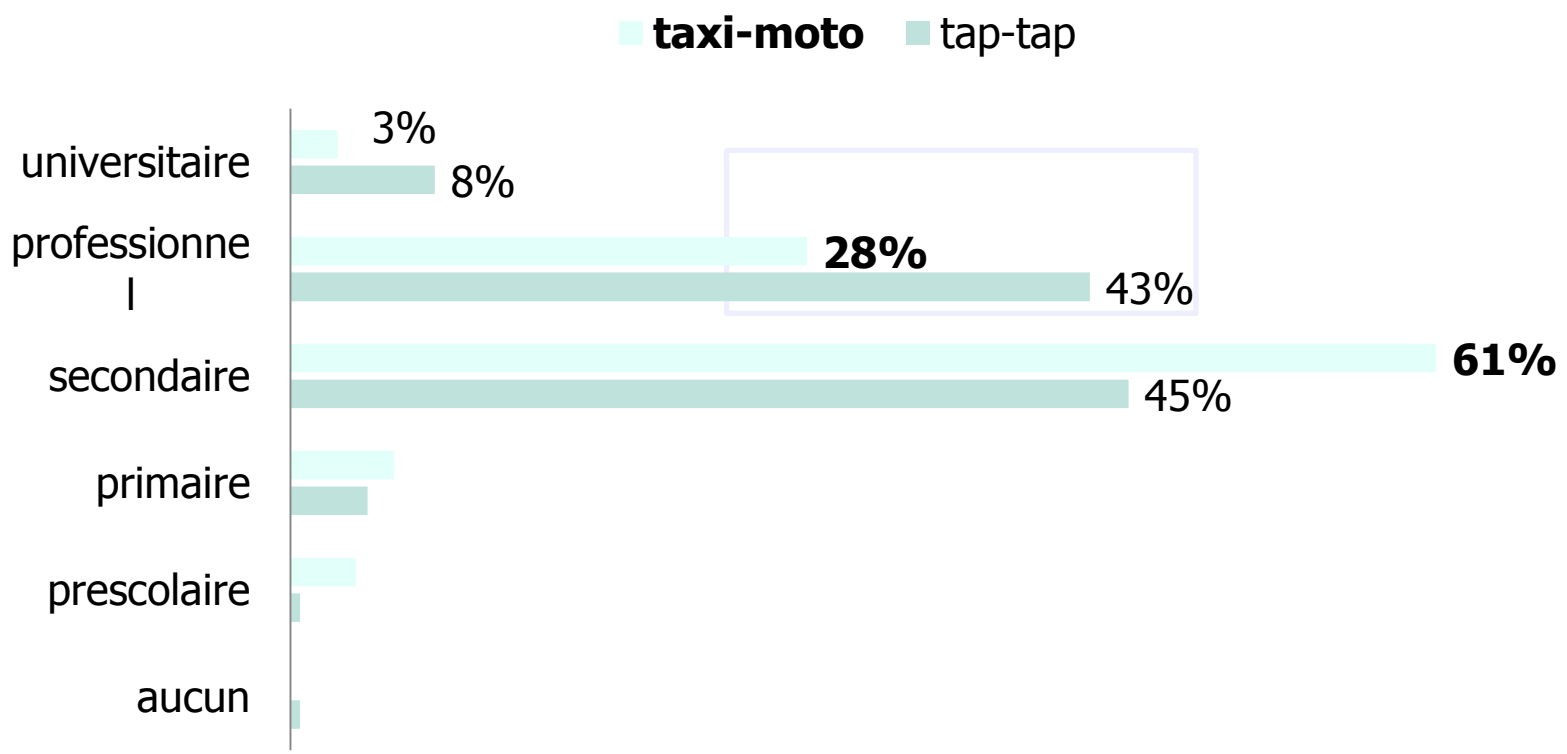
Situation matrimoniale



HANDICAP INTERNATIONAL

Résultats (2): Profil sociodémographique

Niveau d'étude



HANDICAP INTERNATIONAL

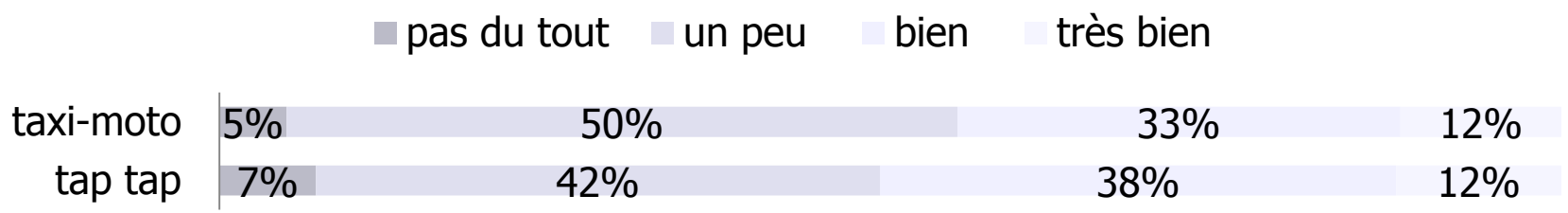
Résultats (3): Sources de revenus et conditions d'exercice professionnel

Revenu journalier

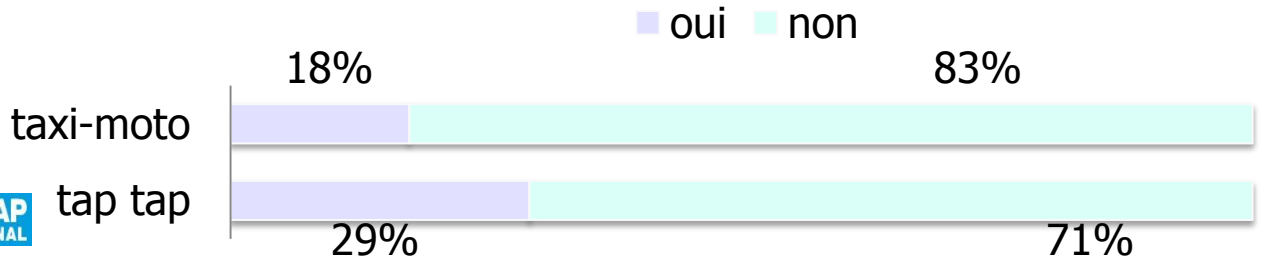
(En Gourdes)

	Tap-tap	Taxi-moto
Min	230,00	105,00
Moyenne	**1 841,10**	**961,84**
Max	3 750,00	2 790,00

Satisfaction du revenu généré par le métier de chauffeur



Autres activités économiques



63% des revenus 'autres' >revenu transport

HANDICAP INTERNATIONAL

Résultats (4): Sources de revenus et conditions d'exercice professionnel

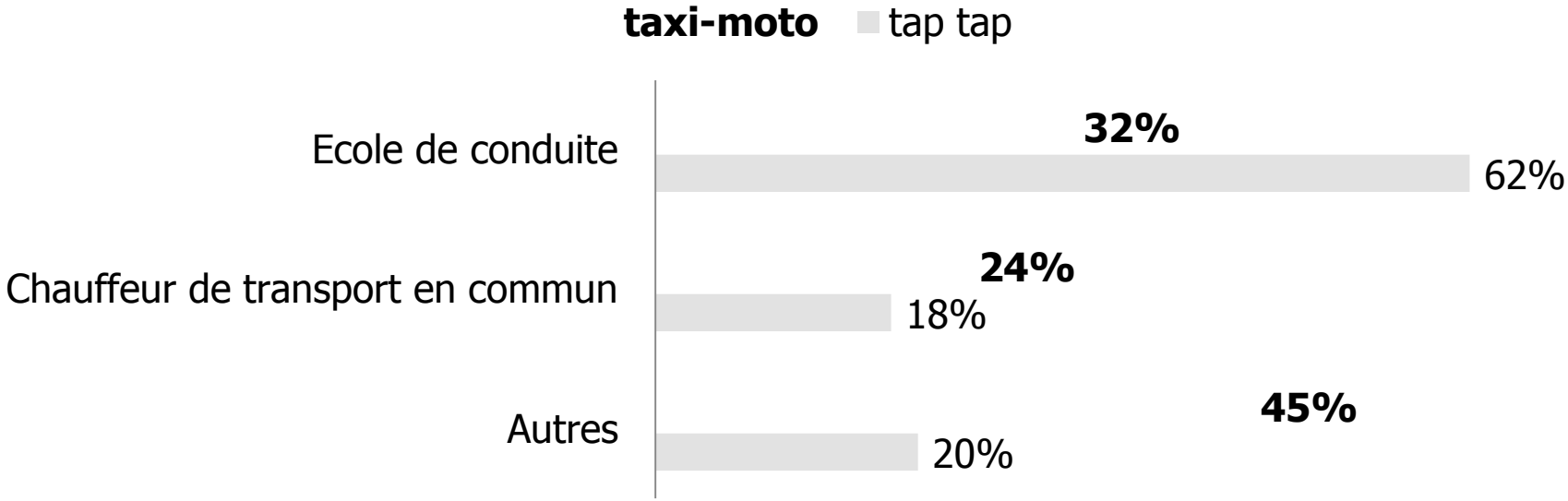
Conditions d'exploitation du véhicule (Echantillonnage ? Représentativité ?)

- **Propriétaires du véhicule**: **Taxi-motos = 78%** vs. **Tap-tap =62%**
- **Cout médian de la location journalière**:
  - **Taxi-motos = 250 HTG** vs. **Tap-tap =750 HTG**
  - 80% des chauffeurs non propriétaires bénéficient d'une journée d'utilisation du véhicule sans frais de location
- **Entretien du véhicule** = responsabilité du propriétaire
- **Rythme de travail**
  - **Taxi-motos = 6J/7**vs. **Tap-tap =5j/7**
  - une journée peut varier entre 3 et 16 heures par jour

HANDICAP INTERNATIONAL

RÉSULTATS (5): Connaissances et Attitudes relatives aux facteurs de risques influant sur le risque et la gravités des traumatismes

Mode d'apprentissage



- 95,9% déclarent conduire en possession de leur permis
- 25% des chauffeurs: Permis est nécessaire seulement pour éviter des contraventions
- Lors de l'enquête 16% des chauffeurs ont déclaré ne pas l'avoir avec eux

Résultats (6): Connaissances et Attitudes relatives aux facteurs de risques influant sur le risque et la gravités des traumatismes

Vitesse

70% des chauffeurs ne connaissent pas les limites de vitesse autorisée

54,2% d'entre eux pensent qu'aucune circonstance n'autorise l'excès de vitesse

Près d'un quart estime que l'excès de vitesse est normal lorsque l'on est pressé ou quand la voie est libre + 20% estime que cette limitation peut ne pas être respectée dans certaines situations.

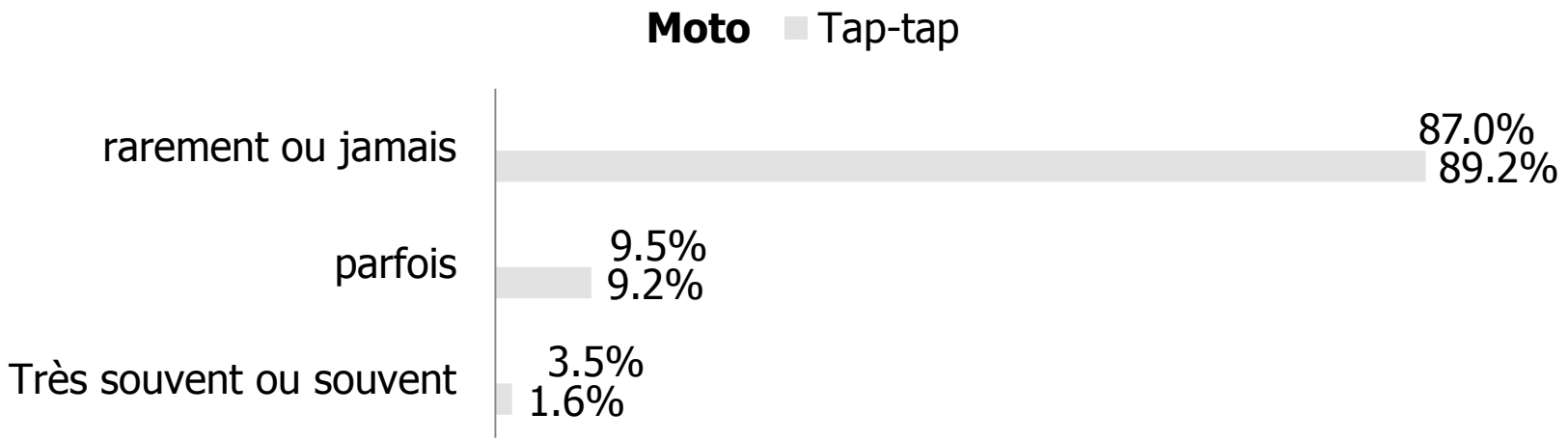
La catégorie de chauffeur, l'âge, l'expérience, le niveau d'éducation n'affectent la structure des données observées dans l'ensemble de l'échantillon.

Les chauffeurs ayant appris la conduite auprès d'un chauffeur de transport en commun expérimenté ont une meilleure connaissance des limitations de vitesse (40,3%) que ceux ayant appris dans une école de conduite (27.2%)

RÉSULTATS (7): Connaissances et Attitudes relatives aux facteurs de risques influant sur le risque et la gravités des traumatismes

Alcool

- 99% estime qu'il est dangereux de consommer de l'alcool durant leur journée de travail,
- Un quart pense que cela est dangereux « si l'on boit à l'excès »
- 15% des chauffeurs sont plus ou moins d'accord sur le fait que la consommation d'alcool permet de réduire la fatigue.

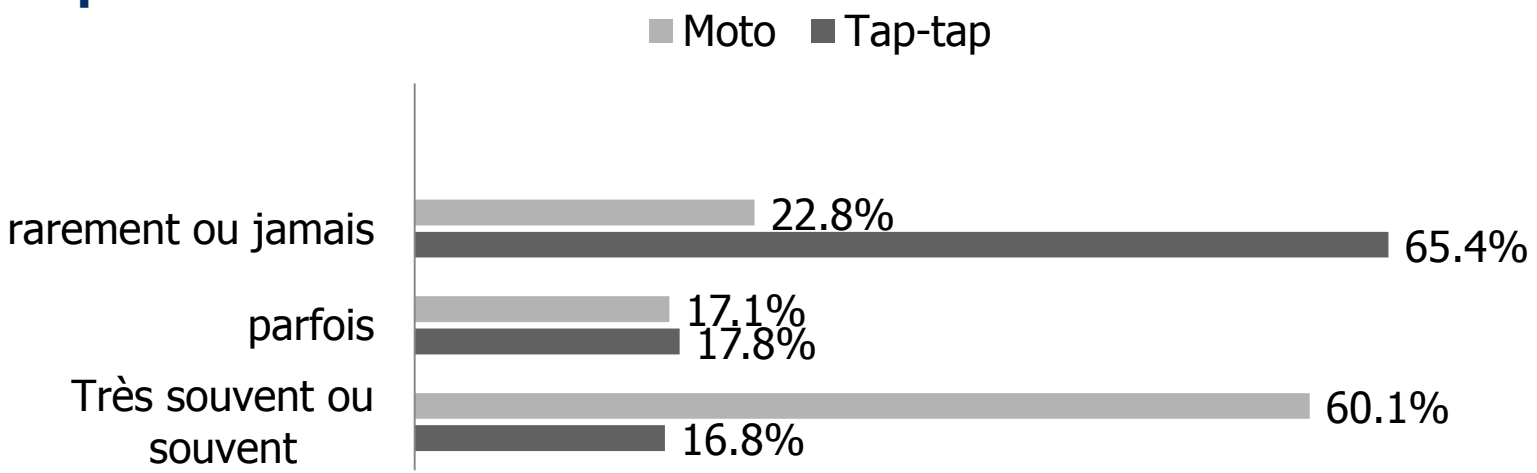


* Association entre le nombre d'heure de travail journalier et la déclaration de consommation d'alcool pendant le travail.

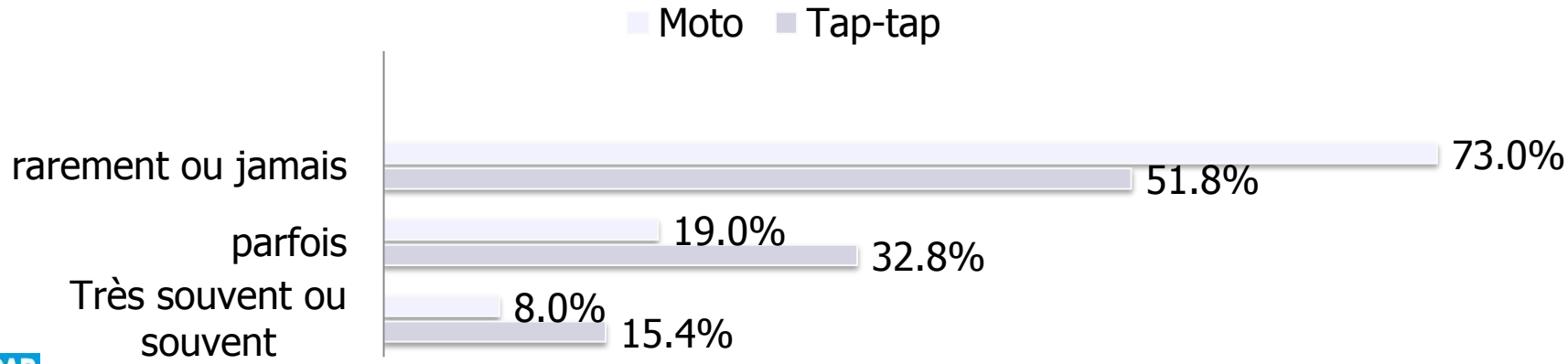
HANDICAP INTERNATIONAL

Résultats (7): Connaissances et Attitudes relatives aux facteurs de risques influant sur le risque et la gravités des traumatismes

Dispositif de sécurité

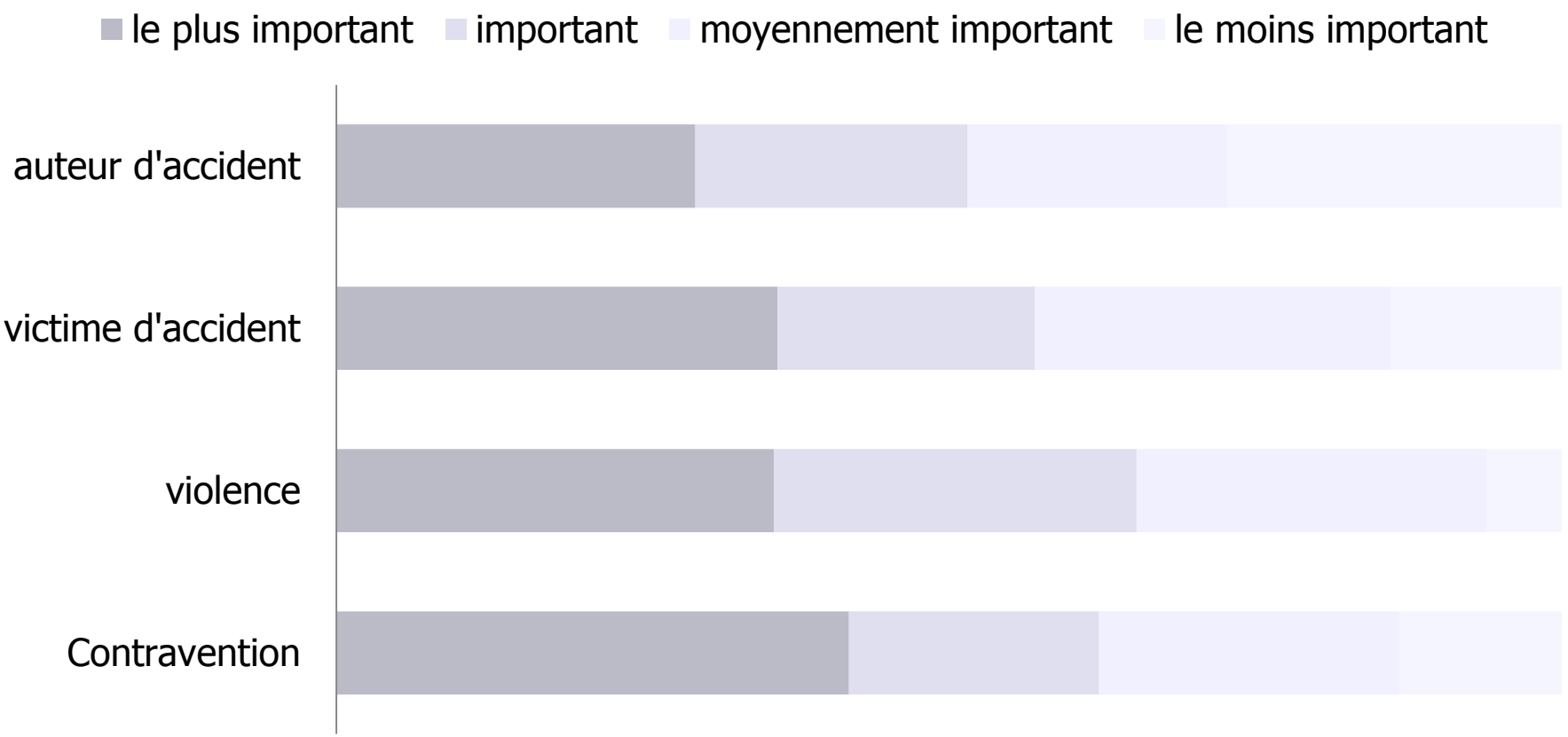


Usage du téléphone



HANDICAP INTERNATIONAL

Résultats (8): Perception des risques associés à la profession



Discussion(1): Principaux résultats

1. Tap-tap et taxi-motos : Des groupes socio-professionnels relativement distincts

- Structure démographique (Age++) population taxi-moto → catégorie prioritaire et singulière en termes de prévention des accidents et de stratégie de changement de comportement
- Précarité socio-économique commune aux deux catégories, mais chauffeurs de tap-tap un peu moins exposé (?) aux aléas:
  - ✓ Opportunités liées à d'autres sources de revenus/polyvalence
  - ✓ Support des associations + syndicats

2. Des connaissances approximatives et des attitudes 'laxistes' envers les règles légales routières

- Connaissances règles légales faibles en liens avec type apprentissage
- Certaines déviances et transgression des règles admises par le 'milieu' →normes sociales et les normes de conduites prônées par le droit de coïncident pas
- Faible attitude positive en liens avec les dispositifs de sécurité

Discussion(2): Principaux résultats

3. Les conditions d'exercice du métier de chauffeur de transport urbain comme principal déterminant de la transgression des règles routières et de l'exposition aux risques d'accidents ?

- Stratégie de maximisation des revenus/minimisation des dépenses au détriment de la sécurité des usagers et des véhicules
- Concurrence entre les chauffeurs : violences, accidents
- Inadaptation des infrastructures pour le transport en commun et comportement des autres usagers

4. La perception des risques associés au métier de chauffeur de transport : la violence comme principale préoccupation

- Violence: Facteurs de stress +++ et climat propice aux comportements à risques
- Contravention: sujet tabou ? Réalité ? Frein important à action contrôle-sanction ?
- Victimes: une sous-estimation du risque pour soi , un certain fatalisme
- Auteur: Impunité des auteurs et inutilité perçus des systèmes de protection

Discussion(3): Limites de l'étude

1. **Un état de l'art insuffisant**
   - ✓ Modèle conceptuel/Théorie adapté pour appréhender les comportements à risques sur la route, conformité/transgression
   - ✓ Outils de collectes

2. **L'absence du point de vue des passagers et des forces de l'ordre**

3. **Les facteurs associés à la non utilisation des dispositifs de sécurité insuffisamment explorés**

Recommandations (1)

Quelles interventions les plus adaptées en matière de formation et de sensibilisation des chauffeurs de transport urbain visant à réduire leur comportement à risques sur la route ?

- Comportements à risques des chauffeurs doivent être appréhendés avant tout au regard des déterminants sociaux et environnementaux.

- impact limité (démontré) des actions d'éducation à la SR sur la réduction du nombre de traumatismes associés aux accidents de la route, lorsqu'elles ne sont pas associées à des mesures d'aménagement des infrastructures et de contrôle-sanction. Mais également, résultat mitigé du modèle des 3E

- Poids du 'fatalisme' et de l'impunité sur les représentations sociales et culturelles des accidents de la route

- précocité et la profondeur de l'ancrage des normes = enfance et de l'adolescence joue représente une période déterminante dans l'adoption de comportement « prudent »

HANDICAP INTERNATIONAL

Recommandations (2)

Impliquer les syndicats, les associations de chauffeurs et les propriétaires afin d'améliorer les conditions de travail des chauffeurs de transport

- Meilleur accès à des conditions de travail
- Soutenir les réseaux professionnels = promotion de la sécurité routière
- Chauffeurs commerciaux travaillant sur les axes interurbains/routes nationales, taxis motos (Réseaux DAH ?)

Favoriser l'émergence d'un mouvement citoyen pour le refus de l'impunité sur les routes et la pour la sécurité de tous

- Lutte contre impunité et fatalisme

Renforcer les efforts de recherche et de surveillance, Combler les gaps de recherche prioritaires

- Recherche-action = tester la validité du modèle théorique des 3E
- Identifier: usagers +vulnérables, les principaux responsables, zones + accidentogènes , circonstances +
- Principaux facteurs de risques de façon spécifique: études comportementales et observationnelles : Vitesse, Alcool et Utilisation des dispositifs de sécurité

Conclusion :

- 'Danger' du discours: 90% des accidents = mauvais comportement individuel
  - Poids considérable des déterminants sociaux et environnementaux (ici, secteur transport + justice)
  - Responsabilité de l'état et des agents économiques : politique publique favorable

→ Recherche = Avoir un regard critique sur la vision 'UNRSC', 'copié=collé approche dans pays à haut revenu' / Apporter des réponses-solutions

- Impunité et fatalisme = Nécessité d'un changement social et culturel profond

- Handicap International porteur de projet de recherche : Quels enjeux ? Quel positionnement ?
  - ✓ Transfert de connaissances et animation initiatives pluri-acteurs
  - ✓ Appui technique (via acteur académique/scientifique) et financier auprès d'acteurs nationaux

HANDICAP INTERNATIONAL

Merci

HANDICAP INTERNATIONAL

LA COOPÉRATION BELGE AU DÉVELOPPEMENT .be