

LA MORT AUTOMOBILE A ABIDJAN

C. VIDAL

En 1978, l'Organisation Mondiale de la Santé décernait à Abidjan le record mondial des accidents mortels. Le tableau recensant morts et blessés à Abidjan, de 1979 à 1980, situe l'échelle du phénomène.

1973	1974	1975	1979	1980	
92	122	226	260	270	morts
446	1051	1362	2464	2382	blessés

Pour quatre jours, en 1979, il y aurait eu 1 mort et 5 blessés, et en 1980, 3 morts et 26 blessés. Il aurait été utile de rapporter ces données brutes à l'augmentation du parc automobile, mais cela n'a pas été possible. Reste que les accidents se produisent le plus fréquemment sur des lignes droites, bitumées, principalement les "voies rapides" à grande circulation, que l'excès de vitesse est le plus souvent en cause, qu'en moyenne les piétons représentent un tiers des tués, que les jours les plus "dangereux" seraient le vendredi, le samedi et le dimanche.

Assurément, un portrait d'Abidjan qui ne traiterai pas de la violence routière et de ses conséquences serait incomplet. Encore faut-il dépasser la méthode qui consiste à évaluer en fonction du nombre des accidents et de leur gravité la plus ou moins mauvaise conduite : elle précise des symptômes sans prendre en compte l'univers matériel et mental où ils se développent. Or, il n'y a pas d'"homo automobilis" universel, mais des cultures singulières à l'intérieur desquelles se déterminent les usages de l'automobile et les attitudes au volant.

Des causes ou des coupables? Campagnes de presse et faits divers automobiles

Le dépouillement des dix dernières années de la presse nationale atteste une dénonciation continue de la violence motorisée. Fraterr Matin multiplie les titres dramatiques, dénombre morts et blessés, commente les statistiques, photographie les accidents les plus impressionnants, relaie les campagnes lancées par l'Office de Sécurité Routière, créé en 1978. Régulièrement, le journal donne une large place aux faits divers automobiles et criminels comme si les uns et les autres démontraient que la ville, en même temps que "moderne", devenait dangereuse.

Que ce soit sous la forme de l'éditorial destiné à "sensibiliser" ou de l'article rédigé dans le style enquête-information, le journal découvre régulièrement une "personnalité de base" pathologique des auteurs d'accidents. Par exemple : "Les études faites attribuent les accidents en tout premier lieu aux facteurs humains. C'est à dire l'indiscipline ou l'imprudence des usagers, le non-respect des prescriptions les plus élémentaires du code de la route, l'ignorance des conducteurs et des piétons, l'usage de l'alcool et des drogues, le défaut d'entretien des véhicules. (Frat.Mat.2/12/1980,p.4)" Portrait robot de l'automobiliste abidjanais : un irresponsable, brûlant un feu rouge à toute vitesse, parce qu'il ne connaît pas le code ou ne veut pas le connaître, parce que de toute manière, il n'a pas assez de freins pour s'arrêter à temps, parce qu'enfin, éméché ou drogué, ou sûr de son fétiche, se croyant invulnérable, il roule n'importe comment.

A ce furieux, il est reconnu non pas des circonstances atténuées mais un environnement propice : des routes mal signalisées, pas de contrôles de vitesse, un permis de conduire "acheté" de même que

l'obligatoire vérification des véhicules, gendarmes et policiers également achatables ... La composition de ces tableaux de presse a quelque chose des "topographies médicales" qui, au dix-neuvième siècle, relataient les conséquences de l'industrialisation : comme elles, ils dénoncent, ils stigmatisent, ils adjurent. L'emphatisme affleure constamment et le récit, bloqué sur le thème du chauffard, tourne en rond : il y a des accidents parce qu'il y a des chauffards, et la fréquence des accidents graves prouve l'existence des chauffards

Fraternité Matin n'a pas l'exclusive de ces montages. Ainsi, un article paru dans Médecine d'Afrique Noire (1977, 24, 6, 478-486), intitulé " La traumatologie routière en Côte d'Ivoire" et co-signé par six auteurs (Y. Lambin, J.C. Kouassi, A. Djedje, W.Djibo, A. Bondurand et K.Allangba), après avoir montré les dimensions du "fléau", réclame une "mobilisation générale" et, reconnaissant que "la meilleure prévention reste l'éducation de l'individu", réclame des actions répressives. "Les sanctions draconiennes édictées par la Justice contre les voleurs, celle plus énergique et expéditive de certains quartiers périphériques sont les seules qui ont fait reculer le banditisme. (p.184)" La sécurité routière serait-elle donc une branche de la criminologie ? A tout prendre, si l'on suit ce texte, elle pourrait l'être. "Bien des conducteurs en effet sont souvent, chez nous, des récidivistes non repentants, qui clament à tous vents : 'On s'en fout la mort, c'est l'assurance qui paie'. De plus, les conflits entre classes peu apparents habituellement deviennent aigus sur les routes, d'où un nombre accru d'accidents qu'on pourrait qualifier de prémédités (p.184)" Du conducteur que sa négligence et son ignorance rendent dangereux au criminel délibéré, le pas se franchit presque, en quoi les auteurs ne font après tout que reproduire une réaction populaire courante à l'encontre des chauffeurs qui ont causé un accident, réaction qui confine effectivement à une justice "expéditive

et explique qu'après le choc, s'ils le peuvent, les conducteurs prennent souvent la fuite.

Plutôt que du crime déduire une nature criminelle, Ori Boizo, un chercheur ivoirien en Sciences Humaines, tente, en deux articles publiés par Fraternité Matin, de dégager des causes. Il incrimine po une part l'absence de formation des automobilistes - insuffisance d auto-écoles et "achat" des permis - et, pour une autre part, un fac teur personnel. " Pour certains, le véhicule est un objet de défoul ment, pour d'autres, un moyen d'expression et d'affirmation de leur personnalité, etc. Alors, sont recherchés délibérément dépassements intempestifs et audacieux, démarrage en trombe, vitesse excessive pour montrer qu'on est "fort", qu'on est "caïd", et qu'on est un as du volant (...) la plupart des chauffeurs d'Abidjan ont un comporte ment tellement déroutant que tout chauffeur ayant pratiqué dans d'a tres villes ou d'autres pays, notamment en France, se persuade qu'i doit réapprendre son code de la route. (Frat. Mat., 30/8/1978, p.4

Sans conteste la violence routière tient pour beaucoup à la furia des automobilistes même si l'encouragent l'urbanisme, la corri tion et jusqu'à récemment, l'absence de plans de circulation. Cepen dant, lorsqu'on a tracé le portrait de l'automobiliste abidjanais en délinquant, en psychopathe ou en ignorant, l'on n'a guère avancé d'explications, l'on a seulement décliné un qualificatif, porté un jugement, mais l'on n'a pas cherché à analyser l'entremêlement des rapports sociaux cristallisés dans la conduite de n'importe quel véhicule.

La vitesse et le profit

L'excès de vitesse et son corollaire, le manque de maîtrise du véhicule, seraient selon les statistiques de la Gendarmerie les caus principales de l'hécatombe (Frat.Mat, 17/5/1978), et ceci beaucoup

plus nettement que dans d'autres pays, industrialisés ou non. En outre, il n'est pas rare que les accidents qui en sont la conséquence surviennent dans des circonstances ailleurs tout à fait exceptionnelles : véhicules qui sortent d'une ligne droite sans avoir été heurtés, qui enfoncent le parapet d'un pont et tombent dans la lagune, qui franchissent un terre-plein central pour percuter un véhicule roulant dans l'autre sens, collisions de plein-fouet non consécutives à un dépassement, voitures "folles" qui s'enroulent autour de poteaux ou vont écraser des piétons sur le trottoir... outre les accidents "ordinaires" et non moins meurtriers, de nombreux désastres laissent l'impression qu'ils sont le fait de cascadeurs ayant raté leur coup. Il est vrai - et je parle là d'une expérience personnelle - que l'habitude abidjanaise est de rouler systématiquement "pied au plancher", et ce, quelle que soit la distance libre, quitte à freiner brutalement aux feux ou sur l'obstacle. S'il est bien sûr des exceptions, pourquoi donc les Abidjanais n'ont-ils plus une seconde à perdre dès qu'ils sont au volant alors que la plupart d'entre eux ne vivent ni n'aiment vivre sur un rythme frénétique, appartiennent à des cultures où se montrer avare de son temps ne prouve pas l'importance sociale mais déconsidère?

A Abidjan, ni plus ni moins qu'ailleurs, les pratiques de la conduite sont autant de comportements à mettre en rapport avec la catégorie sociale des conducteurs et les conditions spécifiques de leur accès à l'automobile : un jeune chauffeur, peu scolarisé et mal payé, qui, à raison de plus de dix heures par jour, conduit une camionnette en mauvais état, n'a certainement pas en matière de sécurité les mêmes pratiques qu'un cadre d'entreprise roulant dans sa propre voiture. Cependant, décrire la circulation abidjanaise comme l'expression ouverte d'un conflit de classes relève d'une

vision imaginaire et rend inexplicable la fréquence des accidents fratricides entre taxis, entre camions, entre voitures personnelles..

Objet de désirs passionnés en une ville où les distances et l'insuffisance des transports publics font des déplacements un problème crucial, pour qui n'est pas solidement nanti, la voiture particulière a beau symboliser la richesse, elle reste un bien ruineux. Pour l'acheter et l'entretenir, son propriétaire doit le plus souvent réussir des acrobaties financières, ce qui implique qu'en plus de son travail ordinaire, il fonce : il a des affaires en cours à droite à gauche, il n'échappe pas complètement aux urgences imposées par son entourage, il n'est pas rare qu'il effectue des courses comme taxi clandestin. Mais la vitesse dépasse les possibilités d'une voiture en mauvais état, ne convient pas à l'état de la route et de la circulation, excède l'adresse des conducteurs, et c'est au mieux la panne, au moins grave la casse, au pire l'accident.

Quant aux chauffeurs professionnels, en surnombre, détenteurs d'un permis plus ou moins acheté, souvent le substitut d'un diplôme scolaire demeuré hors d'atteinte, ils ne sont pas en état de refuser des conditions de travail désastreuses au sens plein du terme. Le "cycle du taxi" est à cet égard particulièrement significatif. En 1975, les compagnies d'assurances refusent les taxis. Le Président du Syndicat National des Transporteurs reconnaît que, durant l'année 1975 sur 2043 taxis en activité dans la capitale, 1800 ont eu des accidents 88 % d'entre eux! Le Ministère des Finances organise un "Pool Taxi-compteur d'Abidjan" géré par les assurances mais dont les fonds sont réunis par les exploitants eux-mêmes qui doivent combler les déficits annuels si bien que le montant des primes s'élève en flèche. La presse dénonce les taximen : la route leur appartient, ils trafiquent les compteurs, ils se droguent, ce sont eux les principaux responsables c

carnage. Les accusés incriminent leurs employeurs : ces derniers, exigeant d'eux une recette quotidienne, les forcent à rouler une quinzaine d'heures par jour, le plus vite possible. Les propriétaires se retournent contre les gestionnaires de l'assurance et contre leurs employés accusant les uns et les autres de malversations. Quoiqu'il en soit des rhétoriques, il demeure que les taximen, ainsi que d'autres chauffeurs d'ailleurs, se trouvent placés dans une difficile situation d'intermédiaires entre l'insécurité économique et l'insécurité routière. De fait, si l'on considère les pratiques de conduite, la structure de la position sociale a sûrement plus de pouvoir explicatif qu'une "caractérologie" du conducteur abidjanais.

L'étranger, habitué à d'autres civilisations automobiles, - ainsi, retour d'Abidjan, la circulation parisienne me semble exagérément ralentie à force d'être policée - éprouve le style abidjanais comme un non-sens, une absurdité économique, alors qu'en fait, cette conduite est surdéterminée par une condition propre à ces sociétés où la plupart des gens vivent au jour le jour : l'exigence du profit rapide. Toutes sortes de relations et d'activités propres aux économies urbaines de ce type s'adaptent à cette exigence, mais ici la concurrence pour l'espace routier se solde le plus souvent par des bilans négatifs. Relativement peu de véhicules roulant à Abidjan sont des biens de prestige ou seulement des éléments de confort, la plupart doivent être rentabilisés au maximum que ce soit par des utilisateurs professionnels ou privés. Cette donnée conditionne la tension du trafic, elle n'explique pas tout. D'autres traits restent à découvrir qui feraient comprendre pourquoi l'impératif économique dégénère en déficit quasi systématiques et en mortelles parties de quitte ou double.

Les pratiques de l'espace public

Bien des inhabiletés et leurs conséquences tiennent à l'accès récent de la majorité des conducteurs à la culture automobile. La connaissance des diversités de l'espace routier (intersections à plus ou moins haut risque, différences entre les voies, variabilité des normes de conduite selon l'encombrement, etc.) n'étant guère intériorisée, ne sont pas montés les automatismes de prudence qui, parant aux risques ordinaires, permettent de réagir à des situations inopinées. Le plus souvent donc, pas de "seconde nature" technique, et ce fait, en soi principe de risque, l'est d'autant plus qu'il renforce une détermination culturelle négative en matière de sécurité routière : la difficulté qu'éprouvent les Abidjanais à dégager un intérêt commun dans leur pratique de l'espace public.

L'usage populaire n'effectue guère la séparation entre espace public et espace privé. Sans aucune gêne, des actes de la vie intime se manifestent dans la rue, sur les trottoirs : cuisine, toilette, lessive, jeux, prière, conversations, sommeil. Nécessité? Habitude? L'une et l'autre se combinent de manière à ce que l'on s'approprie provisoirement un espace sans se demander de quel domaine il relève. Le passant quitte le trottoir ou bien enjambe l'obstacle sans maugréer : joue immédiatement l'étiquette de la proximité domestique, cet art méticuleux du respect dont la transgression signifie volonté délibérée d'offenser, ou l'ivresse. L'espace habité, doté d'une multifonctionnalité potentielle, supporte la réalisation successive ou simultanée de toutes sortes de pratiques, si bien que diverses normes d'usage s'y appliquent qui correspondent à des intérêts hétérogènes d'où une grande souplesse à vivre densification et promiscuité.

Mais dans le cas où les positions spatiales, quelles qu'elles soient, ont une finalité unique - par exemple, attendre un autobus -

chaque individu, ayant un intérêt identique à celui des autres, s'engage dans un comportement de concurrence -seul contre tous- tel que s'impose le droit du plus fort. Pourquoi cette brutalité? Chacun la subit, la déplore et sait bien que l'intérêt commun serait par exemple de conserver l'ordre d'arrivée dans la file plutôt que de prendre l'autobus d'assaut, mais aucune garantie n'existant qu'une telle conduite rencontrera la réciprocité, on malmène et on est malmené. Autant des arrangements tacites interviennent dès qu'il s'agit d'exercer des droits divers et variables sur l'espace, autant prime le rapport de force clair dès qu'il y a uniformité des conditions : la circulation automobile n'est qu'un cas particulier de cette tendance générale.

Cette approche "culturaliste" est-elle adaptée? Pourquoi ne pas analyser plus simplement la fréquence des conduites dangereuses comme fait d'indiscipline collective? Pour qu'il y ait indiscipline, il faut qu'une discipline existe dont les intentions soient nettement perçues et donc matérialisées par une politique globale. Or, s'il y a eu volonté de doter la ville d'un système routier moderne et même prestigieux, contraste avec l'importance de ces investissements, une quasi-absence des pouvoirs en matière d'organisation de la sécurité : un plan de circulation sur le Plateau ne fut étudié et mis au point qu'à partir de 1978, manquent à peu près partout des systèmes de traversée assurant la protection des piétons, des aménagements de carrefours, des garde-fous, des voies matérialisées, etc. Il semble bien que, proches en cela des usagers, les autorités ne puissent admettre, que dans un climat de catastrophe, la nécessité d'une planification qui, endiguant les comportements individuels de concurrence, "produise" de l'intérêt général.

Surexploitation des véhicules et des conducteurs, accès très inégal à la culture automobile et faible formation des professionnels,

prédominance des comportements individuels de concurrence sur la notion d'efficacité générale, carence des politiques de sécurité, urbanisme favorisant l'excès de vitesse : autant de facteurs expliquant les dangers de la circulation abidjanaise, il y en aurait d'autres d'ailleurs, notamment les conceptions culturelles sur les causes non matérielles des accidents (la sorcellerie), sur la "chance" garantie par magie, sur la fatalité.

Une constellation de causalités se découvre mais sûrement pas très différents de celles que l'on trouverait en d'autres villes dont l'histoire et l'économie sont comparables. Mais pourquoi, jusqu'à ces dernières années, les effets furent-ils plus meurtriers à Abidjan? Pour essayer de le comprendre, des approches comparatives sont nécessaires.

GROUPE DE RECHERCHE

Villes et citadins des tiers-mondes

(CNRS, ORSTOM, Université LYON II)

Programme "Citadinités"

Dossier n° 2

**ANTHROPOLOGIE ET SOCIOLOGIE DE
L'ESPACE URBAIN**

Document provisoire

Octobre 1986

Mise en forme du dossier :

- Ph. HAERINGER

- J.C. DAVID

GLYSI - Département 'D' ORSTOM - IRMAC

correspondance : GLYSI, Université Lyon II, Avenue Pierre Mendès-France - 69500 BRON

Tél. : 78 00 69 83