

Bénin

Prévenir, avant de soigner

Dans certains métiers, comme les taxis-motos, nombreux en Afrique, travail et santé sont intimement liés. Logiquement, les syndicats investissent dès lors dans la création de mutuelles de santé pour leurs affiliés. Mais ils insistent aussi sur la prévention. La santé commence bien en amont des soins...

André Linard

InfoSud

La première fois, on ne se sent pas très à l'aise. Est-ce dangereux ? Comment le type va-t-il conduire ? À la différence des autochtones, on s'accroche des deux mains, on appréhende les trous de la route et les virages, on essaye de se détendre en conversant avec le chauffeur. Si cela se passe bien, on s'adapte, on y regoûte, et finalement on s'y fait. Faut dire que les taxis-motos, dans les villes africaines, c'est rapide et pas cher. Là-bas, on les appelle *zémidjans*, ou *zems*, ce qui signifie à peu près *emmène-moi vite*.

Au Bénin, dans la capitale, Cotonou, Blandine, dans son beau tee-shirt jaune, fut la première femme à exercer ce métier très répandu mais longtemps réservé aux hommes. Mais en 2002, Blandine a été victime d'un accident et d'une fracture de la jambe. Pour cette mère de famille qui avait alors seule la charge de six enfants, cette interruption de travail – et donc de revenus – fut une catastrophe. Heureusement, les syndicats de *zems* ont mis sur pied des méthodes destinées d'une part à prévenir les accidents, et de l'autre à financer les soins de santé.

D'abord réduire les risques...

Plusieurs facteurs rendent en effet ce métier extrêmement pénible : longues heures de prestation, salaires médiocres, absence de protection sociale, harcèlement des agents de la circulation et pression des clients. Sans parler des agressions et des accidents de circulation, dus au fait que peu de conducteurs connaissent et respectent le code de la route. *«Beaucoup de conducteurs sont des gens qui arrivent du village à la recherche d'un emploi, et deviennent zemidjans en dernier recours»*, nous expliquait dès 2003 Bonaventure Ahitcheme, alors secrétaire général du Syndicat national de promotion des chauffeurs de zémidjan (Synaprozeb). Aujourd'hui, sur un échantillon de 200 conducteurs, 23 seulement avaient un permis de conduire, dont 7 dans la catégorie A, spécifique aux taxis-motos. Ces conditions de travail déplorables mettent en danger la sécurité et la santé non seulement des conducteurs, mais aussi de leurs clients.

Les premières actions ont porté sur la prévention. Voici plus de dix ans, la mairie de Cotonou avait tenté de réagir en réglementant le métier, entre autres par le port obligatoire du casque pour les clients et le conducteur, l'exigence d'un permis pour conduire, l'interdiction de transporter plus d'un passager, une cotisation de 1000 francs (1,5 euro) par mois, plus une assurance, plus des exigences techniques (des rétroviseurs, des clignotants), plus le port de la tenue jaune. Les taxis-motos ont, à l'époque, refusé ces contraintes. Pas par mauvaise volonté, affirme Bonaventure Ahitcheme, mais parce qu'il s'agissait là de coûts supplémentaires imposés aux conducteurs, sans aucune aide de l'État. Il n'empêche, ajoute-t-il, cette opposition a débouché sur un renforcement de la syndicalisation, parce que *«c'est quand ils ont eux-mêmes un problème avec les autorités les gens comprennent qu'il est utile de se syndiquer. Nous avons pu négocier avec les autorités pour que la taxe soit ramenée à 600 Fcfa par mois.»* La non plus rien a changé, ou presque. *«Près de 95% des conducteurs ne*

portent pas de casque», explique Aboubakar Koto-Yerima, coordonnateur du Programme d'appui aux mutuelles de santé d'Afrique.

Les différents syndicats du secteur ont cherché alors une autre voie pour aboutir aux mêmes mesures de sécurité : la formation. L'Unacotamo (Union nationale des conducteurs de taxis-motos), qui dit en regrouper plus de 4 000, organise des formations dans lesquelles elle met l'accent sur une série de conditions d'«accès à la profession», telles que l'exigence du permis de conduire et du port du casque et le projet de création d'une moto-école. C'est aussi suite à une initiative syndicale que les conducteurs portent désormais des tee-shirts jaunes.

... ensuite soigner à moindre coût

Mais la prévention ne suffit pas toujours. Des accidents surviennent, des maladies apparaissent, dont beaucoup sont provoquées par la pollution. Cotonou est une des villes les plus polluées dans la région, ce qui entraîne beaucoup de dégâts humains et environnementaux. L'air est pollué par des contaminants (le plomb notamment...) présents dans le carburant. Près de 85% des taxis-motos consomment de l'essence frelatée, moins chère, achetée dans l'informel. Cette pollution provoque des toux, des rhinites, des cancers, la réduction du quotient intellectuel des enfants. Le dioxyde de carbone rend les gens nerveux.

Mais les soins de santé sont chers et dans le secteur informel, la sécurité sociale n'est pas organisée. L'État béninois a reçu des appuis de l'étranger pour créer une mutuelle dans ce secteur, mais, explique Bonaventure Ahitcheme, *«malgré les conditions favorables à une adhésion massive, les gens ont des difficultés à payer les 2 000 fcfa/mois de cotisation pour la couverture de quatre personnes d'une même famille. Les autorités devraient s'impliquer plus. La mutuelle prend en charge 100% du coût des médicaments et 10% des frais de consultations, ce qui laisse quand même beaucoup à charge des gens dans le secteur informel.»*

Du côté de l'Unacotamo, un centre médical a été ouvert en 1998 à Calavi, à 30 km de Cotonou. Cette clinique coopérative est accessible 24h sur 24 grâce à un système de garde organisé par les trois médecins du Centre. Le paiement se fait à l'acte, mais une formule d'abonnement mutualiste est également proposée. La cotisation hebdomadaire ou la carte de fidélité annuelle donnent droit aux consultations gratuites et à une réduction du coût des soins. Le Centre de santé dispose également d'un dépôt pharmaceutique où sont vendus une centaine de médicaments génériques et essentiels. Puis, en 2000, une première mutuelle a été créée, qui a ensuite essaimé en mutuelles locales.

Malgré tout ces avantages, la syndicalisation dans l'informel ne va pas encore de soi. Selon Siméon Dossou, de la CSA (Confédération des syndicats autonomes du Bénin), *«les freins sont l'individualisme poussé, la pauvreté qui pousse à ne se préoccuper que de la survie à court terme, et aussi la mobilité d'un métier à l'autre»*. Comment alors convaincre les gens de l'importance d'adhérer à la mutuelle et au syndicat ? C'est le pragmatisme, plus que les principes, qui sont déterminants : *«Personne ne peut plus dire qu'il a seul les moyens de subvenir à ses besoins en santé, explique Aboubakar Koto-Yerima. Bien sûr, celui qui n'est jamais malade ni accidenté va cotiser à perte. Mais les risques sont grands. Et en cas de problème, chacun est bien content de voir les cotisations des autres intervenir pour lui permettre d'être soigné.»*