

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

Nombre de signes : 27595

Rubrique de publication : Afrique, santé publique et développement

Type de publication : Recherche originale

Titre : Facteurs associés au niveau de connaissance du secourisme chez les conducteurs de taxi-moto au Bénin

Titre en Anglais: Factors associated with the level of knowledge of first aid among motorcycle taxi drivers in Benin

Auteurs

Angélique A.H. KPADE¹, Yolaine GLELE AHANHANZO¹, Edgard-Marius OUENDO¹

Affiliations

¹ Institut Régional de Santé Publique – Route des Esclaves, Cotonou. Ouidah, – Université d'Abomey-Calavi – BP 918 – Ouidah – Bénin

Correspondance : Yolaine GLELE AHANHANZO

[Adresse mail du contact : nyglele@yahoo.fr](mailto:nyglele@yahoo.fr)

RESUME

Introduction : La mortalité pré-hospitalière due aux accidents de la route est deux fois plus élevée dans les pays en développement. Au Bénin, les conducteurs de taxis-motos étant les plus présents sur les lieux d'un accident de la route, ils constituent un maillon privilégié et opportun à intégrer dans la chaîne de premiers secours. L'objectif de ce travail était d'étudier les facteurs qui sont associés au niveau de connaissance des gestes de premiers secours chez ces conducteurs.

Méthodes : Il s'agissait d'une étude transversale à visée analytique menée du 25 mars au 19 Avril 2019. Elle a concerné 430 conducteurs de taxi moto enregistrés sur les parcs sélectionnés par la technique d'échantillonnage en grappes adaptée de l'OMS à 2 degrés. Un questionnaire

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

a été utilisé pour la collecte des données. La régression logistique a été utilisée. Les analyses uni variée et multi variée ont été réalisées respectivement au seuil de 20% et de 5%.

Résultats : La proportion des conducteurs qui n'ont pas un niveau satisfaisant des gestes de premiers secours était de 67,22 %. Le niveau d'instruction (OR= 1,88 ;IC 95% = [1,09 ;3,25]), le fait d'avoir été victime d'un accident de la route (OR=1,64; IC 95% = [1,03 ; 2,61;]), la détention d'un permis de conduire (OR=1,95 ; IC 95% = [1,17 ; 3,25]) et l'information sur les premiers secours (OR=4,37 ; IC 95% =[2,18 ; 8,81]) étaient associés au niveau de connaissance des gestes de premiers secours.

Conclusion : La proportion des CTM qui ont un niveau satisfaisant de connaissance des gestes de premiers secours est faible dans cette population. Des efforts doivent être déployés pour la mise en place d'une formation de premiers secours à leur intention.

Mots clés : Connaissances ; Gestes ; Premiers secours ; Accident de la route ; Taxi-Moto ; Bénin

ABSTRACT

Introduction: Pre-hospital mortality due to road accidents is twice as high in developing countries. In Benin, as motorcycle taxi drivers are the most present at the scene of a road accident, they constitute a privileged and timely link to be integrated into the first aid chain. The objective of this work was to study the factors associated with the level of knowledge of first aid procedures among these drivers.

Methods: This was a cross-sectional study with an analytical focus conducted from March 25 to April 19, 2019. It involved 430 motorcycle taxi drivers registered in the parks selected by the WHO's 2-stage cluster sampling technique. A questionnaire was used for data collection. Logistic regression was used. The varied and multi-varied uni analyses were carried out at the 20% and 5% threshold respectively.

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

Results: The proportion of drivers who did not have a satisfactory level of first aid was 67.22%. Educational level (OR= 1.88 ;IC 95% =[1.09 ;3.25]), having been the victim of a road accident (OR=1.64; CI 95% =[1.03 ; 2.61;]), holding a driving licence (OR=1.95 ; CI 95% =[1.17; 3.25]) and first aid information (OR=4.37; CI 95% =[2.18; 8.81]) were associated with the level of knowledge of first aid procedures.

Conclusion: The proportion of MTAs with a satisfactory level of knowledge of first aid is low in this population. Efforts should be made to provide first aid training for them.

Key words: Knowledge; Gestures; First aid; Road accident; Taxi-motorcycle; Benin

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

Introduction

Les accidents de la route (AR) peuvent survenir à tout moment et à tout endroit. Lorsqu'ils surviennent, ils nécessitent des soins immédiats et appropriés pour sauver des vies avant que la personne affectée ne reçoive un traitement majeur [1]. Les premiers secours sont des évaluations et des interventions qui peuvent être effectuées par une personne proche immédiatement avec un minimum ou sans équipement médical [2]. C'est pourquoi, il est important d'avoir des connaissances de base en secourisme. Le but ultime des premiers soins est d'arrêter ou d'inverser le "danger possible" à un moment donné avant d'atteindre le centre de santé approprié [3]. Les connaissances en secourisme sont basées sur des méthodes et des techniques qui utilisent des pratiques liées à la prévention et à l'intervention immédiate en cas d'urgence sanitaire [4]. Lorsque les premiers gestes sont bien exécutés et conduits, ils permettent en aval la réduction de la mortalité due aux AR.

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), le nombre de décès sur les routes dans le monde reste inacceptablement élevé, avec une estimation de 1,35 million de morts chaque année. Aucun pays à revenu faible n'a enregistré de baisse du nombre de décès dus à des accidents de la circulation depuis 2013 [5]. La mortalité pré-hospitalière due aux accidents de la route est deux fois plus élevée dans les pays en développement [6].

Au Bénin, l'activité des conducteurs de taxis motos connue (CTM) sous l'appellation en langue locale "Zémidjan" à Cotonou, contribue aux accidents de la circulation qui, selon l'OMS, constitue un véritable problème de santé publique [5]. Selon le Syndicat des Conducteurs de Taxis Motos au Bénin (SYNCOTAM), leur nombre est actuellement estimé à 120000 dans la ville de Cotonou. Le Centre National de Sécurité Routière (CNSR) a recensé que plus de 10% des AR dans cette ville impliquait ces conducteurs avec une mortalité de 5,2% [7,8]. Etant les plus impliqués et les plus présents en situation d'AR, ils peuvent s'illustrer également dans l'assistance à personne en danger en ce qui concerne les premiers secours en

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

attendant l'éventuelle arrivée des sapeurs-pompiers. C'est pour cela qu'ils constituent un maillon privilégié et opportun à intégrer dans la chaîne de premiers secours. Au Bénin, aucune étude n'a été réalisée sur cette thématique.

L'objectif de notre étude était d'étudier les facteurs qui sont associés au niveau de connaissance des gestes de premiers secours chez ces conducteurs en 2019 à Cotonou afin de développer des stratégies en faveur de la réduction de la mortalité due aux AR et de l'amélioration de la qualité des soins pré-hospitaliers.

Méthodes

Il s'agissait d'une étude transversale à visée analytique qui s'est déroulée du 25 mars au 19 Avril 2019. Notre étude s'est déroulée à Cotonou première et plus grande ville du Bénin, capitale économique, caractérisée par la complexité de la problématique des déplacements. On y note une quasi-absence d'un système de transport en commun avec une prolifération du mode de déplacement à deux roues, notamment les motos taxis « Zémidjans ».

La population cible était constituée des CTM « Zémidjan ». Ont été inclus dans l'échantillon, les CTM « Zémidjan » enregistrés sur un parc et ayant donné leurs consentements pour participer à l'étude.

La taille de l'échantillon a été calculée selon la formule de Schwartz avec une prévalence de 50% par défaut. Elle a été estimée à 384. Majorée de 10% pour compenser non-réponses, elle a abouti à un effectif final de 430.

L'échantillonnage a été réalisé selon une méthode d'échantillonnage probabiliste. La technique d'échantillonnage en grappes adaptée de l'OMS à deux degrés a été appliquée pour sélectionner les CTM qui seront inclus dans l'étude, tout en respectant le taux de proportionnalité par parc. La base de sondage était constituée par la liste des parcs de CTM dans les treize arrondissements de la ville. Une grappe correspondait à un parc.

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

Pour le recueil des données, un questionnaire a été administré à ces CTM. Ces variables sont issues d'une revue de littérature des études proches de notre thématique. Les questions portaient sur les aspects démographiques et les aspects professionnels d'une part et d'autre part sur les premiers secours (connaissance et gestes).

Il est aussi à remarquer que la formation aux premiers secours permet d'avoir des connaissances qui prédisposent aux attitudes et à l'adoption de pratiques. Notre étude ne s'est intéressée qu'aux connaissances des CTM sur les gestes de premiers secours en cas d'AR puisqu'elle est la première étape avant l'acquisition de pratiques.

En général, le secourisme concerne les gestes de secours en cas d'AR regroupent trois dimensions : Protéger- Alerter- Secourir. Dans cette étude, les gestes de secours en cas d'AR ont été évalués surtout au niveau de deux dernières dimensions (Alerter-Secourir) que nous avons jugé plus pertinent et utile pour notre population cible. En effet, la protection est en général beaucoup plus du ressort des agents de police dans notre contexte.

Dans cette étude, la variable dépendante étant le niveau de connaissance des gestes de premiers secours en cas d'AR, elle est définie avec les composantes ci-dessous :

- Critères Majeurs :
 - Connaissance des numéros d'urgence des Sapeurs-Pompiers : Oui/Non
 - Connaissance de l'obligation légale de porter secours : Oui/Non
- Critères mineurs :
 - Connaissances de la gestion des blessures et hémorragies : Pose du garrot et élever le membre, Pansement ou d'une pression et élever le membre, De l'eau et de la glace, Ne rien faire et laisser couler
 - Considérations de la gestion des fractures : utilisation d'attelle, non utilisation d'attelles
 - Connaissance de la position adéquate à faire adopter sur le site face à une victime à un blessé inconscient ou qui a des difficultés de respiration : sur le côté (PLS), Sur le dos, face contre terre (ventre)

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

Les critères mineurs vont permettre d'apprécier la connaissance globale de chaque CTM. La définition de ces critères majeurs et mineurs s'était inspirée de l'étude similaire qui a été réalisée par Adenike I. au Nigéria puis adaptée à notre contexte notamment pour la connaissance des numéros d'urgence où il était plus pertinent pour cette cible de connaître les numéros d'urgence des Sapeurs-Pompiers [10].

Sur la base de ces critères, la variable dépendante était répartie en deux modalités (niveau de connaissance=satisfaisant et niveau de connaissance=non satisfaisant). Ainsi, un CTM a un niveau satisfaisant des gestes de premiers secours en cas d'AR lorsqu'il satisfait (réponses correctes 2/2) simultanément aux deux critères majeurs au minimum. Dans le cas où il ne répond pas correctement aux deux critères majeurs simultanément au moins, il n'a pas un niveau satisfaisant des gestes de premiers secours.

Les variables indépendantes étaient organisées comme suit : facteurs sociodémographiques (âge, sexe, niveau d'instruction, ethnie, religion) ; facteurs professionnels (témoin d'un AR antérieurement ; antécédents d'AR : le fait d'avoir été victime ou non d'un AR depuis le début de l'exercice ; détention d'un permis de conduire ; ancienneté dans la conduite) et facteurs institutionnels et économiques (Possession d'un téléphone portable ; information sur les premiers secours).

L'outil de collecte était le questionnaire qui a été pré-testé à Cotonou dans les parcs non retenus ou sélectionnés. Ceci a permis de reformuler des questions et faire des ajouts de modalités. Il a été administré par des enquêteurs préalablement formés auprès de ces conducteurs et a servi à recueillir des données ou des réponses sur les connaissances des gestes de premiers secours.

Après la collecte des données, les questionnaires ont été analysés manuellement pour assurer la cohérence et dans le logiciel Epi Info version 7 pour identifier les deux groupes de CTM en fonction du niveau de connaissance des gestes de premiers secours. Les questionnaires ont été saisis au fur et à mesure dans le logiciel Epi info version 7. L'analyse des données a été effectuée par le logiciel Stata version 11. Elle a consisté à calculer les proportions ou les pourcentages pondérés pour les variables qualitatives, la moyenne

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

pondérée et l'écart-type pour les variables quantitatives dont la distribution était normale. La médiane et l'intervalle interquartile (Q1, Q3) étaient calculés pour les variables quantitatives dont la distribution n'était pas normale. Pour la recherche d'association entre le niveau de connaissance des gestes de premiers secours et les différents facteurs, l'analyse uni-variée des données a été faite à l'aide de la régression logistique au seuil de 20%. Les associations entre la variable dépendante et les variables indépendantes ont été mesurées par les rapports de côte (RC) ou Odds Ratio (OR) et leur intervalle de confiance à 95 % (IC95 %). Concernant l'analyse multi variée, un modèle de régression logistique a été utilisé pour identifier les variables indépendantes associées au niveau de connaissance des gestes de premiers secours. Les variables indépendantes dont le degré de signification était inférieur ou égal à 20 % en analyse uni-variée, ont été introduites dans le modèle initial. Une modélisation pas à pas descendante a été effectuée pour déterminer les variables statistiquement significatives associées au niveau de connaissance des gestes de premiers secours. Un modèle final a été retenu et le test de Hosmer- Lemeshow a été utilisé pour déterminer son adéquation. Le seuil de signification retenu était de 5%.

Par rapport aux considérations éthiques, un accord pour l'acceptation de l'étude a été demandé auprès du syndicat des conducteurs de taxi-moto et auprès des chefs des différents parcs afin de susciter l'adhésion des participants. Un consentement écrit a été demandé auprès des CTM et les questionnaires étaient totalement anonymes pour garantir la confidentialité des informations fournies. Les objectifs de l'étude ont été expliqués aux CTM ainsi que les bénéfices qui en seront tirés.

Résultats

Les 430 enquêtés étaient tous de sexe masculin. L'âge médian était de 38 ans (32 ; 45) ans. Les informations concernant les facteurs sociodémographiques de l'échantillon ont été présentées dans le tableau I. Le tableau II et III rapporte les informations relatives aux facteurs professionnels et ceux institutionnels et économique respectivement.

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

Proportion du niveau de connaissance des gestes de premiers secours

En se basant sur la définition des critères majeurs et mineurs retenus, la proportion de ceux qui n'ont pas un niveau satisfaisant des gestes de premiers secours est de 67,22 % (IC 95%= [63,27 ; 72,18]) (Figure 1).

Par rapport aux critères mineurs, 66,29% ne connaissaient pas les dispositions à prendre pour gérer une fracture. Concernant la position adéquate à faire adopter sur le site à un blessé inconscient, 22,01% connaissaient la position latérale de sécurité tandis que 68,13% ont indiqué que la position adéquate était celle sur le dos. Enfin, l'obligation légale de porter secours était connue de 36,29% de ces conducteurs.

Facteurs associés au niveau de connaissance de gestes de premiers secours

L'analyse uni-variée réalisée (Tableaux IV) pour identifier les facteurs associés au niveau de connaissance des gestes de premiers secours avait montré que les CTM qui étaient du niveau primaire avaient de meilleures chances d'avoir un niveau satisfaisant de connaissances des gestes de premiers secours en cas d'AR que les conducteurs non instruits (OR=1,89 ; IC 95%= [1,13 ; 3,17]).

Les conducteurs qui ont été témoin au moins une fois d'un AR depuis le début d'exercice de leur profession avaient meilleures chances d'avoir un niveau satisfaisant de connaissances des gestes de premiers secours (OR= 1,22 ; IC 95%= [0,80 ; 1,86]) par rapport à ceux n'ayant jamais été témoin, mais cette association n'est pas significative. Cette étude a montré que parmi, les conducteurs qui ont été témoin d'un AR, Environ 51% ont cherché à alerter et 57,34% ont cherché à secourir. Parmi ceux qui n'ont pas cherché à secourir, les raisons recensées étaient le fait de ne pas connaître les gestes de secours pour 24,30% et la crainte d'aggravation de l'état clinique des victimes (20,49%). Pour 17,1% d'entre eux, le fait

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

de porter secours ne fait pas partie de leurs obligations. Ceci pourrait avoir un lien avec le fait que ces conducteurs ne connaissent pas l'obligation légale de porter secours (96,73%). Ce qui peut expliquer l'impact du fait d'avoir été témoin d'un AR sur le niveau de connaissance des gestes de premiers secours.

Les conducteurs qui ont été victimes au moins une fois d'un AR depuis le début d'exercice de leur profession avaient meilleures chances d'avoir un niveau satisfaisant de connaissances des gestes de premiers secours (OR= 1,73 ; IC 95%= [1,11 ; 2,68]) par rapport à ceux n'ayant jamais été victimes.

Les conducteurs qui détiennent un permis de conduire avaient meilleures chances d'avoir un niveau satisfaisant de connaissances des gestes de premiers secours (OR=2,61 ; IC 95%= [1,63 ; 4,17]) par rapport à ceux qui n'en détenaient pas. Parmi les conducteurs ayant eu un AR ces douze derniers mois, 43,89% avaient déclaré avoir été secourus en majorité par les sapeurs-pompiers (44,04%) et dans 30,62% des cas par leur paires (CTM).

Les conducteurs qui étaient informés au moins une fois sur les premiers secours avaient meilleures chances d'avoir un niveau satisfaisant de connaissances des gestes de premiers secours (OR= 5,11 ; IC 95%= [2,64 ; 9,89]) par rapport à ceux qui n'ont jamais été informés.

A l'analyse uni variée quatre variables étaient significatives au seuil de 20% (tableau V).

En analyse multivariée, après introduction des variables ayant une pvalue inférieure ou égale à 20 % dans les modèles multiples et après ajustement aux autres variables, quatre variables étaient statistiquement associées (au seuil de 5%) au niveau de connaissance des gestes de premiers secours .

Les facteurs associés étaient le niveau d'instruction (p=0,024), le fait de détenir un permis de conduire (p=0,010) et le fait d'avoir été victime d'un AR depuis le début de l'exercice de la profession (p=0,037) et l'information sur les premiers secours (p=0,000). Le modèle final est présenté par le tableau

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

Le test de Hosmer-Lemeshow a permis de conclure que le modèle final était adéquat car la p value obtenue était égale à 0,731>5%.

Discussion

Le niveau de connaissance des gestes de premiers secours au sein d'une population qui ne bénéficie pas apparemment de formation dans ce cadre est difficile à évaluer. Pour une meilleure efficacité de nos résultats, nous avons porté le choix sur des enquêteurs avec un profil médical pour que au-delà de la formation reçue sur l'outil de collecte qu'ils puissent maîtriser le sens des réponses et de savoir comment administrer les questions.

La proportion des CTM ayant un niveau satisfaisant des gestes de premiers secours dans cette étude était de 32,09%. Ces résultats sont similaires à ceux d'une étude similaire menée par Adenike I. et al. au Nigéria (37,6%), les contextes des systèmes de transports étant proches [10].

Les résultats de cette étude ont montré que le niveau d'instruction est associé au niveau de connaissance des gestes de premiers secours. En effet, le niveau d'instruction peut prédisposer la connaissance de ces gestes parce qu'elle peut être une source d'information sur les premiers secours. Plus le niveau d'instruction est élevé, plus faible est la chance d'avoir meilleures chances d'avoir un niveau satisfaisant de connaissances des gestes de premiers secours. Ces résultats peuvent s'expliquer par la proportion élevée de conducteurs ayant un niveau d'instruction primaire, cette profession n'exigeant pas beaucoup de qualifications académiques. Ces résultats sont contraires à ceux de Adenike I. et al. au Nigéria où le niveau secondaire était le plus représenté (44,5%) [10]. Cette différence peut s'expliquer par la cible qui y était étudiée (chauffeurs commerciaux interurbains) qui pourraient ne pas présenter les mêmes caractéristiques. Dans l'étude de Håkon Kvåle Bakke et al. [11], en Norvège, l'école est l'une des sources d'information de premiers secours dans 13% des cas contre le milieu de travail qui est la première source d'information. En effet, ces résultats se justifient par le

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

contexte de ce pays où les taux de couverture de secouristes se situent à l'extrémité haute de la fourchette mondiale (plus de 55%).

Il existe plusieurs études sur la thématique de connaissance des gestes de premiers secours en cas d'AR variant en fonction des contextes et des cibles. Cependant, aucune étude n'a encore été initiée pour étudier les facteurs associés à la connaissance des gestes de premiers secours en cas d'AR.

Le fait de détenir un permis de conduire est associé statistiquement au niveau de connaissance des gestes de premiers secours ($ORa=1,95$ $IC95\% = [1,17 ; 3,26]$). En effet, la formation au permis de conduire inclut l'apprentissage de certaines notions de gestes de premiers secours notamment la protection et l'alerte. Ainsi on remarque que parmi ceux qui ont reçu des notions sur les premiers secours, environ 50% ont déclaré l'auto-école comme source d'information. Dans l'étude de Madougou et al., aucun de ces conducteurs n'avait de permis de conduire. Les auteurs ont conclu que la profession n'étant pas encadrée, le permis de conduire à ce jour n'était pas obligatoire pour conduire une moto [8]. Dans ce contexte, selon ces auteurs, la plupart s'y lance sans aucune expérience et sans connaissance du code de la route. Mais cette étude s'étant basée sur la survenue d'AR chez ces conducteurs, aucune autre étude ne s'est intéressée à la dimension de connaissance de gestes de premiers secours au sein de cette population. La proportion de conducteurs de taxi-moto sans permis de conduire étant élevée et compte tenu des risques auxquels sont exposés ces conducteurs, la possession du permis de conduire de type A2 devrait être requis avant de débiter l'exercice de cette profession. Bien que cette législation existe, les autorités surtout celles du secteur des transports doivent faire respecter cette réglementation.

Nos résultats révèlent que le fait d'avoir été victime une fois d'un AR est aussi associé au niveau de connaissance des gestes de premiers secours ($ORa=1,64$ $IC95\% = [1,03 ; 2,61]$). L'impact en ce qui concerne le fait d'avoir été secouru lorsqu'ils ont été victimes de cet AR sera dans la motivation pour eux par leur tour à répéter cette action (secourir) ou en alertant les secours. D'où l'association entre le niveau de connaissance des gestes de premiers secours et les conducteurs victimes d'un AR.

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

Enfin, le fait d'avoir été informé une fois sur les premiers secours était statistiquement associé au niveau de connaissance des gestes de premiers secours ($ORa=4,38$; $IC95\% = [2,17 ; 8,11]$). Les sources d'information les plus fréquentes étaient l'auto-école (56,3%) et les Organisations Non Gouvernementales (ONG) à 35,84%. Ainsi, ceci pourra servir de support pour la mise en place d'actions pour améliorer le niveau de connaissance de ces conducteurs. Dans les structures d'auto-école, les différents gestes de premiers secours en cas d'AR sont enseignées à travers ces étapes : Baliser- Dégager- Protéger- Alerter-Secourir

Malgré les nouveaux éléments apportés par notre étude dans le but de développer des stratégies dans le cadre de la réduction de la mortalité due aux AR avant l'admission dans un centre hospitalier, elle renferme néanmoins quelques limites. Elles se résument en essentiellement la non évaluation des attitudes ou pratiques des gestes de premiers secours. Aussi l'auto-déclaration des CTM était également une limite car elle n'a pas permis de vérifier la véracité de leurs dires. Cette étude renferme un biais de sélection car elle n'a pas pris en compte que les CTM enregistrés sur les parcs ce qui pourrait agir sur la sous-estimation de nos résultats ou émettre des réserves dans leur extrapolation. Le nombre réduit d'études similaires, n'a pas permis la comparaison de tous nos résultats, ce qui aurait relevé la qualité de la discussion scientifique.

Ces aspects pourront être pris en compte dans d'autres études ultérieures lorsque des formations seront mises en place pour ces cibles et pour en juger de l'efficacité.

Conclusion

L'intégration des services et soins pré-hospitaliers adéquate pour la réduction de la morbidité et de la mortalité dues aux AR présente un réel déficit dans plusieurs pays africains. Au Bénin, la première personne arrivée sur les lieux d'un AR a plus de chance d'être un CTM. Ces conducteurs sont très nombreux et exposés en permanence aux AR soit en tant qu'impliqué ou témoin. Cette étude a permis de ressortir que la proportion de ces conducteurs qui ont un niveau satisfaisant des gestes de premiers secours est faible. La détermination des facteurs associés prouve qu'il faudra promouvoir en faveur de l'obtention d'un permis de conduire. La majorité d'entre eux a exprimé la volonté de participer à une

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

formation éventuelle de premiers secours guidés pour la plupart par l'intérêt de porter obligatoirement secours à tout citoyen. Dans ce contexte d'altruisme, la mise en place d'une telle formation pour cette cible serait un moyen privilégié d'améliorer les premiers secours au plan national. Ceci aura alors pour impact l'amélioration de la qualité des soins pré-hospitaliers et la réduction de la mortalité due aux AR.

Références

1. Gupta L.C, Abhitabh G. Manual of first aid. 1st ed. New Delhi: Jaypee Brothers Medical Publishers; 2002.147-57.
2. Kumar S.D, Kulkarni P, Srinivas N., Prakash B, Hugara S, Ashok N.C. Perception and practices regarding first-aid among school teachers in Mysore. National Journal of Community Medicine.2013; 4(2): 349-52
3. Michaels D. OSHA Field Safety and Health Manual. U.S. Department of Labor.2011.117-20. Disponible sur : https://www.osha.gov/OshDoc/Directive_pdf/ADM_04-00-001.pdf
4. Ganfure G, Ameya G, Tamirat A., Lencha B, Bikila D.First aid knowledge, attitude, practice, and associated factors among kindergarten teachers of Lideta sub-city Addis Ababa, Ethiopia.2018 ; PLoS ONE 13(3): e0194263. Disponible sur : <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0194263>
5. OMS, Organisation Mondiale de la Santé.[en ligne].Rapport de Situation sur la Sécurité Routière dans le monde.2018.[Cité le 27 février 2019]. Disponible sur https://www.who.int/violence_injury.../road.../French-Summary-GSRRS2018.pdf?
6. Organisation Mondiale de la Santé. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation.2004
7. Djossou GN. Analyse des risques et des déterminants du choix de l'activité de taxi-moto à Cotonou (Bénin). [cité 22 juin 2016] ; disponible sur : http://ecoasso.org/articles/djossou_nadege.pdf

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

8. Madougou, PS Chigblo, Tchomtchoua AS, Lawson E, Yetognon L, Hans-Moevi Akue A. Incidence et impacts des accidents de la voie publique chez les conducteurs de taxi-moto en milieu tropical. *Revue de chirurgie orthopédique et traumatologique*;102.2016; 211–14
9. Sunil Kumar D, Kulkarni P, Srinivas N, Prakash B, Hugara S, Ashok NC. Perception And Practices Regarding First-Aid Among School Teachers In Mysore. *Natl J Community Med* 2013; 4(2): 349-352.
10. Olugbenga-bello AI, Sunday OK, Nicks BA, Olawale OA, Adefisoye AO. First Aid Knowledge and application among commercial inter-city drivers in Nigeria. *Afr J Emerg Med*.2012;2(3):108-13.
11. Bakke HK, Steinvik T, Angell J, Wisborg T. A nationwide survey of first aid training and encounters in Norway. *BMC Emerg Med*. 23 2017;17(1):6.

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

Tableaux

Tableau I : Répartition des conducteurs de taxi-moto suivant les facteurs sociodémographiques à Cotonou en 2019

| Variables | Médiane [Q1 ; Q3] | Effectif | Pourcentages pondérés (%) |
|--|----------------------|----------|------------------------------|
| Age (années révolues) (n=426) | 38 [32 ; 45] | | |
| Ancienneté de conduite (années) (n=428) | 5,29 [2,88 ; 12,96] | | |
| Sexe (n=430) | | | |
| Masculin | | 430 | 100 |
| Féminin | | 00 | 00 |
| Niveau d'instruction (n=428) | | | |
| Non instruit/alphabétisé | | 135 | 31,37 |
| Primaire | | 155 | 36,22 |
| Secondaire et plus | | 138 | 32,41 |
| Statut matrimonial (n=428) | | | |
| Marié | | 395 | 92,29 |
| Célibataire | | 33 | 07,71 |

Tableau I : Répartition des conducteurs de taxi-moto suivant les facteurs sociodémographiques à Cotonou en 2019 (suite)

| Variables | Effectif | Pourcentages pondérés (%) |
|---------------------------|----------|------------------------------|
| Ethnie (n=419) | | |
| Fon | 223 | 53,22 |
| Adja | 109 | 26,01 |
| Bariba | 04 | 00,95 |
| Yoruba | 16 | 03,82 |
| Autres | 67 | 15,99 |
| Religion (n=406) | | |
| Christianisme | 320 | 78,77 |
| Islamisme | 23 | 05,53 |
| Religions traditionnelles | 39 | 13,14 |
| Athéisme | 10 | 02,56 |

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

Tableau II: Répartition des conducteurs de taxi-moto selon les facteurs professionnels à Cotonou en 2019

| Variables | Effectif | Pourcentages pondérés (%) |
|--|----------|---------------------------|
| Témoin d'un AR * (n=425) | | |
| Oui | 250 | 59,01 |
| Non | 175 | 40,99 |
| Antécédents d'un AR* (n=429) | | |
| Oui | 22 | 28,74 |
| Non | 307 | 71,26 |
| Détention d'un permis de conduire (n=420) | | |
| Oui | 97 | 23,13 |
| Non | 393 | 76,87 |

* : pvalue <5%

Tableau III : Répartition des conducteurs de taxi-moto suivant les facteurs économiques et institutionnels à Cotonou en 2019 n=425

| Variables | Effectif | Pourcentages pondérés(%) |
|---|----------|--------------------------|
| Possession d'un téléphone portable | | |
| Oui | 418 | 98,33 |
| Non | 07 | 01,67 |
| Information sur les PS | | |
| Oui | 46 | 10,92 |
| Non | 379 | 89,08 |

Le tableau IV présente les résultats de l'analyse uni variée et le tableau V présente le modèle final après l'élimination pas à pas.

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

Tableau IV : Analyse uni variée de l'association entre le niveau de connaissance des gestes de premiers secours et les facteurs sociodémographiques et professionnels chez les conducteurs de taxi-moto à Cotonou, 2019.

| Variables explicatives | IC95% | OR _{Brut} | P value |
|--|---------------|--------------------|---------------|
| Niveau d'instruction (n=428) | | | |
| Non instruit/alphabétisé | - | 1 | - |
| Primaire | [1,13 ; 3,17] | 1,892 | 0,016* |
| Secondaire et plus | [1,05 ; 3,03] | 1,783 | 0,033* |
| Antécédents d'un AR^a (n=429) | | | |
| Oui | [1,11 ; 2,68] | 1,726 | 0,015* |
| Non | - | 1 | - |
| Détention d'un permis de conduire (n=420) | | | |
| Oui | [1,63 ; 4,17] | 2,61 | 0,000* |
| Non | - | 1 | - |
| Information sur les PS (n=425) | | | |
| Oui | [2,64 ; 9,89] | 5,11 | 0,000* |
| Non | - | 1 | - |

^a : depuis le début de l'exercice de leur profession

* : pvalue <5%

Connaissance en secourisme et taxi-motoristes

Tableau V: Analyse multi variée : modèle final de l'association entre le niveau de connaissance des gestes de premiers secours et facteurs professionnels chez les conducteurs de taxi-moto à Cotonou, 2019 (n=415).

| Variables explicatives | IC95% | OR Ajusté | P value |
|--|---------------|-----------|---------------|
| Niveau d'instruction | | | |
| Non instruit/alphabétisé | - | 1 | - |
| Primaire | [1,08 ; 3,25] | 1,880 | 0,024* |
| Secondaire et plus | [0,84 ; 2,70] | 1,505 | 0,169 |
| Antécédents d'un AR^a | | | |
| Oui | [1,03 ; 2,61] | 1,64 | 0,037* |
| Non | - | 1 | - |
| Détention d'un permis de conduire | | | |
| Oui | [1,17 ; 3,26] | 1,95 | 0,010* |
| Non | - | 1 | - |
| Informations sur les PS | | | |
| Oui | [2,17 ; 8,11] | 4,38 | 0,000* |
| Non | - | 1 | - |

^a : depuis le début de l'exercice de leur profession

* : pvalue <5%

Figure

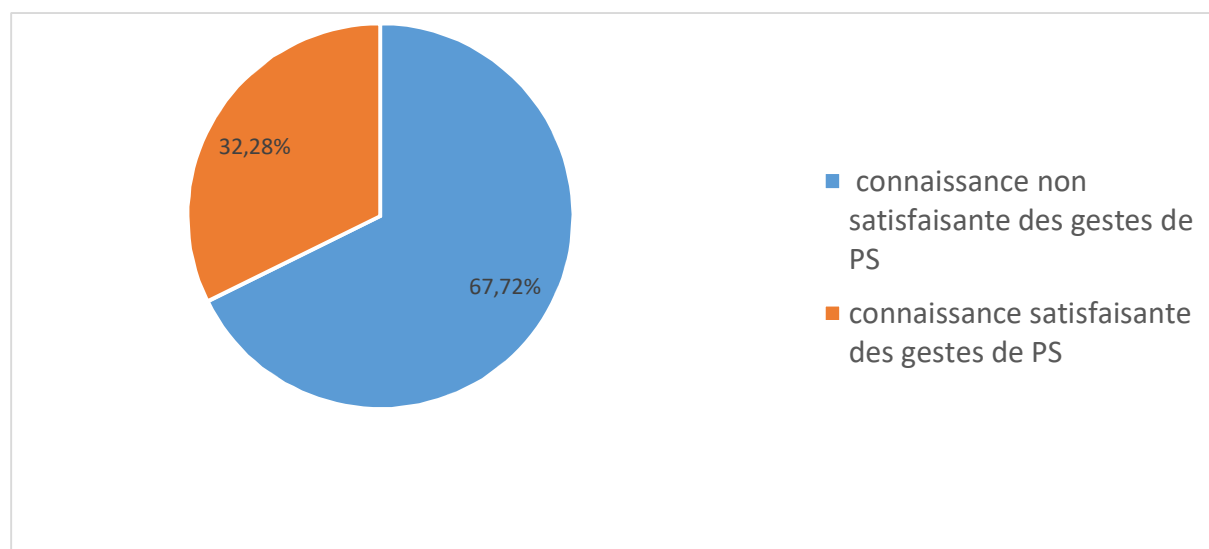


Figure 1 : Répartition des conducteurs de taxi-moto selon le niveau de connaissance des gestes de premiers secours en cas d'AR à Cotonou en 2018, n=430.