

Rapport d'activité

L'adaptation au lieu de stage et aux personnes que l'on peut y rencontrer, animateurs ou jeunes, s'est faite d'une manière, assez, naturelle.

Le seul à priori que nous avions était de savoir, si le fait d'être « toubab » n'allait pas être un frein à cette adaptation et au début de notre travail affectif au SPER.

A notre bonne surprise, l'accueil s'est fait dans une certaine simplicité. Les animateurs et les jeunes étaient habitués à côtoyer des stagiaires « toubab », car il y en avait déjà eu pas mal auparavant.

La première semaine fut donc celle de la découverte des différentes activités que le SPER propose.



En effet, nous pouvons dire que le travail n'est pas routinier. Il est séparé en deux volets principaux, le travail avec les jeunes de la rue et celui avec les jeunes du centre ; les deux étant totalement différent : le travail au centre étant plus de l'ordre du suivi et de l'accompagnement, tandis que le travail de rue est davantage assimilé à la sensibilisation des jeunes.

Nous nous sommes plus vite adapté au travail du centre, étant donné que nous passons une grosse partie de notre temps à l'intérieur de celui-ci, ce qui a fait qu'après 2 semaines, nous faisons partie intégrante de la maison.

Cela nous a permis de rapidement avoir la même autorité et le même crédit que les autres animateurs et de pouvoir commencer à gérer la classe des devoirs, seul, de pouvoir avoir des discussions de type « causerie » (une sorte d'entretien informel) avec les jeunes.

Pour ce qui est du travail de rue, nous passons moins de temps dans celle-ci, ce qui fait que la confiance met plus de temps à s'installer. Les jeunes sont en plein cœur de la problématique de leur situation, alors que ceux du centre sont déjà stabilisés. De plus, les jeunes de la rue ne parlent presque pas français, et donc les écoutes, entretiens, causeries se font d'office en wolof et avec un animateur sénégalais du SPER. Nous sommes alors quelque peu « impuissants » et dépendons de du travail de traduction de notre collègue sénégalais.

Nous retrouvons ce même problème de langue au SPER mais là, il est moins important : la communication se fait quand même plus facilement puisque leur français est meilleur, du fait de la scolarité des jeunes. C'est-à-dire que la discussion que l'on a avec le jeune s'arrête aux limites de notre wolof, et aux limites de son français. Il est souvent difficile d'aller en profondeur dans la discussion avec les jeunes, et nous dépendons donc de nos collègues sénégalais pour être au courant des ressentis des jeunes sur les situations de vie du SPER.

La chose pour laquelle nous sentons que nous pouvons apporter quelque chose, en attendant que notre wolof s'améliore et que nous puissions effectuer des entretiens tout seul (inchallah), c'est le côté organisationnel et administratif de notre lieu de stage. En effet, nous remarquons que notre formation peut nous servir, ici, pour la rédaction de rapport, pour décider du contenu des fiches administratives (pour expliquer que tel ou tel élément n'est pas indispensable mais que tel autre l'est, pour aider au bon choix des mots pour un intitulé par exemple, pour l'agencement des titres, pour l'ordre des étapes, etc...) !

Nous allons aussi essayer de les aider à appliquer ce que il a été décidé en réunion: bien souvent, manquant de moyen et de personnes, ils n'y arrivaient pas. A l'heure actuelle, nous leur prodiguons quelques conseils pour « faire ce qu'on dit » : réaliser un rapport de réunion, faire un planning regroupant toutes les actions et activités à mener pour la semaine qui arrive... C'est aussi lors des réunions d'équipe que nous pouvons amener notre point de vue, un regard extérieur, neuf avec la formation que nous avons reçue en Belgique, ce qui peut apporter des solutions nouvelles auxquelles ils n'auraient peut-être pas pensé. Maintenant, ce que nous devons faire, c'est apprendre à connaître le réseau avec lequel travaille le SPER pour que nous puissions, en imaginant que nous nous retrouvions seul un jour, faire le travail d'un membre du SPER comme si nous en étions vraiment un.

Le Sénégal sous notre oeil

Aéroport

Dès le premier pas posé sur le sol sénégalais, nous sentions, tout de suite, que la Belgique était loin derrière nous. D'une part, parce que la température avoisinait les 28 degré en pleine nuit et d'autre part, dans les premiers rapports qui étaient plutôt de type commercial : des bagagistes improvisés se sont jetés sur nos valises sans nous demander notre avis, nous entendions des offres de taxis, venant de toute part tandis que nous cherchions du regard l'homme envoyé par l'auberge pour nous accueillir. A ce propos, plusieurs « imposteurs » se sont présentés à nous, en nous affirmant être cette personne alors qu'il en était rien. Une fois sorti des entrailles de l'aéroport, nous dûmes jouer des coudes dans la foule pour pouvoir amené nos bagages jusqu'à notre lift. D'ailleurs, la montée en voiture fût plutôt chahutée : Keevin pénétrant en trompe dans la voiture, Audran le suivant de près, bondissant dans la voiture comme si un obus avait éclaté à coté de lui tandis que François terminait sa cigarette, roulée pendant qu'il évitait les porteurs de valises, avant de prendre place à côté du chauffeur. Bref, la première heure à Dakar était déjà, en sois, un petit choc culturel.

Taxis

Pour comprendre la notion de taxis, ici, il faut oublié complètement ce que l'on en connaît en tant que Belge. Tout d'abord, ils sont certainement, à l'échelle, aussi nombreux que les fameux taxis jaunes new-yorkais. Ensuite, il faut imaginer que le sentiment principal qui nous habite de rentrer dans l'un d'entre eux, c'est de savoir si nous pouvons nous sentir en sécurité à l'intérieur de ces voitures. En effet, de leur apparence, des bruits qu'ils peuvent émettre, de la conduite des chauffeurs et même de l'état des routes, nous ne sommes pas des plus à l'aise

quand nous n'y sommes pas habitués, même si quelque part, il y a une certaine fascination à les voir nous amener à destination sans réels problèmes. Le taximan est quelqu'un de méticuleux. Il n'est pas rare de le voir briquer avec concentration sa voiture, à l'ombre d'un arbre, alors que paradoxalement celle-ci est déjà bien cabossée. Vous ne serez donc pas étonnés de savoir que dans la définition d'un bon taxi sénégalais, les trois critères principaux sont la possession d'une roue de secours, la possibilité d'ouvrir sa fenêtre et le plus important avoir un bon « klaxon ». Ce dernier est vraiment capital car multi-fonctionnel. Son utilité principale est de dégager le chemin pour signaler l'arrivée du taxi (voir le point autoroute et la conduite à « la va comme je te pousse »). Ensuite, contrairement à la « norme » existant entre le taximan et le client, qui veut que se soit ce dernier qui appelle l'autre, ici, c'est le taximan qui « chasse » le client à l'aide justement de ce fameux pouët-pouët diabolique. Si nous voulons simplement nous promener, nous devons les ignorer ou bien leur signifier un « dèdèt » de la main pour poursuivre notre chemin tranquillement. Enfin, le klaxon permet aussi au taximan de dire bonjour aux nombreux amis qu'il croisera dans sa tournée journalière.

Autoroute

Il faut savoir que les autoroutes sénégalaises ne comportent pas de bandes. Ainsi, par exemple, nous nous sommes déjà retrouvés pris en sandwich entre deux camions, et ce sur une bretelle d'autoroute, impensable chez nous !! La phrase qui nous permet d'expliquer au mieux la conduite sur autoroute pourrait être celle-ci : le trafic sur l'autoroute au Sénégal est comme un perpétuel départ de grand prix de formule 1. Leur bande d'arrêt d'urgence ne sert donc pas à « l'urgence » mais possède carrément autres utilités : d'abord, les gens s'en servent pour faire du stop, pour arrêter bus et taxis ou faire leur jogging, ensuite, elle sert aussi, aux abords des bretelles, à permettre à certains de la prendre à contre sens pour éviter un détour trop long. Le segment d'autoroute étant continuellement embouteillé, nous avons pu être amenés à côtoyer des vendeurs ambulants proposant des journaux, des fruits, des allumettes, des lunettes en tout genre et des briquets multi-fonctions. Nous avons donc été surpris de nos premiers trajets sur autoroute car pas habitués à toute cette vie autour de celle-ci. Par contre la population, elle, s'y est habituée et s'y est même adaptée : les gens traversent l'autoroute à pied, slalomant entre les voitures au péril de leur vie. Ces gens sont de tous âges, mêmes des personnes âgées et des mères de famille le font, parfois entourées de leurs enfants. Nous avons même vu une femme en chaise roulante, aidée par un homme, faire comme tout le monde pour accéder de l'autre côté de cette rocambolesque autoroute.

Pollution

Si on ose se plaindre de la pollution à Charleroi, c'est qu'on n'est pas encore venu à Dakar. Dès que l'on se trouve sur des voies de circulation, on peut difficilement y échapper. Les voitures recrachent des fumées blanches, grises, noires, surgissant de pots d'échappements bancals. Pour le piéton qui déambule aux apports de ces voies, il est difficile d'y échapper. Les gens, les plus indisposés, sont bien souvent les toubabs dont nous faisons, bien évidemment partie, peu habitués à un tel niveau de pollution. Là où elle se fait le plus ressentir, c'est quand on est dans un taxi et que l'on se retrouve coincé dans les embouteillages. Les fenêtres étant ouvertes pour la chaleur, elle laisse aussi malheureusement entrer tous les gaz d'échappements, à un point tel que nous avons bien souvent les larmes aux yeux qui deviennent vite rouges. Parfois, nous avons un peu mal au crâne mais le plus marquant, c'est lorsqu'on passe une main sur le front que on s'aperçoit qu'une sorte de suie recouvre notre main. Même chose avec les vêtements, un t-shirt est à déconseiller pour prendre le taxi, il peut

vite devenir gris... Quand on pense au Japon et aux Japonais des métropoles qui portent des masques pour amoindrir les effets de la pollution, on se dit qu'il serait peut-être nécessaire d'envisager la même méthode pour les Dakarois dans le but d'améliorer leur quotidien. Malgré le fait qu'ils y soient habitués, ils en subissent quand même les conséquences néfastes.

Les rues

Seulement, les grands axes routiers sont recouverts de tarmac. C'est principalement sur le sable que le piéton et voitures circulent surtout dans la périphérie de Dakar. Il règne toujours une animation dans les rues et ce, généralement, jusque 2 à 3 heures du matin: les Dakarois se couchent tard. Si une telle animation existe dans les rues, c'est pour plusieurs raisons. Premièrement, les rues regorgent de marchands en tout genre, ambulants ou pas. Il y a comme cela, des vendeurs d'arachides, de fruits, de journaux, de chaussures, de sandwichs, de beignets, de cafés, de cigarettes, etc..., tout ce petit monde cohabitant très bien et rendant vivantes ces rues. Les personnes habitant dans des installations précaires, ont également élu domicile dans la rue, ainsi que tout ceux qui vivent nombreux dans une même maison comme c'est le cas d'une famille sénégalaise typique. Il n'est donc pas rare de voir une maman laver son linge dans la rue, des enfants jouer dans la rue, des commerçants dormir dans la rue, des groupes de jeunes et de vieillards discuter sur un coin de rue, c'est en tout cas l'impression que nous avons: la rue est la deuxième maison de chacun. ... tout le contraire de chez nous, où nous restons tellement cloîtrés chacun chez soi, rendant les rues beaucoup plus grises, non pas, à cause de notre ciel mais plutôt à cette absence de vie, ce côté morne et morose. (à ce niveau là, le retour en Belgique risque d'être difficile !!!)