



Disponible en ligne sur

**ScienceDirect**  
www.sciencedirect.com

Elsevier Masson France

**EM|consulte**  
www.em-consulte.com



Pratique professionnelle

## Incidence et impacts des accidents de la voie publique chez les conducteurs de taxi-moto en milieu tropical<sup>☆</sup>



### *Incidence and impact of road traffic accidents among motorcycle taxi drivers in a tropical country*

S. Madougou<sup>\*</sup>, P.S. Chigblo, A.S. Tchomtchoua, E. Lawson, L. Yetognon, A. Hans-Moevi Akue

Clinique universitaire de traumatologie-orthopédie et de chirurgie réparatrice (CUTO-CR), CNHU-HKM de Cotonou, 06 BP 731, Cotonou, Bénin

#### INFO ARTICLE

##### Historique de l'article :

Reçu le 30 octobre 2015  
Accepté le 2 janvier 2016

##### Mots clés :

Accident de circulation  
Taxi-moto  
Mortalité  
Épidémiologie  
Afrique

#### RÉSUMÉ

Les accidents de la voie publique sont responsables d'un grand nombre de décès et de séquelles invalidantes dans le monde. Le phénomène béninois de taxi-moto est reconnu dans la sous-région ouest-africaine avec environ 12 538 pratiquants à Cotonou en 2013. Le but de notre étude était d'évaluer l'incidence et la conséquence des accidents de circulation chez les conducteurs de taxi-moto à Cotonou. Cette étude prospective, descriptive et analytique sur douze mois a porté sur tous les conducteurs de taxi-moto victimes d'accident de circulation à Cotonou, admis au CNHU-HKM. Deux cent vingt-deux patients ont été inclus (âge moyen 32,8 ans) avec une incidence de 1,77%. Les lésions principales étaient surtout localisées à la tête et au cou (59,7%). Quarante-quatre pour cent des patients sortaient après les soins d'urgence, 32% étaient en observation et 24% hospitalisés. La mortalité était de 5,2%. La fréquence des AVP sur les taxi-motos est faible mais les conséquences sont très lourdes, avec un taux de mortalité très élevé. L'utilisation de casques et de couloirs cyclistes va contribuer à la réduction des accidents de circulation et particulièrement à la baisse des traumatismes crâniens. Ces mesures doivent continuer à être appliquées.

© 2016 Elsevier Masson SAS. Tous droits réservés.

## 1. Introduction

De par le monde entier, on estime à 135 le nombre de décès, et de 2283 à 5704 le nombre de blessés toutes les heures [1]. La plupart des décès surviennent dans les pays en voie de développement et intéressent surtout les usagers les plus vulnérables de la route, les motocyclistes [2]. Un motocycliste a 34 fois plus de risque de mourir, et 8 fois plus de risque d'être blessé qu'un automobiliste dans un accident de circulation [3]. Les facteurs de risque associés de blessure et de décès d'un motocycliste sont le jeune âge, l'absence de protection (casque), une mauvaise visibilité du motocycliste et de sa moto par rapport aux autres usagers de la route [4]. En 2004 au Nigeria, 14 279 accidents de la route ont été rapportés avec 5351 décès et 16 897 blessés [5]. Le lourd tribut de ces

accidents est payé par les motocyclistes qui utilisent leur engin à des fins commerciales [5].

À Cotonou (Bénin), sur une population de 9,8 millions, les engins à deux roues représentent 80% des moyens de déplacement [6]. L'essentiel du transport public est donc effectué par les taxi-motos *Zémidjan* dans la ville de Cotonou.

Au Bénin, 3867 accidents de la circulation ont été dénombrés en 2008, faisant 3622 blessés dont 555 décès [7]. Le but de cette étude était d'évaluer l'incidence et les conséquences des accidents de circulation chez les conducteurs professionnels de taxi-motos à Cotonou.

## 2. Matériel et méthode

Notre étude a eu pour cadre la Clinique universitaire d'accueil des urgences (CUAU) du CNHU-HKM de Cotonou. Il s'agissait d'une étude prospective transversale, de type descriptif et analytique qui s'est déroulée sur 12 mois (août 2013–juillet 2014). Pendant cette période, deux modifications ont été portées sur la réglementation

<sup>☆</sup> Cet article est consultable sur [www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com) et sur [www.emc-consulte.com/produit/rcot](http://www.emc-consulte.com/produit/rcot)

<sup>\*</sup> Auteur correspondant.

Adresse e-mail : [ismaelmadougou@hotmail.com](mailto:ismaelmadougou@hotmail.com) (S. Madougou).

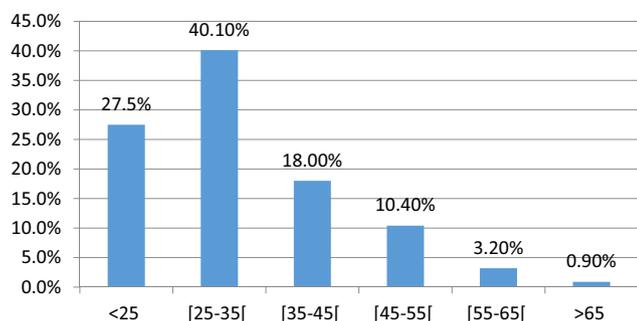


Fig. 1. Répartition de la population d'étude en fonction de l'âge.

de la circulation au Bénin : l'utilisation obligatoire de couloirs de circulation pour cyclistes à partir du 8 janvier 2014 et l'obligation du port de casque pour engins à deux roues entrée en vigueur le 6 avril 2014.

L'étude a porté sur tout *Zémidjan* victime d'accident de circulation à Cotonou et pris en charge à la CUAU du CHNU-HKM. Ont été exclus tout autre traumatisé de la voie publique et tout traumatisé admis et/ou pris en charge dans une structure différente de la CUAU. La CUAU reçoit environ 70% des accidentés de la ville de Cotonou.

Les variables étudiées étaient : l'âge, le sexe, le niveau d'instruction, l'évolution au cours de la période d'études, les circonstances de survenue (avec en particulier le port ou non de casque), le délai d'admission, la topographie et la nature des lésions, le délai de la prise en charge, le taux de mortalité.

La saisie, le traitement et l'analyse des données ont été réalisés avec les logiciels Epi info 3.5.4, Word et Excel 2007.

### 3. Résultats

#### 3.1. Données épidémiologiques

Durant la période d'étude, 222 sujets (*Zémidjan*) ont été reçus pour accident de circulation.

L'âge moyen était de 32,8 ans avec des extrêmes de 16 et 70 ans ; les sujets de 25–35 ans étaient majoritaires (Fig. 1).

La prédominance était masculine (219 hommes, 3 femmes).

Cent soixante-quatre sujets (74,2%) étaient non scolarisés, 52 sujets (23,5%) avaient fait des études primaires et 5 sujets (2,4%) des études secondaires.

Aucun des *Zémidjan* ne possédait de permis de conduire ( $n = 0$ ).

#### 3.2. Caractéristiques de l'accident

L'évolution du nombre d'accidentés au cours de l'année montrait une augmentation du nombre dès le mois d'octobre avec un pic en décembre puis une chute brutale en janvier (Fig. 2).

Les accidents étaient plus fréquents de 18 heures à 00 heure (55,86%), 40,54% des accidents étaient rencontrés entre 20 heures et minuit (Fig. 3).

Les accidents de type moto-moto étaient les plus fréquents (71 cas, soit 32%), suivis des accidents de type moto-auto (29,7%) (Fig. 4).

Le transport était non médicalisé dans 93,3% des cas (75,7% par les pompiers, 17,6% par les particuliers).

Seulement 29 patients (13,06%) portaient un casque. Aucun porteur de casque n'avait de traumatisme crânien.

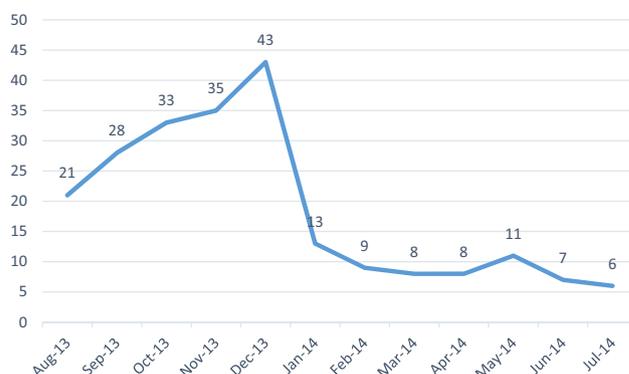


Fig. 2. Évolution du nombre d'accidents de la voie publique par mois.

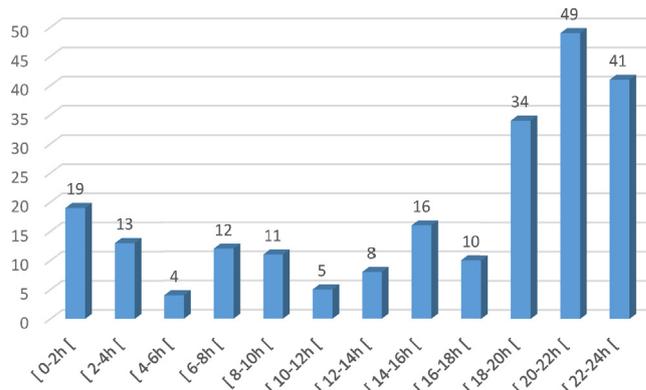


Fig. 3. Répartition en nombre de la population d'étude selon la tranche d'heure de l'accident de la voie publique.

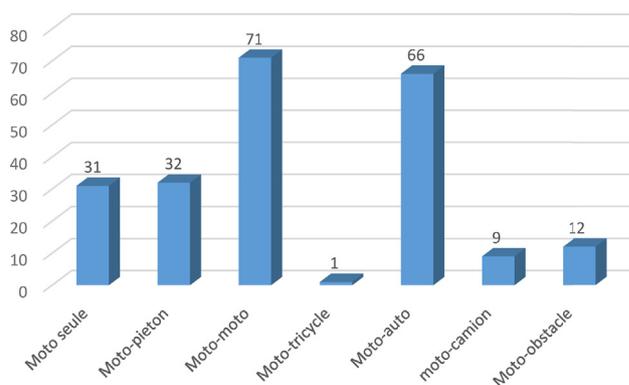


Fig. 4. Les différents types d'accidents de la voie publique (en nombre absolu).

#### 3.3. Le siège des lésions

Les lésions siégeaient préférentiellement à la tête (25,2%), à la face (24,8%) puis aux membres inférieurs (18,0%). Des associations lésionnelles étaient observées chez 31 patients (14,0%) : lésions de la tête et du tronc (9 cas), de la tête et des membres (12 cas), du tronc et des membres (7 cas) et enfin de la tête, du tronc et des membres (3 cas). Onze polytraumatisés et 5 polyfracturés ont été dénombrés parmi ces cas d'associations lésionnelles (Tableau 1).

Le nombre mensuel des traumatisés crâniens au cours de l'année atteignait son maximum en décembre (10 cas) et diminuait brutalement dès le mois de janvier (Fig. 5).

Download English Version:

<https://daneshyari.com/en/article/4089537>

Download Persian Version:

<https://daneshyari.com/article/4089537>

[Daneshyari.com](https://daneshyari.com)