

Conséquences Socio-Economiques Des Accidents De Motos Taxis Dans Les Villes De Korhogo Et De Bouake (Côte d'Ivoire)

Akoua Simon Toussaint KOMENAN

*Doctorant en 3^{ème} année à l'Université Peleforo GON COULIBALY de
Korhogo Côte d'Ivoire
komenantoussaint@gmail.com*

Kassoum TRAORE

*Maîtres de Conférences,
Université Peleforo GON COULIBALY de Korhogo
Côte d'Ivoire
Chercheur associé au Centre Ivoirien de Recherches et Sociales (CIRES-
Abidjan) traorekassfr@yahoo.fr*

Résumé

Notre étude a pour objectif de décrire les conséquences socio-économiques des accidents de motos-taxis dans les villes de Korhogo et Bouaké. Ces conséquences doivent être perçus comme les répercussions des accidents sur les conditions de vie des acteurs du secteur des motos taxis et sur les populations prenant en compte leur santé et leurs situations économique et sociale. Ce travail s'inscrit ainsi dans une perspective d'évaluation du coût socio-économique des accidents de motos taxis en ayant pour repère l'état physique des accidentés, les personnes en charge des accidentés, l'appréciation du coût des traitements, l'état affectif des accidentés et leurs conditions sociales. Dans le cadre de cette étude, nous avons utilisé comme technique de collecte de données : la recherche documentaire, l'observation directe, l'entretien semi dirigé auprès de différentes structures, des questionnaires adressés à plusieurs acteurs : conducteurs de motos taxis, victimes d'accidents de motos taxis, aides-soignants et aidants familiaux. Les résultats de l'étude montrent que plus 80% des victimes d'accidents de motos taxis ne pourront plus jamais reprendre leurs activités, de facto pourront plus contribuer à l'économie locale, devenant ainsi des charges sociales à la fois pour leurs familles et pour l'Etat. Par ailleurs, ces victimes porteront à vie de nombreuses pathologies sanitaires entre autres les handicaps physiques et des pathologies psychologiques notamment l'absence de motivation, la crise d'humeur, le repli sur soi, l'anxiété, les troubles de la mémoire etc. De plus, ces victimes devront vivre à jamais avec de nombreuses difficultés sociales. Il s'agit du recours à d'autres personnes pour des tâches quotidiennes, à la non-participation aux activités religieuses et associatives, à cela s'ajoute les problèmes de couple (querelles entre conjoints et dérèglement de la vie sexuelle) et ceux liés à un membre de la famille (rejet d'un membre de la famille).

Mots-clés : Conséquences, socio-économiques, accident, motos-taxis.

Abstract

Our study aims to describe the socio-economic consequences of motorcycle taxi accidents in the cities of Korhogo and Bouaké. These consequences must be seen as the repercussions of accidents on the living conditions of those involved in the motorcycle taxi sector and on populations taking into account their health and their economic and social situations. This work is thus part of a perspective of evaluating the socio-economic cost of motorcycle taxi accidents, taking into account the physical state of the accident victims, the people in charge of the accident victims, the assessment of the cost of treatment, the emotional state of accident victims and their social conditions. As part of this study, we used as data collection techniques: documentary research, direct observation, semi-directed interviews with different structures, questionnaires addressed to several actors: motorcycle taxi drivers, victims of motorcycle taxi accidents, nursing assistants and family caregivers. The results of the study show that more than 80% of victims of motorcycle taxi accidents will never be able to resume their activities, de facto will no longer be able to contribute to the local economy, thus becoming social charges both for their families and for the state. Furthermore, these victims will carry for life numerous health pathologies including physical handicaps and psychological pathologies including lack of motivation, mood crisis, withdrawal, anxiety, memory problems, etc. In addition, these victims will have to live forever with many social difficulties. This involves recourse to other people for daily tasks, non-participation in religious and associative activities, to which is added couple problems (quarrels between spouses and disruption of sexual life) and those linked to a family member (rejection of a family member).

Key words: Consequences, socioeconomic, accident, motorcycle taxis.

Introduction

Les deux et trois-roues motorisées (2-3RM) deviennent l'un des principaux moyens de transport pour les personnes et les marchandises dans plusieurs pays. Ils attirent des utilisateurs de plus en plus divers (OMS, 2017). En Côte d'Ivoire comme dans bon nombre de pays africains, les 2-3RM sont fortement utilisées comme moyen de transport collectif à but lucratif. Cette forme d'activité est communément appelée « *motos taxis* ».

Apparu pendant la crise militaro-politique de 2002 en Côte d'Ivoire, l'activité de motos taxis est devenue un moyen privilégié de mobilité des populations et demeure très important dans les modes de déplacement dans la partie centre, nord et ouest de la Côte d'Ivoire. Selon Kassi-djodjo (2013) dans la ville de Bouaké, l'activité émerge à la suite du déclenchement de la guerre à la faveur de l'exode de la

population, le ralentissement des activités économiques, la réduction des échanges avec la capitale économique, la paupérisation accrue de la population locale et le dysfonctionnement du système de transport local. Cette situation est similaire à Korhogo. Selon Memon et Sangaré (2018), le début de la crise militaro politique de septembre 2002 marque l'émergence des engins motorisés en général et en particulier des motos-taxis dans le département de Korhogo. Si cette activité rend d'énormes services aux populations, elle est source de nombreux accidents de circulation.

À Bouaké, ville située au centre du pays, selon les services de constat de la brigade routière du ministère des Transports, 9 sur 10 des accidents constatés sont du fait des motos taxis. Selon Krah et *al.*, (2013), les données épidémiologiques des accidents de moto collectées des urgences chirurgicales du Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Bouaké montrent que les accidents de moto constituent 79,7% des accidents de la voie publique avec 71,3% de blessés. Les accidents entre moto et moto sont les plus fréquentes avec les blessés estimés des conducteurs de moto (57%), et les passagers de moto (22,5%).

Dans la ville de Korhogo au nord du pays, la plupart des accidents de circulation impliquent les motos taxis. Les statistiques fournies par le Groupement des Sapeurs-Pompiers Militaires (GSPM) en 2018 indiquent que sur la période 2014 et 2015, il y'a eu 1453 interventions dont 1059 concernaient les accidents de la circulation. Les décès sur cette même période étaient de 48 cas dont 40 cas concernaient les engins à deux-roues, soit 83%. En 2016, le nombre d'intervention était de 1220 avec 824 cas pour les accidents de circulation, pour 69 décès au total dont 55 concernant les engins à deux-roues, soit 79%. Pour l'année 2017, 1240 interventions avec 881 cas pour les accidents de circulation, pour 59 décès au total dont 50 concernant les engins à deux-roues, soit 84%. De plus, les données du GSPM (2022) indiquent que les chutes à motos et les collisions entre motos sont les plus récurrents. Pour les chutes à moto, le GSPM a enregistré 278, 316 et 389 cas d'accidents respectivement en 2019, 2020 et 2021. Pour les collisions entre motos, le GSPM a enregistré 370, 343 et 388 cas d'accidents respectivement sur les mêmes périodes.

Ces chiffres alarmants démontrent que les accidents de circulation en particulier ceux impliquant les motos taxis engendrent de nombreuses souffrances, des pertes en vie humaine et surtout des coûts sociaux énormes. Cette étude portant sur les conséquences socio-économiques des accidents de motos-taxis dans les villes de Korhogo et Bouaké vise à évaluer le coût socio-économique des accidents de motos taxis. Ce fardeau socio-économique s’articule sur l’état physique des victimes, les personnes en charge des accidentés, le coût des traitements, l’état affectif des accidentés et leurs conditions sociales.

1- Méthodologie de l’étude

L’étude a privilégié l’approche mixte. Cette combinaison d’approche a consisté à mobiliser aussi bien les données quantitatives que qualitatives. Pour bien mener la collecte de données, quatre techniques ont été utilisées. Il s’agit de la recherche documentaire, l’observation, les entretiens et l’enquête par questionnaire.

L’approche quantitative à travers une fiche questionnaire standardisée a été adressée à la fois aux victimes, aux aides-soignants et aux aidants familiaux. L’approche qualitative à travers des guides d’entretiens semi-directifs ont été adressés aux responsables des différentes structures (le Ministère des Transports, les Mairies, les Préfectures, les Groupements des Sapeurs-Pompiers Militaire (GSPM), les Préfectures de Police, le Centre Hospitalier Régional de Korhogo, le Centre Hospitalier Universitaire de Bouaké).

Pour constituer la base de données des victimes d’accidents de motos taxis, nous avons utilisé l’échantillonnage par réseaux. Cet échantillonnage a permis de prendre en compte plusieurs réseaux menant aux victimes. Il s’agit des centres de santé universitaires et régionaux de même que les syndicats de motos taxis. Ainsi, nous nous sommes rendus dans le Centre Hospitalier Régional de Korhogo et dans le Centre Hospitalier Universitaire de Bouaké sur une période de six (6) mois afin d’identifier ces victimes. De plus, nous nous sommes orientés vers les syndicats de motos taxis pour avoir accès aux victimes de leur corporation dont ils ont connaissance. Les critères de sélection furent les suivants : avoir été la cible d’un accident de moto taxi, être conducteur, client ou passager. En somme, 55 conducteurs

victimes et 205 clients victimes ont été interrogés dans les villes de Korhogo et de Bouaké.

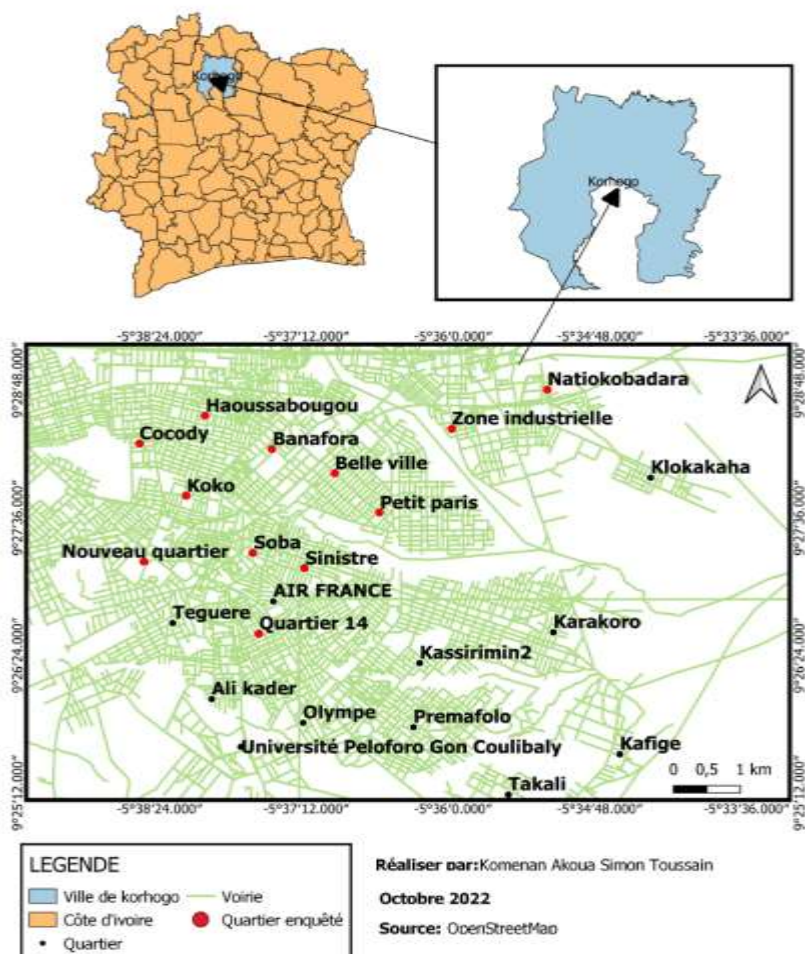
Pour le traitement des données, nous avons privilégiés deux approches d'analyse des données, à savoir les approches quantitative et qualitative. Le choix de ces deux approches se justifie par le type de recherche mené à savoir la recherche par la méthode mixte. Au niveau quantitatif, les données ont été traitées de manière informatique avec les logiciel Sphinx Millenium et SPSS. Ils ont permis de faire des analyses descriptives uni-variées. Pour le volet qualitatif, les données ont fait l'objet d'une analyse approfondie de contenu à partir du regroupement des catégories des variables.

2- Présentation des localités de l'étude

2.1- Présentation de la ville de Korhogo

Située à 635 km d'Abidjan (capitale économique du pays), Korhogo est la troisième ville la plus peuplée de la Côte d'Ivoire et la plus grande ville du nord du pays. Elle couvre une superficie de 12.500 Km², soit 3,9% du territoire national, pour une population estimée à 440.926 habitants (RGPH, 2021). La population est composée d'autochtones Senoufo (Tiembara, les Fodonon, les Nafara, les Kafiré) les plus nombreux ainsi que les Malinkés, d'allochtones originaires de diverses régions de la Côte d'Ivoire et d'allogènes ressortissants des autres pays, notamment de la CEDEAO entre autres les Burkinabés, Maliens, Nigériens, Guinéens, etc. (Voir la figure ci-dessous la carte de la ville de Korhogo)

Figure 1 : la carte de la ville de Korhogo



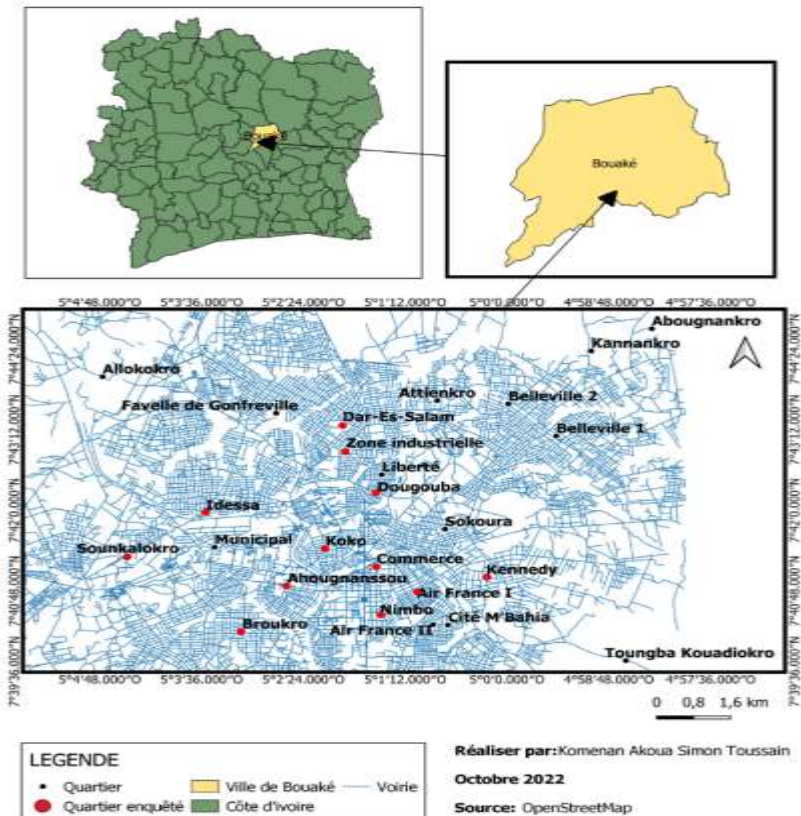
Qu'en est de la situation géographique de la ville de Bouaké ?

2.2- Présentation de la ville de Bouaké

La ville de Bouaké, est située au centre de la Côte d'Ivoire. Elle est la seconde ville du pays avec une population de 832.371 habitants (RGPH, 2021). Elle est située à 350 km de la capitale économique

Abidjan. Elle est composée d'une quarantaine de quartiers et s'étend sur une superficie de 71,788 Km² (Mairie, 2022). Bouaké appartient au V baoulé, qui constitue une zone de transition forêt-savane. À la création de la ville (en 1910), Bouaké était essentiellement peuplée d'autochtones baoulés, d'Africains émigrés et de troupes sous l'uniforme français. À l'indépendance de la Côte d'Ivoire, en 1960, la population était estimée à 60.000 habitants. Dix ans plus tard, cette population a doublé grâce à une immigration issue des pays voisins (Guinée-Conakry, Mali, Burkina Faso, Niger et Sénégal) et à une forte natalité (Voir la figure ci-dessous la carte de la ville de Bouaké)

Figure 2 : la carte de la ville de Bouaké



Après une brève présentation des localités de l'étude, quels sont les résultats obtenus ?

3- Résultats

Les résultats de l'étude s'articulent autour du profil des conducteurs et Passagers victimes d'accidents de motos taxis, des répercussions sociales des accidents de motos taxis, la situation sanitaire des personnes après l'accident, les problèmes sociaux occasionnés par l'accident, les pathologies psychologiques en lien avec l'accident et les répercussions économiques des accidents.

3.1- Profil des conducteurs et passagers victimes d'accidents de motos taxis

Cette partie présente le profil des conducteurs victimes d'accidents de motos taxis dans les villes de Korhogo et de Bouaké. Il s'agit, en effet, d'une présentation des victimes avec les spécificités.

3.1.1- Profil des conducteurs victimes d'accidents de motos taxis

Le profil des conducteurs est présenté selon l'âge des conducteurs, en fonction du type de moto impliqué dans l'accident et le genre (sexe) le plus enclin aux accidents.

Tableau 1 : Répartition des conducteurs victimes selon les tranches d'âges

| Age | Korhogo | | Bouaké | |
|--------------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | Effectif. | Pourcentage | Effectif. | Pourcentage |
| [15-25[| 8 | 32% | 10 | 33,33% |
| [25-35[| 7 | 28% | 9 | 30% |
| [35-45[| 4 | 16% | 5 | 16,67% |
| [45-60[| 3 | 12% | 3 | 10% |
| Plus de 60 | 3 | 12% | 3 | 10% |
| TOTAL | 25 | 100% | 30 | 100% |

Source : Données enquêtes, 2023

Les données du tableau indiquent qu'à Korhogo comme à Bouaké, la tranche d'âge des conducteurs victimes de motos taxis est comprise

entre 15 à 25 ans et entre 25 à 35 ans avec respectivement 32% et 28% à Korhogo et de 33,33% et 30% à Bouaké.

Cependant, les données indiquent que les conducteurs victimes de motos ayant les tranches d'âge de 35 à 45 ans, de 45 à 60 ans et plus de 60 ans enregistrent les proportions les plus faibles. A Korhogo, nous avons 16% des conducteurs victimes dont l'âge est compris entre 35 à 45 ans, 12% dont l'âge varie entre 45 à 60 ans et 12% dont l'âge est plus de 60 ans. A Bouaké, les résultats révèlent que 16,67% des conducteurs victimes ont l'âge compris entre 35 à 45 ans, 10% dont l'âge varie entre 45 à 60 ans et 10% dont l'âge est plus de 60 ans.

Au regard de ces données, nous retenons que les conducteurs victimes de motos taxis sont généralement les jeunes. A l'analyse, l'on peut lier, ce fait au phénomène de la jeunesse, de la non-maitrise du code de la route, ou encore à l'idée d'obtenir une recette élevée à la fin de la journée. Sur cette base, quels sont les types d'engins qui subissent fréquemment les accidents dans ces villes ?

Le **tableau 2**, nous donnent les statistiques des catégories de motos qui subissent le plus les accidents.

Tableau 2: Répartition du type de moto/engins impliqués dans les accidents

| Types ;=de moto/engins | Korhogo | | Bouaké | |
|---------------------------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | Effectif. | Pourcentage | Effectif. | Pourcentage |
| Moto à deux roues | 8 | 32,0% | 21 | 70,0% |
| Moto à trois roues | 17 | 68,0% | 9 | 30,0% |
| TOTAL | 25 | 100% | 30 | 100% |

Source : Données enquêtes, 2023

A la lecture du tableau, l'on observe que dans la ville de Korhogo, les motos taxis à deux roues sont impliqués à 32% dans les accidents, alors que les motos taxis à trois roues le sont à 68%. Dans la ville de Bouaké, les motos taxis à deux sont impliqués à 70% et les motos à trois roues impliquées à 30% dans les accidents.

A l'analyse, l'on s'aperçoit que les tricycles sont plus impliqués dans les accidents routiers que les motos à deux roues dans la ville de Korhogo. Cela peut trouver son explication par l'accroissement de l'activité de "taxi-tricycle" dans cette ville. En effet, il ne se passe de jour sans que vous n'aperceviez un taxi-tricycle transportant des passagers et plusieurs bagages ensemble.

Communément appelé "tabapkeule" en langue locale qui signifie « soulever le pied et monter », ce moyen de transport est donc prisé par la population, notamment les femmes. Elles l'utilisent pour participer à de nombreuses activités en autres funérailles, baptêmes, mariages et surtout pour le commerce. Par exemple, pendant les jours de marché, elles ont recours à ce moyen de transport pour faire sortir leurs marchandises des villages vers le centre de rencontre qui mobilise de nombreuses personnes. Il faut noter également que ce moyen de transport est apprécié par la population par rapport à son coût du transport qui varie de 100 F cfa à 500 F cfa contrairement aux motos taxis à deux roues qui ont un coût de transport un peu plus élevé allant de 200 F cfa à 1000 F cfa.

Comparativement à Korhogo, cette activité est moins développée dans la ville de Bouaké, ce sont les motos taxis à deux roues qui sont dominants. Après avoir interrogé le type de motos impliqués dans les accidents, qu'en est-il du genre en ce qui concerne les victimes ?

Le tableau ci-dessous présente les victimes en termes de genre. Ces informations sont importantes dans la mesure où elles permettent d'indiquer la pratique de cette activité selon le sexe.

Tableau 3 : Répartition des conducteurs victimes selon le genre

| Genre | Korhogo | | Bouaké | |
|--------------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | Effectif. | Pourcentage | Effectif. | Pourcentage |
| Masculin | 25 | 100,0% | 30 | 100,0% |
| Féminin | 00 | 00,0% | 00 | 00,0% |
| TOTAL | 25 | 100% | 30 | 100% |

Source : Données enquêtes, 2023

Les données des enquêtes indiquent que les conducteurs victimes d'accidents de motos taxis sont à 100% des hommes à Korhogo

comme à Bouaké. Cela se justifie par le fait que les conducteurs de motos taxis sont pour l’instant des hommes.

On retient que cette activité est pratiquée par les hommes. Les femmes sont absentes dans ce secteur pour l’instant. Après le profil des conducteurs de motos taxis victimes des accidents, intéressons-nous maintenant au profil des passagers victimes.

3.1.2- Profil des Clients/Passagers victimes des accidents de motos taxis

Cette partie présente le profil des clients/passagers victimes d’accidents de moto taxis de la ville de Korhogo et de Bouaké. Ce profil s’articule autour de l’âge et du genre. Le tableau ci-dessous présente la situation des passagers victimes selon l’âge.

Tableau 4 : Répartition des clients/passagers victimes d’accidents de motos taxis de la ville de Korhogo et de Bouaké selon l’âge

| Age | Korhogo | | Bouaké | |
|--------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | Effectif. | Pourcentage | Effectif. | Pourcentage |
| [0-5[| 9 | 9,0% | 10 | 9,5% |
| [5-15[| 29 | 29,0% | 29 | 27,6% |
| [15-25[| 47 | 47,0% | 51 | 48,6% |
| [25-40[| 10 | 10,0% | 10 | 9,5% |
| Plus de 40 | 5 | 5,0% | 5 | 4,8% |
| TOTAL | 100 | 100% | 105 | 100% |

Source : Données enquêtes, 2023

Au regard du tableau, il ressort des résultats plusieurs tranches d’âge concernées par les accidents de motos taxis. Dans la ville de Korhogo, les clients/passagers victimes des accidents de motos taxis ayant les tranches d’âge compris entre 5 à 15 ans et 15 à 25 ans ont les effectifs les plus élevés avec respectivement 29% et 47% tandis que celles dont l’âge varie entre 0 à 5 ans, entre 25 à 40 ans, de 40 ans et plus ont les effectifs les plus faibles, avec respectivement 10 % et 5%.

A Bouaké, les clients/passagers qui ont les tranches d’âge compris entre 5 à 15 ans et 15 à 25 enregistrent des effectifs élevés avec respectivement 27,6% et 48,6%. Tandis que celles dont l’âge varie de

0 à 5 ans, de 25 à 40 ans, de 40 ans et plus ont les effectifs faibles avec respectivement 9,5%, 9,5% et 4,8%.

Au regard des données, on s’aperçoit que les accidents de motos taxis concernent toutes les couches sociales, entre autres les enfants, les adolescents et les adultes. Toutefois, les catégories des populations les plus impliquées dans les accidents restent les jeunes. Ce grand nombre des jeunes impliqués dans les accidents de motos taxis pourrait s’expliquer par le fait que les jeunes représentent une part importante de la population et alimentent les activités quotidiennes des différentes villes.

Après avoir interrogé les tranches d’âge concernées par les accidents de motos taxis, qu’en est-il du genre (sexe) en ce qui concerne les victimes ? Le tableau ci-dessous présente les victimes selon le genre.

Tableau 5 : Répartition des clients/passagers victimes d’accidents de motos taxis selon le genre

| Genre | Korhogo | | Bouaké | |
|--------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | Effectif. | Pourcentage | Effectif. | Pourcentage |
| Masculin | 35 | 35,0% | 66 | 62,9% |
| Féminin | 65 | 65,0% | 39 | 37,1% |
| TOTAL | 100 | 100% | 105 | 100% |

Source : Données enquêtes, 2023

A la lecture du tableau, il ressort des résultats que les clients/passagers victimes d’accidents de motos taxis à Korhogo sont à 65% des femmes (soit 65 femmes) et à 35% des hommes (soit 35 hommes). Dans la ville de Bouaké, les hommes représentent plutôt 62,9% (soit 66 hommes) et les femmes 37,1% (soit 39 femmes). En somme, on observe que les passagers victimes d’accidents de moto taxis à Korhogo sont majoritairement des femmes tandis qu’à Bouaké, ce sont les hommes qui le sont. Cette situation pourrait s’expliquer par le fait qu’à Bouaké, il existe d’autres moyens de transports (taxis véhicules, les gbaka, bus Sotra, etc.) alors qu’à Korhogo, il n’y a pas d’alternative à part ce moyen de transport.

Après avoir présenté de manière générale, le profil des victimes des accidents de motos taxis, abordons les répercussions sociales des accidents de motos taxis.

3. 2 Répercussion sociale des accidents chez les conducteurs et passagers de motos taxis

Les accidents ont des répercussions sociales à la fois chez les conducteurs et les passagers. Intéressons-nous à l'inaptitude au travail chez le conducteur lié à un handicap physique.

3.2.1- Inaptitude au travail chez les conducteurs dû à un handicap physique

L'inaptitude au travail renvoie aux cas d'invalidité résultant des accidents de motos taxis. Comment celle-ci se présente chez les conducteurs ?

Tableau 6 : Répartition des conducteurs victimes d'accident de motos taxis

| Inaptitude au travail chez le conducteurs du à handicap physique | Korhogo | | Bouaké | |
|--|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | Effectif. | Pourcentage | Effectif. | Pourcentage |
| Oui | 2 | 8,0% | 6 | 20,0% |
| Non | 23 | 92,0% | 24 | 80,0% |
| TOTAL | 25 | 100% | 30 | 100% |

Source : Données enquêtes, 2023

Les accidents routiers ont un impact sur l'activité des conducteurs. A Korhogo, 92% des victimes ont dû arrêter leur activité de conduite contre 8% qui ne l'ont pas fait. A Bouaké, c'est 80% des victimes qui ont dû interrompre leur activité contre 20% qui ne l'ont pas fait.

Au regard des données, les accidents routiers ont pour conséquence immédiate l'inaptitude au travail. Cette situation se présente comme un handicap social pour les conducteurs de motos taxis qui ne peuvent plus être productive pour la société. Ces accidents privent ainsi les conducteurs de leur revenu et engendre pour la famille des victimes des charges sociales à supporter. C'est en ce sens qu'un parent de victimes affirme que : « *l'accident est un véritable fardeau, en plus de l'handicap physique qu'il engendre, il prive la victime de son emploi tout en laissant à la famille une charge sociale, même à votre pire ennemi ne lui souhaité pas un accident* ».

La situation reste ainsi difficile pour les conducteurs de motos taxis, un conducteur victime estime que : « *vous voyez je suis à présent à la maison, vous constatez mon état, je ne pourrai plus jamais reprendre cette activité, et je n'ai aucun soutien financier, je suis devenu pratiquement un enfant* ».

Si les conducteurs de motos taxis sont privés de leur activité ou encore inapte à leur emploi, qu'en est-il pour les passagers ou clients victimes d'accidents de motos taxis ?

3.2.2- Inaptitude au travail chez les passagers dû à un handicap physique

Tableau 7 : Répartition des clients/passagers victimes d'accidents de motos taxis selon le genre

| Aptitude ; au travail chez les passagers du à handicap physique | Korhogo | | Bouaké | |
|---|------------|-------------|-----------|-------------|
| | Effectif. | Pourcentage | Effectif. | Pourcentage |
| Oui | 12 | 12,0% | 15 | 14,3% |
| Non | 88 | 88,0% | 90 | 85,7% |
| TOTAL | 100 | 100% | 30 | 100% |

Source : Données enquêtes, 2023

Les passagers ou encore les clients sont les secondes victimes d'accidents de motos taxis. Dans la ville de Korhogo, 88% des passagers victimes ont dû arrêter leur activité, à Bouaké, ces victimes ayant interrompu leur activité représentent 85,7%. Cette interruption d'activité dans les deux villes est due à un handicap physique à la suite d'un accident de motos taxis. Ces données montrent l'impact des accidents sur l'activité des clients. Parmi ceux-ci, on y trouve des fonctionnaires, des élèves, des étudiants, des commerçants, des ouvriers, etc.

Ainsi, les victimes d'accidents de motos taxis sont de tout genre et de toutes corporations professionnelles. Un enquêté au CHR de Korhogo parent d'élève relate son expérience vécue en ces termes : « *Mon fils à faire un accident de moto taxi, ils étaient trois sur la moto, le conducteur, mon fils et son ami. L'ami de mon fils a eu une fracture*

au bras, le conducteur fut grièvement blessé avec une épaule déboîtée, mon fils quant à lui a eu grande blessure à la tête et au visage. À présent où je vous parle, ce sont des soins à ne point finir, et les deux enfants ne peuvent pas continuer les cours ». Cet exemple d'interruption de cours pour les élèves reste édifiant toutefois intéressons-nous à un autre cas.

En fait, il s'agit d'une institutrice victime d'accidents de motos taxis, son mari rapporte les faits : *« Ma femme a pour habitude d'utiliser les motos taxis pour se rendre dans son école. Un lundi matin autour de 6h, elle emprunte une moto pour rejoindre son école, après 10 min je reçois un appelle me disant que ma femme a fait un accident, je me rends immédiatement sur le lieu, je la trouve couché agonissant, avant mon arrivé les gens avaient déjà appelé les sapeurs-pompiers, elle est urgemment transportée au CHU de Bouaké pour les soins, elle a pu être sauvé cependant elle a été amputée. A présent ou je vous parle, elle n'arrive plus à se rendre à son lieu de travail, je vous dis l'accident est dévastateur ».*

Si après un accident, les passagers ne parviennent pas à reprendre leurs activités, il faut nécessairement interroger leur état de santé, c'est cette dimension que nous allons aborder dans les lignes qui suivent.

3.3 Situation sanitaire des personnes après l'accident de motos taxis

Cette dimension s'articule notamment sur l'état de santé des victimes, analysons celui des conducteurs victimes d'accidents de motos taxis.

3.3.1- Etat de santé des conducteurs de motos taxis après l'accident

L'état de santé renvoie dans notre contexte à la situation sanitaire de la victime après l'accident. Nous utilisons la modalité santé recouvrée pour désigner la guérison ou le rétablissement de la victime après l'accident et la modalité santé non recouvrée pour exprimer le contraire.

Tableau 8 : Répartition de l'état de santé des conducteurs victimes après l'accident

| Etat de santé des conducteurs | Korhogo | | Bouaké | |
|-------------------------------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | Effectif. | Pourcentage | Effectif. | Pourcentage |
| Santé recouvrée | 2 | 8,0% | 2 | 6,7% |
| Santé non recouvrée | 23 | 92,0% | 28 | 93,3% |
| TOTAL | 25 | 100% | 30 | 100% |

Source : Données enquêtes, 2023

Ainsi, selon les données, dans la ville de Korhogo, 92% des victimes d'accidents de motos taxis n'ont pas recouvrées la santé. A Bouaké, c'est 93,3% des victimes d'accidents de motos taxis qui n'ont également pas recouvrées la santé.

Ces données permettent de constater que lorsqu'un conducteur de motos taxis fait un accident, il est difficile pour lui de retrouver sa santé initiale. C'est ce qui ressort des propos d'un médecin chirurgien qui affirme que : *« les accidentés de moto sont généralement les plus difficile à traiter, en raison de la gravité des chocs auxquels ils sont confrontés, pour la grande majorité, ce sont des traumatismes crâniens et pour une minorité les fractures quand ils ont la chance ou des blessures légères, ils peuvent subir pour un accident en moyenne trois opération ».*

Les accidents routiers détériorent ainsi la santé des conducteurs victimes en leur faisant endurer de nombreuses souffrances. Par rapport à cette réalité un conducteur victime d'accident souligne en ces termes : *« chaque mois je dois me rendre à l'hôpital pour des soins, chaque mois je dois faire face financièrement à des soins, vraiment c'est difficile ».*

Si à plus de 80%, les conducteurs victimes d'accidents de motos taxis ne recouvrent pas la santé, qu'en est-il pour les clients/passagers ?

3.3.2- Etat de santé des passagers victimes après l'accident

Tableau 9 : Répartition de l'Etat de santé des clients/passagers victimes après l'accident

| Etat de santé des passagers | Korhogo | | Bouaké | |
|-----------------------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | Effectif. | Pourcentage | Effectif. | Pourcentage |
| Santé recouvrée | 4 | 4,0% | 7 | 6,7% |
| Santé non recouvrée | 96 | 96,0% | 98 | 93,3% |
| TOTAL | 100 | 100% | 105 | 100% |

Source : Données enquêtes, 2023

A la lecture du tableau, l'on peut retenir que la situation reste similaire chez les passagers. On observe que 96% des passagers à Korhogo n'ont pas recouvré la santé. A Bouaké, ce pourcentage est estimé à 93,3%. Nous pouvons conclure que les clients/passagers victimes d'accidents de motos taxis ne recouvrent pas la santé à plus de 90%. Nous avons pu constater qu'en raison de la gravité des accidents de moto, il était difficile pour les victimes de retrouver leur santé.

Les accidents de motos taxis dans les villes se présentent dès lors comme un véritable problème de santé publique. C'est en ce sens que l'un des médecins des urgences chirurgicales du CHU de Bouaké affirme que : « *les accidents de moto représentent l'une des premières causes d'hospitalisation, parfois le nombre d'accidenté est assez pléthorique ce qui rend difficile leur prise en charge* ».

Cette situation relative à l'état de santé des accidentés de motos taxis est partagée par le corps médical du CHR de Korhogo. L'infirmier Major du service des urgences chirurgicales s'exprime sur la question en affirmant que : « *Chaque jour nous enregistrons des accidentés de moto, nous faisons de notre mieux pour sauver des vies, ce qui rend parfois la tâche difficile, c'est l'évacuation des accidentés, pour une meilleure prise en charge des victimes, il faut un système d'évacuation rapide des accidentés, aussi ce qu'il faut retenir le rétablissement un accidenté prend assez de temps* ».

Au-delà de l'état de santé des victimes, ne sont-ils pas confrontés à d'autres difficultés ? La réponse à cette question, nous conduit à aborder les problèmes sociaux lié à l'accident chez les victimes, notamment les conducteurs et les clients/passagers.

3.4 Problèmes sociaux liés à l'accident chez les conducteurs et les clients/passagers

Par problèmes sociaux, il faut entendre les difficultés sociales auxquelles les conducteurs et les clients/passagers sont confrontés suite à un accident routier. Intéressons-nous en premier aux conducteurs.

3.4.1- Difficultés sociales liées à l'accident chez les conducteurs de motos taxis

Tableau 10 : Récapitulatif des problèmes sociaux liés aux accidents au niveau des conducteurs

| Les problèmes sociaux en lien avec l'accident | Korhogo | | Bouaké | |
|--|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | Effectif. | Pourcentage | Effectif. | Pourcentage |
| Recours à d'autres personnes pour des tâches quotidiennes | 16 | 64,0% | 25 | 83,3% |
| Non-participation aux activités religieuses et associatives | 15 | 60,0% | 27 | 90,0% |
| Problème de couple (querelles entre conjoints et dérèglement de la vie sexuelle) | 16 | 64,0% | 26 | 86,7% |
| Problème avec un membre de la famille (rejet familial) | 18 | 72,0% | 21 | 70,0% |
| TOTAL | 25 | 100% | 30 | 100% |

Source : Données enquêtes, 2023

Il est significatif de souligner que le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (4 au maximum).

Ainsi, à la lecture du tableau, il ressort que plus de 60% dans la ville de Korhogo, les conducteurs de motos taxis sont confrontés à de

nombreux problèmes sociaux. Il s'agit du recours à d'autres personnes pour des tâches quotidiennes, à la non-participation aux activités religieuses et associatives. A cela s'ajoute les problèmes de couple et ceux liés à un membre de la famille. Dans la ville de Bouaké, les victimes énoncent aussi ces mêmes problèmes à plus de 70%.

Au regard des données, les problèmes sociaux dominent le vécu des conducteurs victimes d'accidents de motos taxis. Cette dimension de l'accident retient notre attention, car l'aspect social de l'accident est moins considéré dans la prise en charge des victimes.

C'est en ce sens qu'un conducteur victime d'accident de moto taxi affirme que : *« l'accident que vous voyez là, la chose la plus difficile à supporter c'est vivre avec les autres, je veux dire ami, parent, femme etc. En fait, on te traite après l'accident comme un enfant, d'autres même te rejette, certains vont jusqu'à raconter des mauvaises choses sur ta personne, et tu es obligé d'accepter parce que tu n'as pas le choix. Pour tout ce que tu dois faire tu as besoin d'eux, on ne peut que se remettre à Dieu »*.

En dehors des conducteurs, les clients/passagers victimes ne sont-ils pas eux aussi confrontés aux problèmes sociaux ? Abordons le cas de ceux-ci pour en savoir davantage.

3.4.2- Difficultés sociales liées à l'accident chez les clients/passagers

Tableau 11 : Récapitulatif des problèmes sociaux liés aux accidents au niveau des passagers

| Les problèmes sociaux liés à l'accident | Korhogo | | Bouaké | |
|---|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | Effectif. | Pourcentage | Effectif. | Pourcentage |
| Recours à d'autres personnes pour des tâches quotidiennes | 80 | 80,0% | 90 | 85,7% |
| Non-participation aux activités | 69 | 69,0% | 60 | 57,1% |

| | | | | |
|--|------------|-------------|------------|-------------|
| religieuses et associatives | | | | |
| Problème avec un membre de la famille (rejet familial) | 51 | 51,0% | 40 | 38,0% |
| Problème de couple (querelles entre conjoints et dérèglement de la vie sexuelle) | 25 | 25,0% | 35 | 33,3% |
| TOTAL | 100 | 100% | 105 | 100% |

Source : Données enquêtes, 2023

Il est important de noter que le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (4 au maximum).

Les données nous indiquent que les passagers qu'aussi bien les conducteurs de motos taxis ont également des problèmes sociaux en lien avec l'accident. Dans la ville de Korhogo, 80% des victimes ont recours à d'autres personnes pour des tâches quotidiennes et 69% ne participent pas aux activités religieuses et associatives. De plus, 51% de ces victimes ont un problème avec un membre de leur famille et 25% un problème de couple. Dans la ville de Bouaké, il s'agit des mêmes difficultés qui ont été révélées. A 76,2%, les victimes ont recours à d'autres personnes pour des tâches quotidiennes et 65,7% ne participent pas aux activités religieuses et associatives. Par ailleurs, 65,7% des victimes ont un problème avec un membre de leur famille et 23,8% un problème de couple.

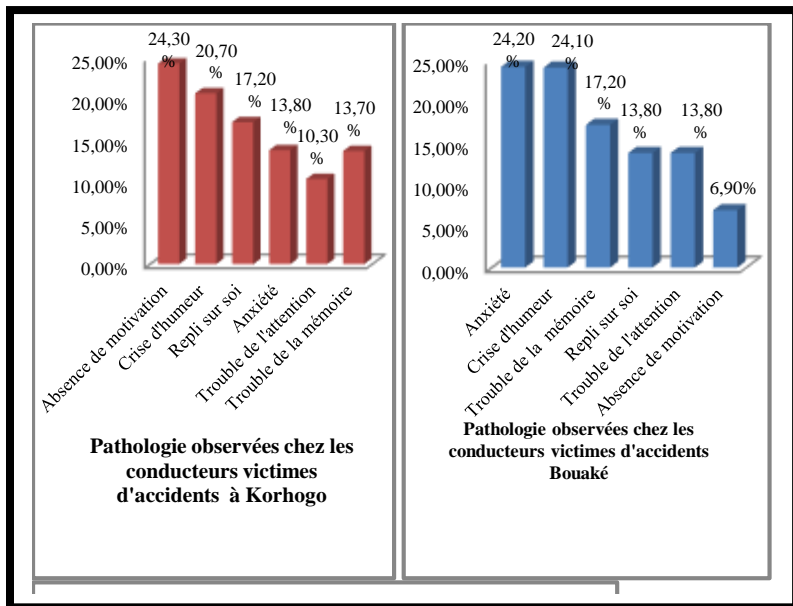
Sur la question des problèmes sociaux un passager ne manque pas de dire que : *« L'accident est un dévastateur, il te prend tout, même le goût à la vie, souvent avec toutes les souffrances que tu vis, tu te dis que la mort est mieux. »*

Au-delà des problèmes sociaux, de nombreuses pathologies sont observées chez les accidentés. C'est l'ensemble de ces pathologies qui retiendront notre attention.

3.5- Pathologies chez les conducteurs et conducteurs victimes d'accidents de motos taxis

3.5.1- Pathologies chez les conducteurs victimes d'accidents de motos taxis

Graphique 1 : Pathologies chez les conducteurs victimes d'accidents de motos taxis



Source : Données enquêtes, 2023

A la lecture de la figure, les résultats des enquêtes révèlent de nombreuses pathologies qui ont été identifiées chez les conducteurs victimes accidents de motos taxis. Cette identification a été rendue possible grâce aux concours et aux dires des proches des victimes, des aides-soignants et des aidants familiaux.

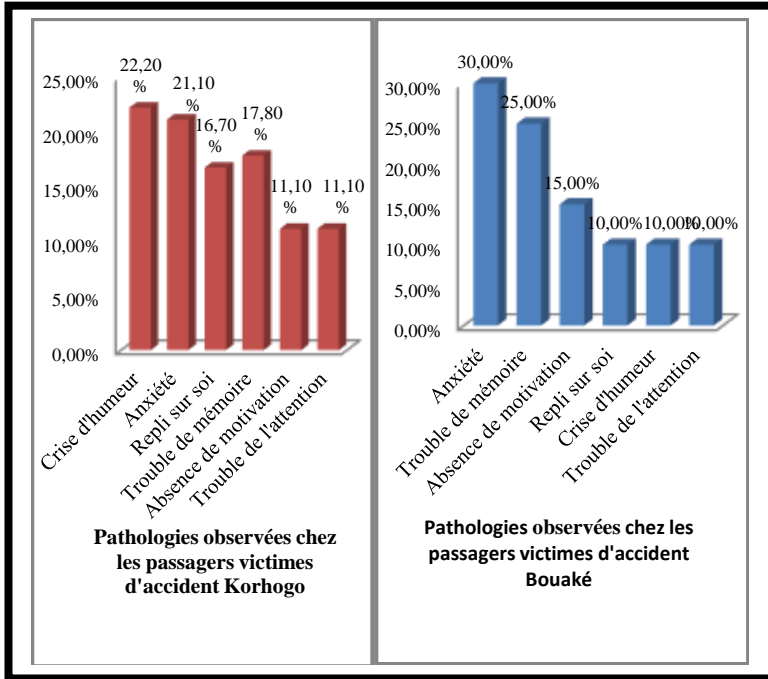
A Korhogo, ces victimes souffrent à 24,3% de l’absence de motivation et à 20,7% d’une crise d’humeur. On observe également à 17,2% le repli sur soi, à 13,8% l’anxiété, à 13,7% des troubles de la mémoire et à 10,3% des troubles de l’attention.

A Bouaké, ces victimes souffrent à 24,2% de l’anxiété et d’une crise d’humeur à 24,1%. On note respectivement le repli sur soi et des troubles de l’attention à 13,8%. De plus, on perçoit les troubles de la

mémoire à 17,2% et une absence de motivation à 6,9%. Si ces pathologies se perçoivent chez les conducteurs, il en est de même pour les passagers, que nous allons aborder.

3.5.2- Pathologies chez les clients/passagers victimes d'accidents de motos taxis

Graphique 2 : Pathologie chez les passagers victimes d'accident de motos taxis



Source : Données enquêtes, 2023

A lecture du graphique, l'on retient que la crise d'humeur et l'anxiété sont les pathologies les plus perçues chez les passagers victimes de Korhogo soit 22,2% et 21,1%. A la suite de cela, on observe le repli sur soi 16,7% et les troubles de la mémoire 17,8%. Au bas de l'échelle, l'absence de motivation 11% et les troubles de l'attention 11,1%.

A Bouaké, on note l'anxiété à 30%, les troubles de la mémoire à 25%, l'absence de motivation à 15%, le repli sur soi, la crise d'humeur et les troubles de l'attention représentent pour chaque part 10%. Les

accidents au-delà des impacts physiques sur l'état de santé des victimes, influencent à la fois l'état psychologique et le comportement des victimes.

A la suite des pathologies observées chez les accidentés, quelles sont les répercussions économiques des accidents de motos taxis ?

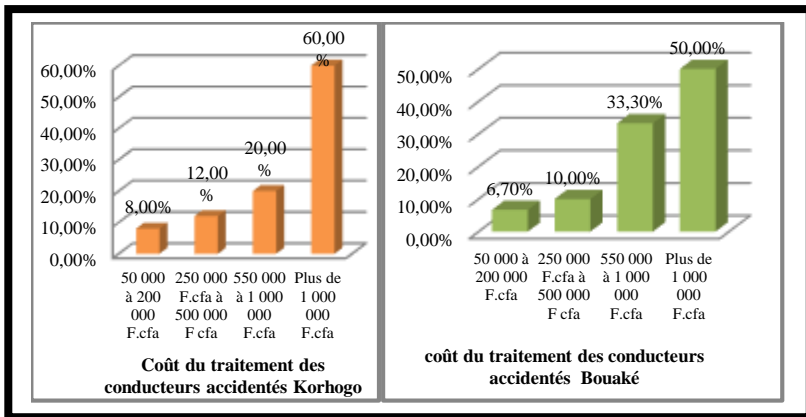
3.6- Répercussion économique des accidents de motos taxis

Cette partie traite des répercussions économiques des accidents chez les conducteurs et les clients/passagers de motos taxis. Elle prend en compte d'une part l'opinion et l'appréciation que les victimes se font du coût de traitement, et d'autres parts s'accroît sur les personnes en charge des traitements.

De ce fait, la première interrogation est de savoir : quels sont les coûts de traitement des victimes de moto taxis ? Le graphique 3 suivant nous indique les statistiques avec l'ampleur du phénomène.

3.6.1- Opinion des conducteurs accidentés sur le coût de traitement

Graphique 3 : Coût du traitement des accidents de motos chez les conducteurs



Source : Données enquêtes, 2023

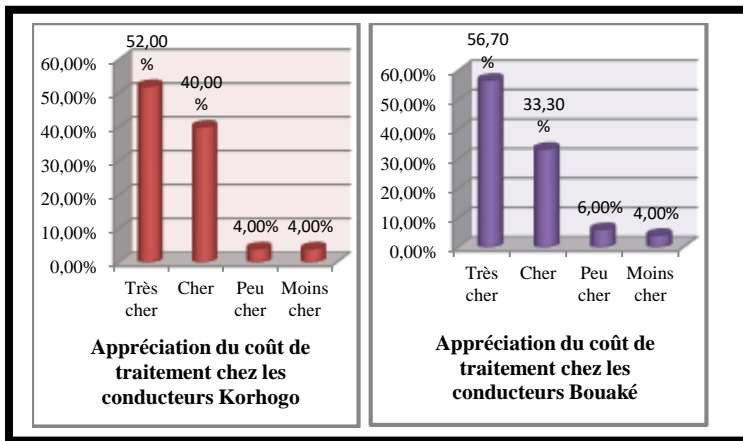
Au regard du graphique, les données d'enquête mettent en exergue le coût du traitement des accidentés victimes d'accident de motos taxis. Dans les deux villes, plus de 50% des victimes soulignent que leurs

traitements médicaux ont coûté plus 1.000.000 Fcfa, soit plus de la moitié des enquêtés. Un quart des victimes à Korhogo et à Bouaké soit 20% à 33% estiment respectivement que leur traitement varie entre 550.000 F cfa et 1.000.000 de Fcfa. Les victimes dont le traitement est compris entre 250.000 F cfa et 500.000 F cfa représentent 10% et 12%, celles dont le traitement oscille entre 50.000 F cfa à 200.000 F cfa représentent respectivement 6,7% et 8%.

Après la présentation du coût du traitement, comment celui est apprécié ? Le graphique 4, nous indique le niveau des appréciations du coût de traitement des accidents chez les conducteurs victimes.

3.6.2 Appréciation du coût de traitement chez les conducteurs de motos taxis accidentés

Graphique 4 : Appréciation du coût de traitement des accidents chez les conducteurs victimes



Source : Données enquêtes, 2023

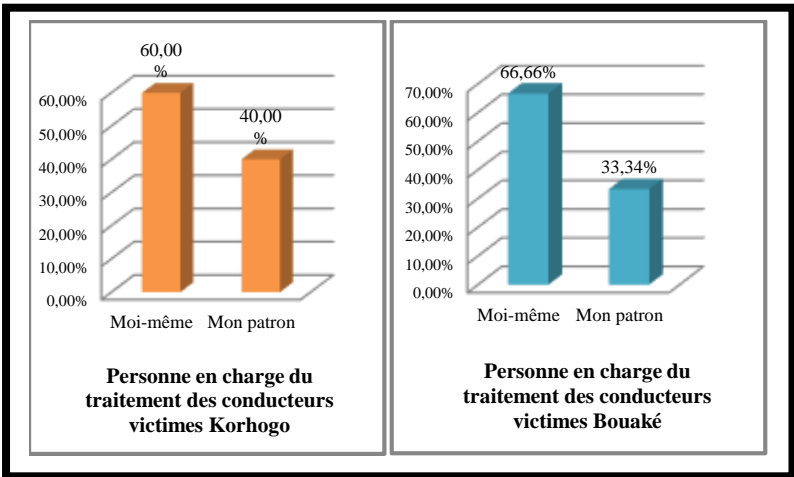
Les données d’enquête montrent que dans la ville de Korhogo, 52% des conducteurs victimes considèrent le coût de traitement très cher, 40% des conducteurs victimes estiment que c’est cher, 4% des victimes pensent que le coût est peu cher et 4% des victimes trouvent que c’est moins cher. En d’autres termes, c’est 92% des conducteurs victimes d’accidents qui considèrent le coût de leur traitement cher. Dans la ville de Bouaké, 56,7% des conducteurs victimes d’accident estiment leurs traitements très chers, 33,3% des victimes pensent que

le coût est cher, 6% des victimes le trouvent peu cher et 4% de ceux-ci affirment moins cher. En somme, c'est 90% des victimes qui pensent le coût du traitement cher. Ces résultats obtenus permettent de noter que la majorité des conducteurs victimes considèrent le traitement cher soit 92% à Korhogo et 90% à Bouaké.

A la suite de l'appréciation du coût de traitement, les frais de traitements sont-ils endossés par le conducteur ou par le patron du conducteur ? Le graphique ci-dessous nous en dit davantage.

3.6.3 Prise en charge du coût de traitement des conducteurs de motos taxis accidentés

Graphique 5 : Personne en charge du coût de traitement chez les conducteurs victimes d'accidents



Source : Données enquêtes, 2023

Dans la ville de Korhogo, les résultats révèlent que les conducteurs victimes d'accidents de motos taxis prennent eux même leurs traitements médicaux en charge à 60% et le patron à 40%. Dans la ville de Bouaké également le conducteur victimes d'accident de motos taxis est responsable financièrement de ses soins de santé à 66,66% et le patron à 33,34%.

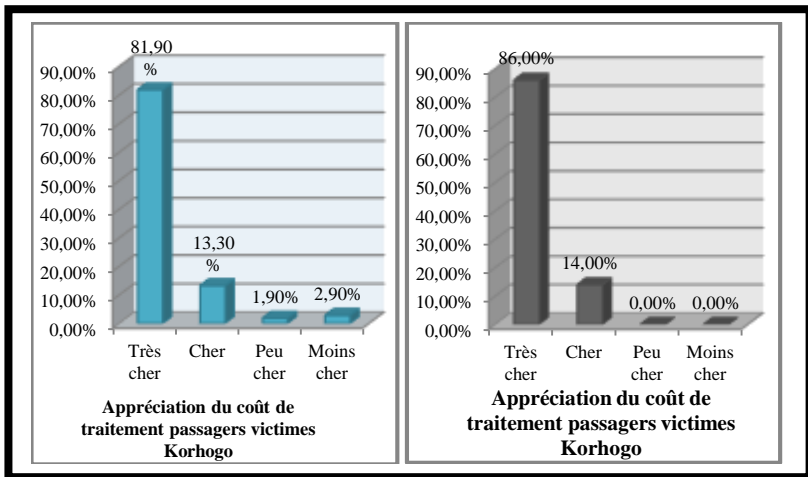
Nous retenons que 60% des victimes prennent entièrement en charge leur traitement et 40% des victimes sont prises en charge par leur

patron. Ce qui montre qu'il y a deux groupes de personnes. Une grande partie des victimes financent leur traitement eux-mêmes et le traitement de l'autre partie des victimes est financé par leur patron. Sur la question une victime affirme que : « *Ce n'est pas facile de se soigner en cas d'accident, parfois ce sont les crédits qu'on prend si le patron est gentil il te vient en aide* ».

La réalité des conducteurs étant décrites, abordons celui des clients/passagers en commençant par l'appréciation du coût de traitement. Les graphiques ci-dessous nous indiquent les coûts des traitements.

3.6.4. Appréciation du coût de traitement chez les clients/passagers accidentés

Graphique 6 : Appréciation du coût de traitement chez les clients/passagers accidentés



Source : Données enquêtes, 2023

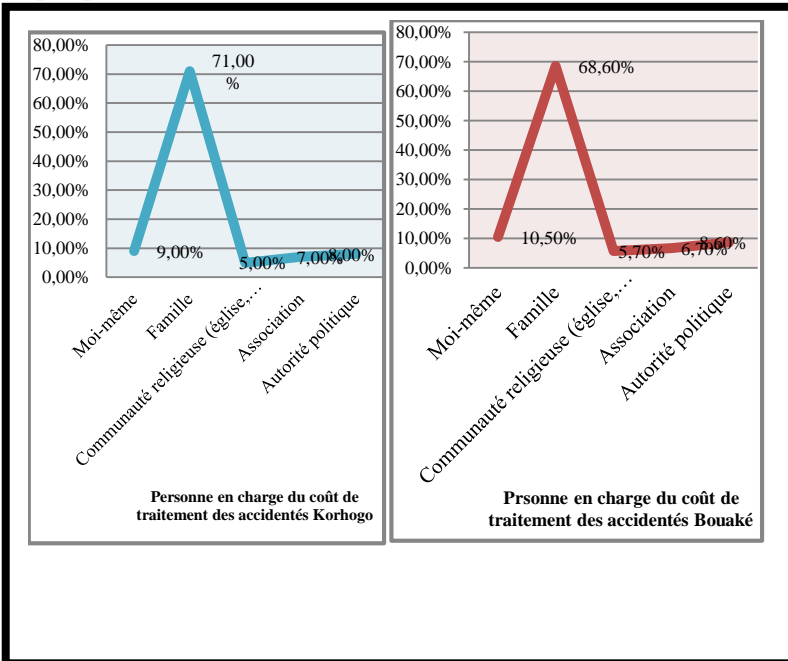
Au regard de la figure, les graphiques montrent que l'appréciation du coût de traitement se perçoit différemment. Dans la ville de Korhogo, 86% des clients/passagers victimes considèrent le traitement très cher, 14% des victimes l'estiment cher et pas de réponse pour peu cher et moins.

Dans la ville de Bouaké, 81,9% des victimes affirment que le traitement est très cher, 13,3% des victimes trouvent cher, 1,9% des victimes estiment peu cher et 2,9% des victimes estiment moins cher.

Au regard de l’appréciation des coûts du traitement des soins, les passagers ou clients victimes des accidents de moto taxis, comment la prise en charge est-elle faite dans le financement des soins ou encore qui est responsable des prises en charge ? Les graphiques ci-dessous présentent la répartition de personne ayant en charge du traitement des soins.

3.6.5. Personne en charge du coût de traitement des accidentés

Graphique 7 : Personne en charge du coût du traitement



Source : Données enquêtes, 2023

Il ressort des résultats que les clients ou passagers de motos taxis victimes d’un accident sont pris en charge financièrement à Korhogo à 71% par la famille, eux-mêmes à 9%, par une autorité politique à 8%, par une association à 7% et par une communauté religieuse à 5%.

Dans la ville de Bouaké, la tendance reste presque identique, la famille supporte la prise en charge à 68,6%, la victime à 10,5%, l'autorité politique à 8,6%, les associations à 6,7% et la communauté religieuse à 5,7%. Dans l'ensemble nous retenons que la famille reste impactée par l'accident d'un point de vue financier, c'est cet aspect qui sera abordé.

Au regard de tous ces conséquences sur les conducteurs et passagers victimes des accidents de motos taxis, comment les proches, les familles vivent cette situation ?

3.6.6. Accident fardeau financier pour la famille

Les résultats des enquêtes révèlent que les accidents ont un coût financier énorme, en termes de traitement médical. En outre, le coût du traitement varie en fonction de la gravité de l'accident. En effet, il ressort des entretiens que les motos taxis ne sont pas assurées, et pour ceux qui le sont, ils souscrivent à des assurances non conformes aux principes c'est-à-dire « clandestines » ou des assurances à des bas prix, ainsi en cas d'accident ces assurances déclinent leur responsabilité. Dans leur langage populaire, cette assurance est nommée " assurance de police ".

En réalité, il s'agit d'une assurance pour échapper au contrôle des forces de l'ordre. En cas d'accident de moto taxi, c'est le client lui-même qui se prend en charge, dû au fait que le conducteur de moto taxi ne dispose pas de moyen financier. Pourtant, le traitement des accidentés reste coûteux, un patient accidenté pour les soins, débute son traitement au service des urgences chirurgicales pour les premiers soins, une fois stabilisé, il est orienté en fonction de la gravité de l'accident dans trois services : Neurochirurgie, Traumatologie et/ou Stomatologie. Pour chaque traitement selon le service, les parents doivent déboursier de l'argent et parfois le patient parcourt tous les services, ce qui affecte financièrement les parents.

C'est ce qui ressort des propos d'un parent accompagnant un accidenté de moto taxi au CHU de Bouaké en ces termes : « *Vraiment je suis à bout de souffle, je ne fais que payer les traitements, je suis à présent à un million, et pourtant je n'ai pas encore fini, l'accidenté a subi trois interventions chirurgicales, vraiment j'ai besoin d'aide* ».

Un autre parent de victime d'accident pour les soins au CHR de Korhogo affirme que : « *je n'ai plus d'argent, je veux qu'on me remettre le malade, j'irai continuer ailleurs, je suis fatigué, je dépense trop, analyse, opération, médicament, vraiment c'est difficile, même à ton pire ennemi ne lui souhaite pas être dans ce cas* ».

L'on constate que la gestion de cette situation aussi complexe conduit parfois les parents à renoncer aux traitements des soins médicaux, pour avoir recours auprès des tradi-thérapeutes ou encore médecine traditionnelle... Les aveux d'un accidenté sur la question en est une illustration parfaite, quand il affirme que : « *Moi j'ai dû fuir l'hôpital pour continuer traditionnellement mon traitement, on devait m'opérer à l'épaule mais par faute d'argent, je me suis rendu chez un guérisseur pour les soins. Vous me voyez, je suis toujours le traitement.*».

Toutefois, si les accidents ont une incidence financière sur la famille, les conducteurs et propriétaires de motos ne sont pas épargnés. En effet, ceux-ci enregistrent des pertes économiques énormes en cas des accidents de motos taxis.

3.7. Perte économique enregistrée à la suite des accidents de motos taxis

Les pertes économiques à la suite des accidents de motos taxis sont multiples. Ces pertes touchent non seulement les propriétaires de motos taxis (commerçant, entrepreneur, fonctionnaire), les conducteurs de motos taxis mais aussi l'Etat. Appréhendons les pertes au niveau les propriétaires de motos taxis.

3.7.1 Perte économique pour les propriétaires de motos taxis (commerçant, entrepreneur, fonctionnaire) liée aux accidents de motos taxis à Korhogo et Bouaké

Tableau 12 : Perte économique pour les propriétaires de motos taxis à Korhogo et Bouaké

| Recette Moyenne d'un propriétaire de motos taxis | 1500 F cfa par jour pour une moto à deux roues | 3 000 F cfa par jour pour un tricycle |
|---|--|---------------------------------------|
| Interruption de travail suite à un accident de circulation | | |
| 6 mois | 270 000 | 540 000 |
| 1 an | 540 000 | 1.080.000 |
| 2 ans | 1.080.000 | 2.160.000 |
| Total | 1.890.000 | 3.780.000 |

Source : Données enquêtes, 2023

Les données relatives aux pertes économiques émanent des recettes moyennes journalières des propriétaires de motos taxis dans les deux villes. Comme indiqué dans le tableau la recette moyenne pour un propriétaire de moto taxi à deux roues est de 1500 F cfa et celle d'une moto à trois roues communément appelé tricycle est de 3000 F cfa. Ainsi, lorsqu'un accident survient et que le conducteur est contraint à interrompre son activité, pour le propriétaire de la moto, c'est 1500 F cfa ou 3000 F cfa de perdu selon le type de moto. Cette perte a été estimée sur plusieurs périodes, allant de 6 mois à 2 ans, l'ensemble des pertes par période a été cumulé.

Il ressort des enquêtes que les accidents de moto taxis engendrent des pertes économiques pour les propriétaires de motos selon la durée de l'accident. Ces propriétaires sont composés de commerçants, d'entrepreneurs, de fonctionnaires, et autres.

Dans le cadre de l'activité de moto taxi, selon le cas de convention conclut entre les parties, ces propriétaires perçoivent une recette journalière de 1500 Fcfa pour une moto à deux roues et de 3000 Fcfa pour une moto à trois roues.

Les conducteurs victimes d'accidents de motos taxis que nous avons enquêté au moins ont eu un arrêt de travail pour une période allant de 6 mois à 2 ans. Ainsi, pour une interruption d'activité dû à un accident pour une période de 6 mois, le propriétaire de taxis motos à deux roues perd la somme de 270.000 Fcfa, un arrêt de 1 an le montant est de 540.000 Fcfa, et un arrêt de 2 ans, ce montant passe à 1.080.000 Fcfa.

Au total, pour un arrêt de travail cumulé de 3ans 6 mois, le propriétaire enregistre une perte de 1.890.000 Fcfa.

Pour un propriétaire de tricycle dont la recette est de 3000 Fcfa par jour à 6 mois, il est privé de 540.000 F cfa, pour un arrêt de 1 an, ce montant est de 2.160.000 Fcfa et pour un arrêt de 2 ans, le montant passe à 2.160.000 Fcfa. En somme, pour une période cumulée de 3 ans 6 mois, la perte est de 3.780.000 Fcfa.

Sur la question, un propriétaire de moto taxi affirme que : « *En cas d'accident, c'est une grande perte pour nous les propriétaires, d'abord après l'accident la moto est généralement abimée, c'est la toute première perte, ensuite vous ne pouvez plus recevoir la recette, c'est la seconde perte, enfin vous êtes contraint à soigner l'accidenté parce que c'est votre employé, vraiment l'accident est une grande perte pour nous les propriétaires* ».

Si les propriétaires de motos taxis subissent des pertes économiques en cas d'accidents, qu'en est-il pour les conducteurs ? Le tableau suivant nous donne de plus amples informations.

3.7.2 Perte économique pour les conducteurs de motos taxis à la suite des accidents de circulation

Tableau 13 : Perte économique pour les conducteurs de motos taxis à Korhogo et Bouaké

| Gain Moyen d'un conducteur de motos taxis | 2000 F cfa par jour pour une moto à deux roues | 3 000 F cfa par jour pour un tricycle |
|---|---|--|
| Interruption de travail suite à un accident de circulation | | |
| 6 mois | 360.000 | 540 000 |
| 1 an | 720.000 | 1.080.000 |
| 2 ans | 1.440.000 | 2.160.000 |
| Total | 2.520.000 | 3.780.000 |

Source : Données enquêtes, 2023

Il ressort de l'enquête que les conducteurs de motos taxis enregistrent des pertes économiques lorsqu'un accident survient. Pour un conducteur de moto taxis à 2 roues le gain moyen est de 2000 F cfa par jour. Pour une interruption de travail à 6 mois, c'est 360.000 Fcfa de perdu pour le conducteur, pour une période de 1 an, cette perte est à 720.000 Fcfa et pour 2 ans, le montant passe à 1.440.000 F cfa.

Au total, sur une période de 3 ans 6 mois, la perte est de 2.520.000 F cfa. Pour un conducteur de moto à 3 roues, la recette moyenne est de 3000 Fcfa par jour. Pour une période de 6 mois, la perte est de 540.000 F cfa, pour une période de 1 an, ce montant passe à 1.080.000 F cfa et pour 2 ans, la perte est de 2.160.000 F cfa.

En somme, en 3 ans 6 mois c'est 3.780.000 Fcfa, le conducteur victime des accidents est privé de son activité par conséquent de son revenu. Cette situation engendre de nombreux désagréments pour le conducteur qui dépend des autres.

Au-delà des pertes économiques pour les propriétaires et les conducteurs de motos taxis, ces accidents engendrent des pertes économiques pour l'Etat. C'est cette dimension qui sera abordée.

3.7.3 Perte économique engendrée par les accidents de motos taxis pour l'Etat dans les villes de Korhogo et Bouaké

Les pertes économiques générées par les accidents de motos taxis pour l'Etat se situent à la fois au niveau des structures décentralisées (les Mairies) et des structures déconcentrées (Direction Régionale des Impôts etc).

Ainsi, les accidents de motos taxis constituent une perte économique essentielle pour l'Etat. Cela se perçoit par les taxes des structures décentralisées notamment les Mairies et des services de recouvrement des impôts principalement le service des assiettes des impôts. Les pertes se situent principalement au niveau des cotisations mensuelles des conducteurs de motos taxis. C'est ce qui ressort des propos d'un conducteur victime d'accident de motos taxis en ces termes : « *à cause de l'accident je n'arrive plus à payer les taxes de la Mairie et des Impôts, à la Mairie je payais 3 000 Fcfa par mois, pour les impôts, c'est 25000 F cfa pour année* ».

Sur la question, le responsable du service de recouvrement de la Mairie de Korhogo affirme que : « *Les motos taxis participent aux taxes imposées par la Mairie et même du service des Impôts, mais en cas d'accident ils n'ont plus la capacité pour le faire. L'accident prive indéniablement l'Etat des ressources financières* ».

En dehors des impositions de la Mairie et des Impôts, les motos taxis participent à l'achat de la vignette annuelle pour les véhicules motorisés, ce qui représente une recette supplémentaire de l'Etat. Le coût des vignettes varie entre 5000 F cfa et 12000 F cfa. En cas d'accident, les conducteurs de motos taxis ne peuvent plus renouveler la vignette, il s'agit dans ces conditions d'un manque à gagner pour l'Etat. C'est en ce sens que le responsable de la SICTA de Korhogo affirme que : « *Même si dans l'ensemble les conducteurs de motos taxis ne payent pas assez la vignette, il y a quand même certains d'entre eux qui le font régulièrement, j'ai pu moi-même le constaté, mais en cas d'accident ils ne peuvent plus payer, et c'est l'Etat qui perd* ». Les accidents de motos taxis engendrent ainsi des pertes économiques pour l'Etat.

4. Discussion

Les résultats de notre étude nous indiquent que plus 80% des conducteurs victimes d'accidents de motos taxis ne pourront plus jamais reprendre leurs activités, de facto pourront plus contribuer à l'économie locale, devenant ainsi des charges sociales à la fois pour leurs familles et pour l'Etat. En outre, ces victimes d'accidents de motos taxis porteront à vie de nombreuses pathologies entre autres les handicaps physiques et des pathologies psychologiques, notamment l'absence de motivation, la crise d'humeur, le repli sur soi, l'anxiété, les troubles de la mémoire, etc. De plus, ces victimes devront vivre à jamais avec de nombreuses difficultés sociales. Il s'agit du recours à d'autres personnes pour des tâches quotidiennes, à la non-participation aux activités religieuses et associatives. A cela s'ajoute les problèmes de couple (querelles entre conjoints et dérèglement de la vie sexuelle) et ceux liés à un ou les membre (s) de la famille (rejet par un membre de la famille).

Nos résultats sont soutenus par ceux de Berete et *al* (2022) qui énoncent qu'à Bouaké, la couche socio-professionnelle impliquée dans les accidents routiers admis pour traumatisme cranio-facial au CHU était dominée par les conducteurs de taxi-moto (38,45%) suivis des élèves et étudiants (22,7%). Cette situation trouve son explication dans le fait que la majorité des élèves et étudiants empruntent fréquemment les taxi-motos pour se rendre dans leurs établissements respectifs qui sont les premières victimes surtout en période de classe. Les traumatismes cranio-faciaux représentent, ainsi, un réel problème de santé publique, qui touche les adultes jeunes notamment de sexe masculin. Ces résultats sont consolidés par les travaux de Peden et *al* (2004), qui soulignent que ces accidents routiers en général représentent un problème de santé publique croissant qui touche de façon disproportionnée des groupes d'usagers vulnérables de la route, y compris les pauvres. Pour les auteurs, plus de la moitié des personnes tuées dans des accidents de la circulation sont de jeunes adultes âgés de 15 à 44 ans. Ces accidents coûtent de plus aux pays à faible revenu et à revenu moyen de 1% à 2% de leur produit national brut, soit plus que la totalité de l'aide au développement qu'ils reçoivent. D'autres études également font le même constat, spécifiquement pour les motocyclettes, de nombreuses études montrent un risque d'accident

plus élevé pour les usagers des tranches d'âge les plus jeunes (Chang et al, 2006 ; Evans 2004) cité par Moskal (2010).

Se référant au rapport de l'OMS (2018), dès leur jeune âge, les hommes risquent davantage que les femmes d'être impliqués dans un accident de la route. Près de trois quarts (73%) des tués sur les routes sont des hommes de moins de 25 ans qui courent près de trois fois plus de risques d'être tués dans un accident que les jeunes femmes.

Dans le cadre de notre étude, il convient de faire remarquer qu'en ce qui concerne les conducteurs victimes d'accidents de motos taxis, la tranche d'âge est comprise entre 15 à 25 ans et 25 à 35 ans avec respectivement 32% et 28% à Korhogo et de 33,33% et 30% à Bouaké. Pour les clients ou passagers à Korhogo, les tranches d'âge qui varient de 5 à 15 ans et de 15 à 25 ans sont plus touchées par les accidents, avec respectivement 29% et 47%. Il en est de même à Bouaké, les tranches d'âge comprises entre 5 à 15 ans et entre 15 à 25 enregistrent un nombre important accident, avec respectivement 27,6% et 48,6%. Ainsi, les accidents de motos taxis touchent majoritairement les jeunes, toutefois les autres couches sociales ne restent pas en marche du phénomène, entre autres les enfants et les personnes âgées. Les enfants de 0 à 5 ans représentent respectivement 9% et les personnes âgées, les plus de 40 ans, sont estimés à 4 à 5% dans les deux villes.

De plus, au niveau des conducteurs, les victimes sont à 100% des hommes. Au niveau des passagers, les victimes sont de tout genre. Les passagers victimes d'accidents de motos taxis à Korhogo sont à 65% des femmes et à 35% des hommes. Par contre, dans la ville de Bouaké, les hommes représentent plutôt 62,9% et les femmes 37,1%. A Korhogo particulièrement, ce changement de tendance se justifie par la forte utilisation des tricycles (engins à trois roues) comme moyen de transport pour les femmes. Dans l'ensemble, les hommes sont les plus impliqués dans les accidents de motos taxis.

Ces résultats rejoignent ceux de Kabre (2016), qui s'accroît sur les conséquences socio-économiques des accidents de la route et leur prise en charge au Burkina Faso. Ces études révèlent que dans la majorité des cas, les jeunes âgés de 25 à 34 ans sont les plus représentés parmi les victimes, avec une nette prédominance des hommes. Les usagers des engins à deux roues motorisées sont plus

impliqués par rapport aux autres usagers de la route. Il poursuit en soulignant que le bilan lésionnel montre que les victimes âgées de 25 à 34 ans souffrent le plus de multiples lésions mineures. Les dépenses pour les soins des victimes sont payées dans la plupart des cas par les familles des victimes et leur entourage et les choix thérapeutiques des victimes dépendent de leur niveau de revenu, de leur niveau d'instruction et de leur méconnaissance du degré de gravité des lésions. Outre cela, le coût économique estimé par les victimes en moyenne est estimé à 159.849 francs CFA au bout de 30 jours, et que les accidents de la route engendrent des pertes productives par l'arrêt de travail et des handicaps physiques et psychologiques.

Nos travaux corroborent cette réalité. En effet, les accidents ont de nombreuses répercussions sociales à la fois pour les conducteurs de motos taxis et leurs clients/passagers. En ce qui concerne d'abord les conducteurs, à Korhogo, 92% des victimes ont dû arrêter leur activité de conduite, et à Bouaké, c'est 80% des victimes qui ont dû interrompre leur activité en raison des handicaps physiques. Ainsi, ces accidents ont pour conséquence immédiate l'inaptitude au travail. Cette situation se présente comme un handicap social pour les conducteurs qui ne peuvent plus être productifs pour la société. Ces accidents privent ainsi les conducteurs de leur revenu et engendre pour la famille des victimes des charges sociales à supporter. Ces victimes deviennent ainsi des charges sociales ou un fardeau en raison de leur situation de précarité et de fragilisation.

Dans la même perspective, Etsila (2015), utilise le terme de souffrance sociale pour décrire la situation sociale « *dégradée* » de certains usagers de la route en France. L'auteur énonce que chaque année, la route contraint 1.300 Français au fauteuil roulant. Il conclut que :

« *La violence routière devient un facteur conduisant à la détresse sociale provoquant des souffrances humaines considérables : la famille, les amis et la communauté de chaque victime et parfois de chaque auteur d'accident sont frappés de plein fouet par les conséquences physiques, psychologiques, économiques et sociales du décès, des blessures ou de l'invalidité de leurs proches. Les rescapés et leurs familles subissent les effets souvent longs et douloureux des traumatismes, des incapacités et de la réadaptation* ». (Etsila, 2015 :5).

Cela ne fait aucun doute, car à Korhogo comme à Bouaké, plus de 90% des victimes (conducteurs et passagers) d'accidents de motos taxis n'étaient pas rétablies ou guéris de l'accident. Cette situation sanitaire est chapeautée par des fardeaux financier et économique pour la famille. En dehors des conducteurs et passagers victimes, les accidents ont une incidence financière sur les propriétaires de motos, qui en plus d'assister parfois les conducteurs voient leurs motocyclettes abimées suite à un accident.

Conclusion

Les accidents de motos taxis dans les villes de Korhogo et de Bouaké ont des conséquences à la fois sur la santé, l'économie et le social. Ces incidences touchent non seulement les acteurs du secteur des motos taxis, les populations qui reste la potentielle clientèle mais aussi l'Etat. En effet, ces accidents de motos taxis dans ces villes représentent d'une part un problème de santé public croissant en raison de la situation sanitaire des victimes et d'autre part, un problème socio-économique du fait de la vulnérabilité des victimes, de la pauvreté des familles et surtout du manque à gagner pour l'Etat. Les effets de ces accidents soulignent l'importance de leur gestion et de leur anticipation par une réelle politique de prévention routière.

Du point de vue de la prise en charge médicale, l'étude préconise au regard des résultats, qu'il soit impérativement mis à disposition des structures d'intervention (GSPM, SAMU) et des structures sanitaires (CHR et CHU) d'un chariot d'urgence contenant tout le matériel nécessaire à la prise en charge immédiate des accidentés.

De plus, l'étude recommande la formation à la citoyenneté, au secourisme et au port obligatoire du casque de sécurité à la fois pour le conducteur de même que pour les passagers.

Toutefois, dans les villes de Korhogo et de Bouaké, les accidents de circulation ne concernent pas seulement les motos taxis, on note également l'action des motos personnelles. Une étude complémentaire pourrait aborder cette problématique.

Références Bibliographiques

Berete Pornan Issa.Jules, Zegbeh-N'Guessan Eric Kouassi, Djemi Ernest Martial, Yapo Assi Romaric Evrard, Dally Yassi Grâce, Crezoit Grébéret Emmanuel (2022), *Lésions craniofaciales dues aux accidents de la voie publique à Bouaké*. Health Sci.and Dis : Vol 23 (3) pp 114-117.

Etsila Judicaël (2015), *Souffrance sociale et violence routière : l'exemple du département de la Vienne dans la seconde moitié du xxe siècle.*, OpenEdition Books, p.227-237

Fofana Memon et Sangaré Moussa (2018), *A propos des accidents de la route: Analyse des facteurs associés aux accidents des motos-taxis dans le département de Korhogo*. East African Scholars Multidisciplinary Bulletin (An Open Access, International, Indexed, Peer-Reviewed Journal)Vol-1, Iss-3 (Dec, 2018).

Groupement des Sapeurs-Pompiers Militaires (2022), *Statistiques des accidents routiers sur les périodes 2019, 2020 et 2021*.

Kabré Théophile Jumeau (2016), *Les conséquences socio-économiques des accidents de la route et leur prise en charge au Burkina Faso : cas de Ouagadougou*. Université Joseph Ki-Zerbo - Master de recherche en géographie, pp1-77

Kassi-Djodjo Irène (2013), *Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire)*, Institut de Géographie Tropicale (IGT),. Université de Cocody (Côte d'Ivoire) Transport et développement des territoires , n° 1-2, pp 105-114.

Krah Koffi Léonard, Yao Loukou Blaise, Séry Bada Justin Léonard Niaoré, Bénié Adoubs Célestin, Kouassi Kouamé Jean-Eric, Ogondon Bernard., Kodo Michel (2013), *Données épidémiologiques des accidents de moto aux urgences chirurgicales du CHR de Bouaké*. Service de Traumatologie - Orthopédie du CHU de Bouaké, Rev Int Sc Méd 2013 ;15,3 pp161-164.

Moskal Aurélie (2009), *Epidémiologie du traumatisme routier chez les deux-roues motorisés*. Université Claude Bernard - Lyon I, 2009. Français. pp1-266

Office de Sécurité Routière (2022), *Présentation des accidents dans les délégations régionales sur les périodes 2020 et 2021*.

Organisation Mondiale de la Santé (2004). *La prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*.

,http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/, consulté le 17 août 2023.

Organisation Mondiale de la Santé (2017), *La sécurité des deux et trois-roues motorisés : manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des intervenants*.

<https://apps.who.int/iris/handle/10665/272409>. consulté le 10 février 2022.