

Analyse sociogéographique des accidents de circulation dans la ville de Bouake en côte d'ivoire

Noel Kouadio AHI

*Docteur, Chargé de Recherche, Chercheur, Institut Pierre Richet (IPR), Bouaké
Institut National de Santé Publique (INSP), Abidjan, Côte d'Ivoire
noelahi@yahoo.fr*

Bamoro COULIBALY

*Docteur, Attaché de Recherche, Chercheur, Institut Pierre Richet (IPR), Bouaké
Institut National de Santé Publique (INSP), Abidjan, Côte d'Ivoire
bamoroc0410@gmail.com*

Zoumana COULIBALY

*Docteur, Maitre de Conférences, Enseignant-Chercheur, Université Peleforo Gon
Coulibaly, Korhogo
Université Peleforo Gon Coulibaly, Korhogo, Côte d'Ivoire
zoumsocio@yahoo.fr*

Bihntou BAKAYOKO

*MD, Institut National de Santé Publique (INSP), Abidjan
Institut National de Santé Publique (INSP), Abidjan, Côte d'Ivoire
bbihntou@yahoo.fr*

Dramane KABA

*MD, PhD, Maitre de Recherche, Chercheur, Institut Pierre Richet (IPR), Bouaké
Institut National de Santé Publique (INSP), Abidjan, Côte d'Ivoire
kaba_dramane@yahoo.fr*

Résumé

Le secteur du transport est une préoccupation pour la Côte d'Ivoire vu les nombreux cas à répétition des accidents de la circulation tant en zone urbaine que rurale. A l'instar des autres villes de ce pays, Bouaké, deuxième milieu urbain de par sa population est confronté à ce fléau. Cette étude a pour objectif de faire une analyse sociogéographique des accidents de circulation dans cette ville. Elle est mixte à la fois quantitative et qualitative. Les données ont été recueillies en s'appuyant sur des entretiens semi directs avec 11 personnes, la recherche documentaire a permis de recueillir des données socio épidémiologiques à l'aide d'une fiche d'enquête, l'observation directe à l'aide de grilles d'observation et la caractérisation géographique des zones susceptibles de provoquer des accidents. Les résultats montrent que 1871 accidentés dont 18 % de femmes et 82% d'hommes ont été reçus au CHU de Bouaké et ont présenté des traumatismes psychocorporels de mars 2017 à février 2018. Puis, 11 cas de décès liés à ces accidents ont été enregistrés. Des voitures, motos, piétons, vélos et les animaux domestiques sont impliqués dans les accidents de circulation. Egalement, l'étude révèle que les déviances comportementales, le mauvais état des routes et une multitude de zones dangereuses

sont des éléments déterminants dans la survenue des accidents de circulation dans la ville de Bouaké.

Mots clés : accidents de circulation, analyse, traumatisme, Bouaké, Côte d'Ivoire.

Abstract

The transport sector is a concern for Côte d'Ivoire given the many repeated cases of traffic accidents in both urban and rural areas. Like other cities in this country, Bouaké, the second largest urban area in terms of population, is confronted with this scourge. This study aims to make a situational analysis of traffic accidents in this city. It is at the same time quantitative and qualitative. The data was collected based on semi-structured interviews with 11 people, documentary research which made it possible to collect socio-epidemiological data, direct observation using observation grids and the geographical characterization of the areas likely to cause accidents. The results show that 1871 accident victims including 18.01% of women and 81.99% of men were received at the Bouaké University Hospital and presented psychocorporal trauma in one year. Then, 11 cases of death related to these accidents were recorded. Vehicles, motorcycles, pedestrians, bicycles and pets are involved in traffic accidents. Also, the study reveals that behavioral deviations, poor road conditions and a multitude of dangerous areas are determining factors in the occurrence of traffic accidents in the city of Bouaké.

Keywords: traffic accidents, analysis, trauma, Bouaké, Ivory Coast.

Introduction

Depuis des années, le constat montre une urbanisation rapide et croissante des villes africaines (Koffi et Yoman, 2020). En Afrique de l'Ouest par exemple, l'explosion démographique a fait passer la population urbaine de 4,6 millions à 72 millions entre 1950 et 2000 (Kouakou, 2017a). Selon certaines études, l'Afrique devrait connaître le taux de croissance urbaine le plus rapide du monde et abriter environ 950 millions d'habitants supplémentaires (OCDE et Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, 2020). Une dynamique démographique rapide comme celle-ci est porteuse de grandes opportunités et pose également d'importants défis à relever (Kouakou, 2017b) face aux problèmes socio-économiques et politiques qu'elle va engendrer. En effet, cette explosion démographique pourrait s'accompagner d'une crise du transport qui se traduirait par la dégradation du réseau routier, la

précarité des moyens de transport et le vieillissement du parc automobile (Coulibaly, Adaman, Ahi, 2017a). Pour répondre à ces préoccupations consécutives à l'exode rural, les pouvoirs publics envisagent des solutions qui peinent à relever ces défis (Kouakou, 2017c). En Côte d'Ivoire, différentes mesures ont été envisagées pour améliorer le transport avec l'introduction du système de transport en commun depuis 1960 (Kassi-Djodjo, 2013a). Pour palier aux besoins en transport dans la capitale Abidjan et les villes de l'intérieur du pays, tel que Bouaké, d'autres modes de transports ont fait leur apparition avec l'utilisation des « gbaka » et des taxis appelés « woro-woro » (Kassi-Djodjo, 2013b). En plus de ces types de transport, s'ajoutent d'autres moyens de déplacement comme les véhicules personnels et les motos notamment celles communément appelées taxi motos et les tricycles introduits dans le transport d'hommes et de marchandises pendant la crise militaro politique de 2002 à Bouaké. A la faveur de cette crise, ce secteur d'activité s'est positionné comme un secteur pourvoyeur d'emplois (Coulibaly, Adaman et Ahi, 2017b). Cependant, ces engins roulants aussi bien, les véhicules que les motos créent des désagréments aux populations de Bouaké. En effet, la majorité de ces conducteurs ne respectant pas les règles de conduite. Ils constituent par conséquent un risque pour la population en matière de déplacement avec une recrudescence des cas d'accidents de circulation à Bouaké. Selon l'étude de Ogonon et Coulibaly (2007) in Koné (2015), « l'on a enregistré 1322 accidentés dans les registres de consultations du service des urgences chirurgicales du Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Bouaké en 2006 et 96,4% de ces accidents se sont produits dans la ville de Bouaké ». En plus, les statistiques de ce service indiquent respectivement 2892 et 3279 victimes d'accident de la voie publique dont des cas d'accidents de circulation évacués dans cette structure hospitalière en 2016 et en 2017 (CHU Bouaké, 2017). Egalement, les statistiques des sapeurs pompiers de la Ville de Bouaké indiquent 912 cas d'accident impliquant les motos en 2017 (GSPM, 2017a). Toutes ces victimes ont été évacuées au CHU de Bouaké. Cette étude a pour objectif de faire une analyse sociogéographique des accidents de circulation dans la ville de Bouaké. En d'autres termes, il s'agit i) de montrer les aspects socio-épidémiologiques sur les accidentés de la circulation dans la ville de Bouaké, ii) d'identifier les déterminants sociaux susceptibles

de provoquer les accidents de circulation dans la ville de Bouaké et iii) de caractériser les lieux à risque des accidents de circulation dans la ville de Bouaké.

1. Méthodologie

L'étude s'est déroulée dans la ville de Bouaké en 2018. Elle est à la fois qualitative, rétrospective à visée descriptive et analytique. Les données ont été recueillies en s'appuyant sur des entretiens semi-directifs, la recherche documentaire et l'observation directe.

Les accidents de circulation étant très sensibles, nous avons demandé et eu au préalable l'autorisation des autorités administratives et sanitaires du CHU de Bouaké, des autorités du groupement des sapeurs pompiers, de la préfecture de police, de la municipalité, etc, pour mener cette étude dans les différentes institutions visitées.

D'abord, nous avons eu des entrevues avec trois professionnels de santé du service des urgences de chirurgie du Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Bouaké, un responsable de la police intervenant dans les constats lors des accidents de circulation dans la ville, un agent du Groupement des Sapeurs Pompiers Militaires (GSPM) de Bouaké, deux conducteurs de véhicule, deux conducteurs de moto et deux piétons à l'aide de guide d'entretien (Gaspard,2019) soit 11 personnes. La sélection des interviewés s'est faite à partir du choix raisonné en tenant compte de la disponibilité des acteurs qui ont un lien avec les accidents de la circulation dans la ville de Bouaké. Ces différents entretiens nous ont permis d'avoir une idée de la recrudescence de ce phénomène ainsi que les facteurs explicatifs de ces accidents à Bouaké.

Parallèlement, il y a eu une recherche documentaire qui a consisté à explorer des registres de consultation du service des urgences de chirurgie du CHU de Bouaké sur une période d'un an (mars 2017 à février 2018). Le choix de ce service du CHU de Bouaké s'explique par le fait qu'il est le service de référence qui reçoit en premier lieu les accidentés de la circulation dans cette ville. Nous avons répertorié les cas d'accident de la circulation à l'aide d'une grille préalablement élaborée. Elle est composée d'éléments suivants : les engins et les personnes impliqués dans l'accident, leurs caractéristiques sociodémographiques notifiées, les facteurs explicatifs de l'accident,

le port de casque, les lieux de l'accident, les conséquences de l'accident.

Ensuite, nous avons relevé à l'aide d'une grille d'observation (Revillard,2013) le comportement des conducteurs des engins roulants (motos, vélos, voitures) en circulation dans la ville et des piétons aux abords des routes de la ville, le respect des feux tricolores, le port de casque, les règles de dépassements, les lieux de stationnement des voitures, l'état des routes, les manœuvres des conducteurs à la recherche des clients, l'arrêt des engins le temps d'aborder un client , les endroits dangereux des routes. Ceci pour répertorier les éléments susceptibles de provoquer des accidents de circulation ou qui ont un lien avec ces accidents dans cette ville.

En outre, cette étude a une composante géographique qui se traduit par l'importance de la localisation spatiale du phénomène étudié, dans la diversité de ces localisations, de leurs fonctions (commerce, garage, station, marché, ...) et leurs degrés de dangerosité. Pour ce faire, un fond de carte de Bouaké a été nécessaire et à l'aide d'un GPS, l'étude a pris les coordonnées exactes de la localisation des sites, en plus de leur situation et les fonctions de ces sites ont été décrites.

L'étude s'inscrit dans la perspective théorique sociologique de la déviance de Tenaerts (2008) impliquant les acteurs surtout les jeunes dans leur rapport avec les règlements qui régissent la circulation routière et leur rapport avec les normes de la société. Ces données ont été traitées et analysées à l'aide de l'analyse thématique de contenu (Negura, 2006), d'un logiciel SPSS et de logiciel QGIS pour faire les cartes d'illustration. Cela a aboutit aux résultats ci-dessous.

2. Résultats

Les résultats sont structurés autour des points suivants : les données socio épidémiologiques des accidentés de circulation, les déterminants sociaux des accidents de circulation et la caractérisation des lieux susceptibles de provoquer des accidents de circulation dans la ville de Bouaké.

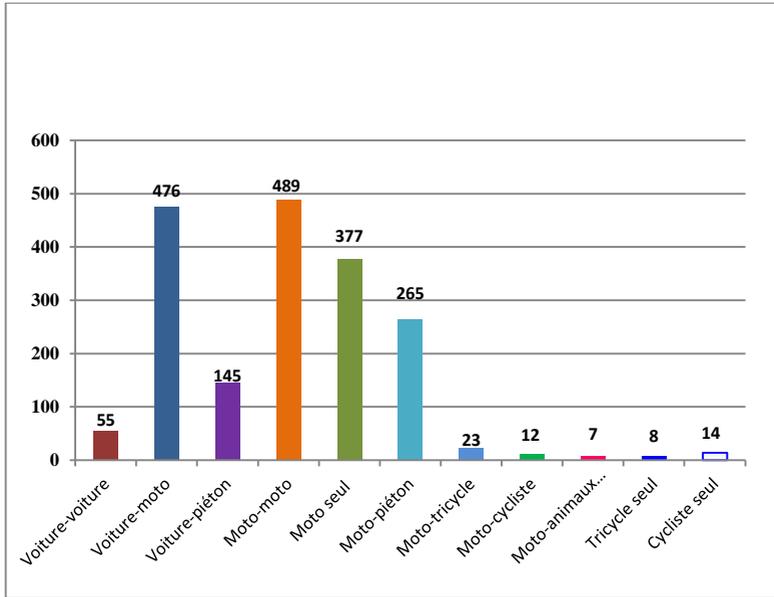
2.1. Données socio épidémiologiques des accidentés de la circulation dans la ville de Bouaké

Les accidents de circulation dans la ville de Bouaké impliquent différents engins roulants et acteurs sociaux. Ces engins concernent les voitures de transport ou personnels, les motos appelés communément “moto taxi”, les motos personnels qui servent au déplacement populations (commerçants, élèves ou étudiants, etc.). Ensuite, nous avons les motos (tricycles) qui transportent toutes sortes de bagages des populations (commerçant, menuisier, maçons, agriculteur, etc.) ou servent à faire le déménagement des habitants d’une zone à une autre et les vélos. Egalement, sont impliqués des piétons et des animaux domestiques. L’étude a révélé que des accidents se sont produits entre les différents éléments énumérés. Ces différentes figures et le tableau ci-dessous mettent en lumière les différents éléments qui sont impliqués dans les accidents de circulation dans la ville de Bouaké.

2.1.1. Accidentés de circulation admis aux urgences chirurgicales du CHU de Bouaké impliquant les voitures, motos, piétons, vélos et animaux domestiques.

Les accidentés de la circulation de la ville de Bouaké sont des usagers de divers véhicules comme le montre la figure 1

Figure 1 : Répartition des accidentés de circulation admis aux urgences chirurgicales du CHU de Bouaké selon les engins impliqués

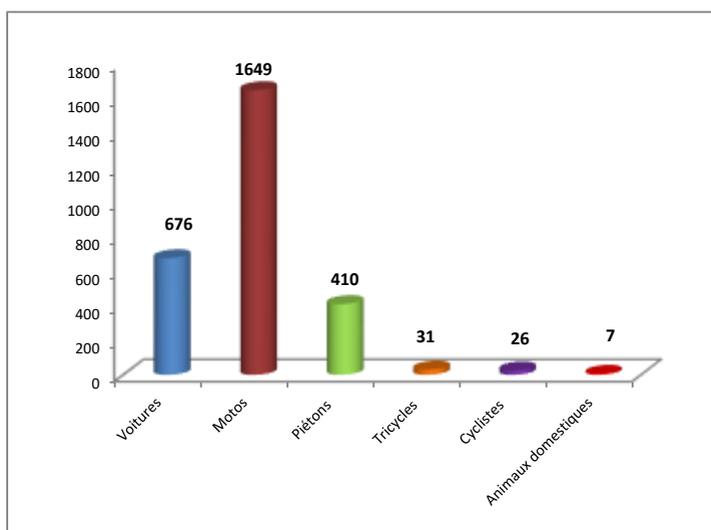


(Source, notre enquête, 2018)

L'on note sur cette figure que ce sont les motos qui sont les plus impliquées dans les accidents de circulation dans la ville de Bouaké. Aussi, ce sont plus de 88 % des accidents qui impliquent des motos. Que ce soit entre motos (25%) et entre moto et voiture (26%) qui représentent le plus le phénomène, les motos perdent seules leurs contrôles (20%) en impliquant souvent des piétons (14%). Les autres accidents, avec des fréquences moindres des voitures entre elles (3%) et les cyclistes en plus faible. Autant d'évènements qui ont nécessité des prises en charges chirurgicales.

2.1.2. Accidentés de circulation reçus aux urgences chirurgicales du CHU de Bouaké impliquant les engins roulants, piétons et animaux domestiques

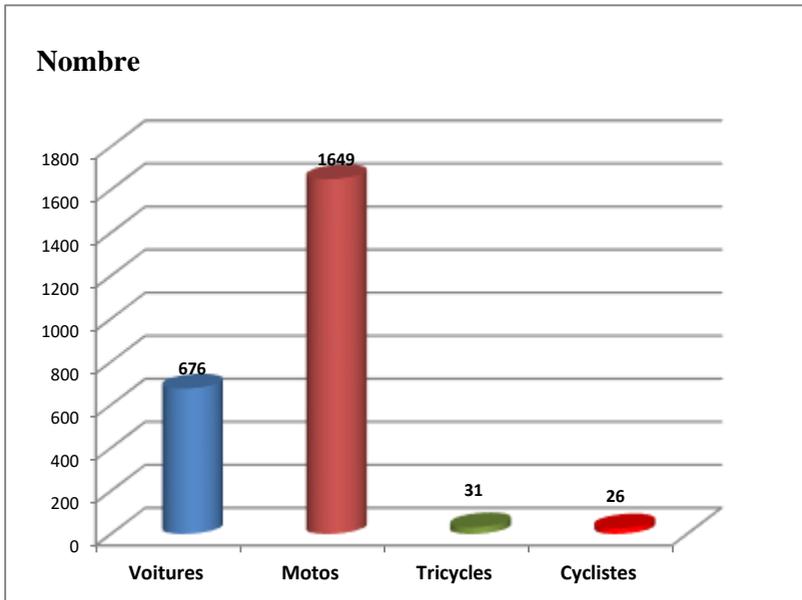
Figure 2 : Répartition des accidentés de circulation reçus aux urgences chirurgicales du CHU de Bouaké selon le type d'engins et autres éléments impliqués



(Source, notre enquête, 2018)

2.1.3. Accidentés de circulation reçus aux urgences chirurgicales du CHU de Bouaké impliquant les véhicules, motos, piétons, vélos

Figure 3 : Répartition des accidentés de circulation reçus aux urgences chirurgicales du CHU de Bouaké selon le type d'engins roulants impliqués

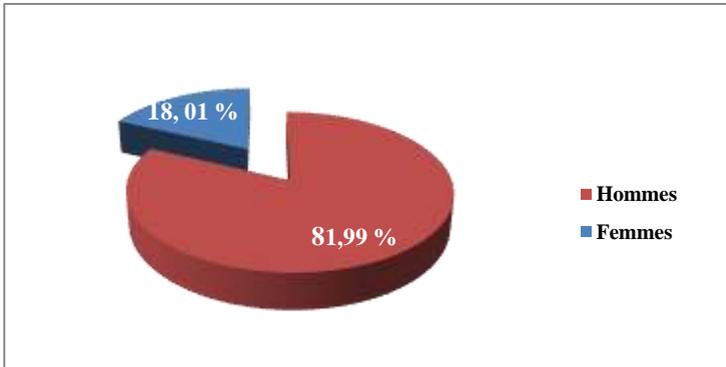


(Source, notre enquête, 2018)

Les accidentés de circulation reçus au CHU de Bouaké sont pour la plus part des victimes des accidents de motos

2.1.4. Accidentés reçus aux urgences chirurgicales du CHU de Bouaké selon le sexe.

Figure 3 : Répartition des accidentés reçus aux urgences chirurgicales du CHU de Bouaké selon le sexe.



(Source, notre enquête, 2018)

Cette figure indique une prédominance du sexe masculin impliqué dans les accidents de circulation. Les femmes victimes de ces accidents sont pour la plupart des passagères des conducteurs de véhicules et de motos.

2.1.5. Profil des enfants accidentés reçus aux urgences chirurgicales du CHU de Bouaké selon le sexe et l'âge.

Tableau : Répartition des enfants accidentés reçus aux urgences chirurgicales du CHU de Bouaké selon le sexe et l'âge

Sexe	Ages (ans)				Total
	0-5	6-10	11-15	16- 17	
Femmes	09	14	5	02	30
Hommes	37	40	60	38	175
Total	46	54	65	40	205

(Source, notre enquête, 2018)

Parmi les personnes concernées par les accidents de circulation dans la ville de Bouaké, figurent 205 enfants dont l'âge varie entre 0 et 17 ans.

Les accidents de circulation impliquant les enfants et adolescents sont en majorité l'œuvre des motos notamment les motos taxi. En effet, les femmes, pour la plupart commerçantes empruntent ces motos avec leurs enfants au dos (bébé de moins d'un an) ou à l'avant des motos. Et en cas de chute de la moto, tous les occupants de cet engin sont concernés avec pour conséquences des traumatismes corporels chez les passagers y compris les enfants. Chez les adolescents de 14 à 17 ans, on observe des chutes avec des motos personnels ou des collisions avec d'autres engins (auto et moto taxi, voitures personnelles) roulants. Ils sont soit des conducteurs soit des passagers de motos. Les données indiquent que les enfants ou adolescents accidentés reçus aux urgences chirurgicales du CHU sont pour la plupart des élèves du primaire ou secondaire mais aussi des déscolarisés.

2.1.5. Répercussion des accidents de circulation sur la santé de la population.

L'étude a révélé que la plupart des accidentés reçus dans le service des urgences du CHU de Bouaké ont présenté des traumatismes corporels selon la gravité de l'accident. Comme le souligne un agent de santé dans les propos suivants : « *Nous rencontrons toutes sortes de traumatismes chez les accidentés que nous recevons ici. Il y a souvent des traumatismes du crâne, des fractures (ouverte ou fermée) du bras et de la jambe (cuisse, pieds, cheville, etc.) qui peuvent entraîner des hémorragies internes ou externes. En un mot, les préjudices des accidents peuvent impactés toutes les parties du corps* ». (Monsieur K.M., Infirmier Diplômé d'Etat)

Egalement, l'on a noté des cas de décès après l'admission des accidentés à l'hôpital. Au cours de notre prospection, nous avons dénombré 11 cas de décès. En plus des traumatismes corporels et des cas de décès rencontrés, l'étude révèle des traumatismes psychologiques chez les accidentés et leurs parents et des problèmes économiques liés aux accidents de circulation. Comme le souligne un agent de santé dans ces propos : « *Voyez-vous, des fois, il y a des accidentés qu'on est obligé d'amputer leur membre pour pouvoir les sauver. Et le séjour long à l'hôpital et les médicaments reviennent*

chers pour le malade et ses parents ! En plus il y en a qui ne survivent pas à l'arrivée dans l'hôpital ou meurent après. Donc tout cela peut développer des problèmes psychologiques chez les malades et leur entourage » (Monsieur Y.A.J., médecin)

Aussi, avons-nous noté des dégâts matériels et corporels suite aux accidents de circulation révélés par l'étude. En effet, lors de l'enquête, nous avons assisté à une collision de deux motos au niveau du centre culturel de la ville. Les deux motos étaient complètement en mauvais état. En plus, les conducteurs avaient le corps couvert de sang. Ces faits sont très fréquents dans la ville de Bouaké comme l'a indiqué un enquêté dans ces propos : « *Ici à Bouaké, nous sommes habitués aux accidents de circulation avec l'implication des motos. Et souvent c'est des blessés graves que nous évacuons au CHU. Des fois on n'est impuissant à notre arrivée sur les lieux face à la gravité et c'est des cas de morts que nous constatons des fois, c'est la désolation totale* ». (Monsieur, K.M., Agent du Groupement des Sapeurs Pompiers de Bouaké)

2.2. Déterminants sociaux des accidents de circulation dans la ville de Bouaké

Les Motifs des accidents de circulation à Bouaké sont de plusieurs ordres et liés aux comportements humains et à l'état de dégradation de certaines routes de la ville.

2.2.1. Déviance comportementale, corollaire des accidents de circulation dans la ville de Bouaké

L'étude indique que les accidents de la circulation sont en lien avec les comportements de la population. En effet, la majorité des accidents des engins roulants surviennent soit par des dérapages des motos, soit par des collisions entre les engins ou les piétons ou les animaux domestiques. Les dérapages des mots surviennent lorsque les conducteurs roulant à vive allure, font des manœuvres dangereuses pour éviter ou dépasser d'autres engins roulants ou bien pour éviter les piétons ou les animaux errants (chien, cheval, mouton, chèvre) sur la route. Ce qui entraîne le plus souvent la chute des motos avec leurs occupants. Cela peut se produire aussi par la collision des sujets cités. Egalement, ces accidents ont un lien avec les occupants des engins roulants comme indique cet enquêté dans ce qui suit :

« *Certains passagers surtout les femmes et les enfants sont à l'origine des chutes des motos parce qu'il arrive des fois où leurs vêtements rentrent dans la roue arrière ou c'est leurs pieds ou mains qui rentrent dans les rayons de la roue. Ce qui provoque le déséquilibre de la moto et c'est la chute brutale qui se produit* » (Monsieur C.S., conducteur de moto taxi)

En plus de ces faits révélés ci-dessus, l'étude met en lumière les comportements euphoriques des jeunes lors des mariages et baptêmes dans certains quartiers de Bouaké sous l'effet de l'alcool ou de la drogue. Ces jeunes, munis de motos avec plusieurs passagers (hommes comme femmes) circulent dans tous les sens et grande vitesse dans la ville. Ces motos occupent toutes les voies de la route où ils passent en faisant toutes sortes de cabrages avec les motos. Cela occasionne très souvent des chutes, des collisions avec d'autres engins roulants (véhicules, motos, tricycles) ou des percussions de piétons. Ces faits se déroulent constamment les jeudis ou dimanche qui sont les jours de célébration de mariages ou baptêmes religieux. Nous avons été témoins de ces manifestations au cours de l'enquête à Bouaké. Egalement, l'on a noté que les surcharges des motos sont des éléments à prendre en compte dans la survenue des accidents de circulation. En effet, en plus des conducteurs de moto (moto taxi, tricycle et moto personnelle), l'on aperçoit plusieurs personnes à l'arrière en plus des bagages devant les motos. Un petit instant d'inattention du conducteur ou un mauvais positionnement d'un passager sur la moto peut provoquer son déséquilibre et son basculement conduisant ainsi un accident. A ce propos, un enquêteur disait ceci :

« (...) *on voit des accidents de moto avec plusieurs blessés parce qu'ils sont souvent trois ou quatre y compris des enfants sur une moto. Et ils n'ont pas de casque hein !!! Il suffit donc d'un mauvais geste, c'est la catastrophe (...) On a beau faire de la sensibilisation au près des conducteurs mais ils n'écoutent pas. Vraiment c'est difficile ici.* » (Monsieur K.M.G., agent de sécurité)

Un autre élément à l'origine d'accidents de circulation est l'absence de lieux de divertissement pour les enfants dans certains quartiers de la ville. En effet, par manque de d'air de jeux adéquat, les enfants utilisent les voies routières comme lieux de prédilection de jeux notamment la pratique du football. Cela les expose aux véhicules et

motos dans ces quartiers. Comme l'a souligné un enquêté : « (...) la conduite est difficile à Bouaké dans certains quartiers. Il faut être prudent sinon tu vas faire un accident. Tu vois les enfants jouent sur la route où à côté. Et souvent tu klaxonnes même ils ne réagissent pas. Il y a certains qui traversent la route pour aller chercher leur ballon sans faire attention aux voitures et motos. Donc si tu n'es pas attentionné. Tu vas le renverser et c'est là que les parents vont venir se plaindre. Comme si tu as fait exprès pour le cogner. » (Monsieur Y.M., conducteur d'auto taxi)

2.2.2. Non respect des règles de conduite et mauvais état des routes à des endroits de la ville de Bouaké

L'un des éléments fondamentaux des survenues des accidents de circulation dans la ville de Bouaké est le non-respect des conducteurs des règles qui régulent la circulation routière. En effet, nous avons observé au cours de l'enquête que certains conducteurs des engins roulants notamment les motos et autos taxi ne respectent pas souvent le code de la route. Ces infractions sont entre autres : le non respect des feux tricolores, l'excès de vitesse des motos et voitures en plein centre ville, les mauvais dépassements des véhicules et motos, la mauvaise occupation des voies pendant la circulation, les mauvaises manœuvres et les endroits non appropriés pour faire les demi tour, la circulation en sens inverse ou en zone interdite, le non port de casque pour les occupants des motos, etc. le témoignage d'un enquêté soutient les éléments évoqués. Il affirmait ceci : « (...) il faut dire qu'au niveau de la circulation routière, c'est un désordre total. Pour beaucoup de personnes surtout des conducteurs de moto, les feux tricolores sont là pour les conducteurs de véhicule donc ils ne marquent pas d'arrêt quand c'est le rouge qui s'allume. En plus, nous constatons des fois sur les lieux d'accident que ce sont des adolescents de 12 à 15 ans parfois qui sont les conducteurs. Il y a des élèves qui sont souvent à trois sur une moto pour se rendre à l'école. (...). Vous voyez la gravité du problème... » (Monsieur K.M.G., agent de sécurité)

Des faits marquants et susceptibles de provoquer des accidents de circulation à Bouaké sont l'absence de mesures sécuritaires dans certains lieux publics (écoles, collège, université, institutions publiques, espaces commerciaux, etc). En effet, ces structures et institutions éducatives, hospitalières et commerciales sont en majorité

situées aux abords des routes à grande circulation où il n'existe que des bandes blanches ou rouges pour la traversée de ces routes. Cette situation constitue un danger pour les personnes qui fréquentent ces lieux face aux engins roulants. En plus, l'on note d'autres aspects non moins négligeables qui constituent des facteurs à risque d'accidents. Il s'agit des stationnements anarchiques des camions et des voitures le long des trottoirs ou des gares de transport ou des mauvaises sorties et entrées des voitures dans les gares de transport. En effet, ces éléments empêchent la visibilité lointaine des conducteurs de véhicules ou motos. Cela rend difficile la conduite et est à l'origine des accrochages de véhicules ou de motos. A ce propos, un enquêté disait ceci : « *les camions sont mal stationnés souvent. Ils occupent les trottoirs qui sont réservés aux piétons. Ceux-ci sont obligés de marcher sur une partie de la voie. Des fois ils sont garés sur les voies et réduit l'espace de circulation. Nous sommes obligés de rouler au milieu de la route où on rencontre aussi les motos. Donc pour les heures de descente des travailleurs et les commerçants, il ya beaucoup de voitures et de motos en même temps sur les voies rétrécies. C'est ce qui provoque les accidents.* » (Monsieur M.K. conducteur de Véhicule personnel)

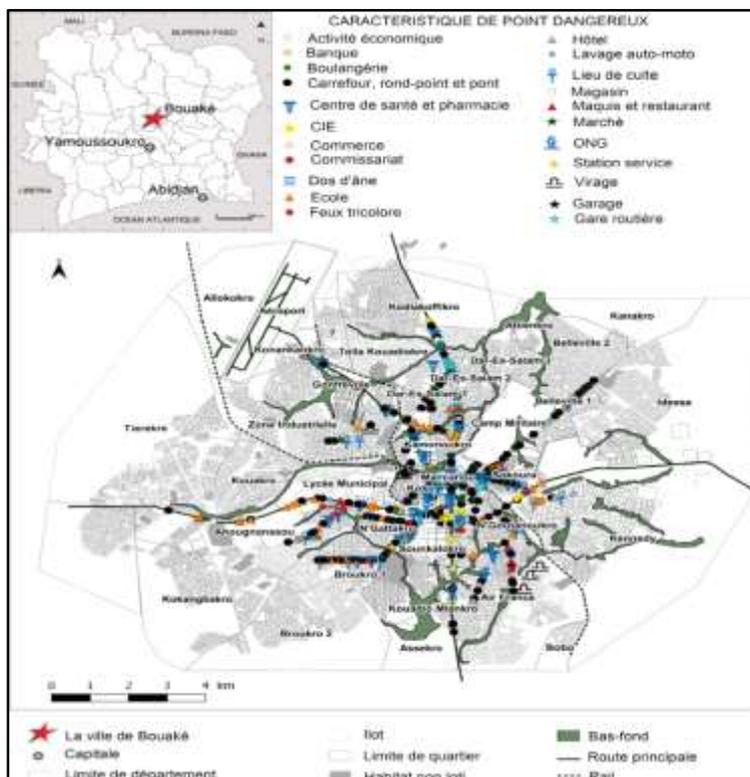
A cela s'ajoute la dégradation de certaines routes de la ville de Bouaké à l'origine de chutes des motos provoquant des blessées. Ces endroits dangereux pour la circulation routière sont notifiés sur les cartes ci-dessous. A ce sujet, un enquêté a souligné ceci : « *Il y a les routes de certains quartiers qui ne sont pas en bon état. Quand on prend les routes des quartiers comme Belle ville au niveau du pont là, tout est gâté. Regarde hein ! Même, au niveau des feux tricolores là, il y a des trous et ça peut provoquer des accidents en voulant les éviter. Il y a beaucoup d'endroits comme ça (...)* » (Monsieur Y.K., conducteur de moto taxi)

2.3. Caractérisation des lieux à risque d'accident de circulation à Bouaké

2.3.1. Une multitude de sites dangereux

Des centaines de sites ont été identifiés comme étant dangereux. Ces sites recouvrent des fonctions diverses et sont localisés dans presque tous les quartiers. On remarque une focalisation dans le centre et une diffusion du centre de la ville vers les périphéries dans les quartiers.

Carte 1 : Sites dangereux

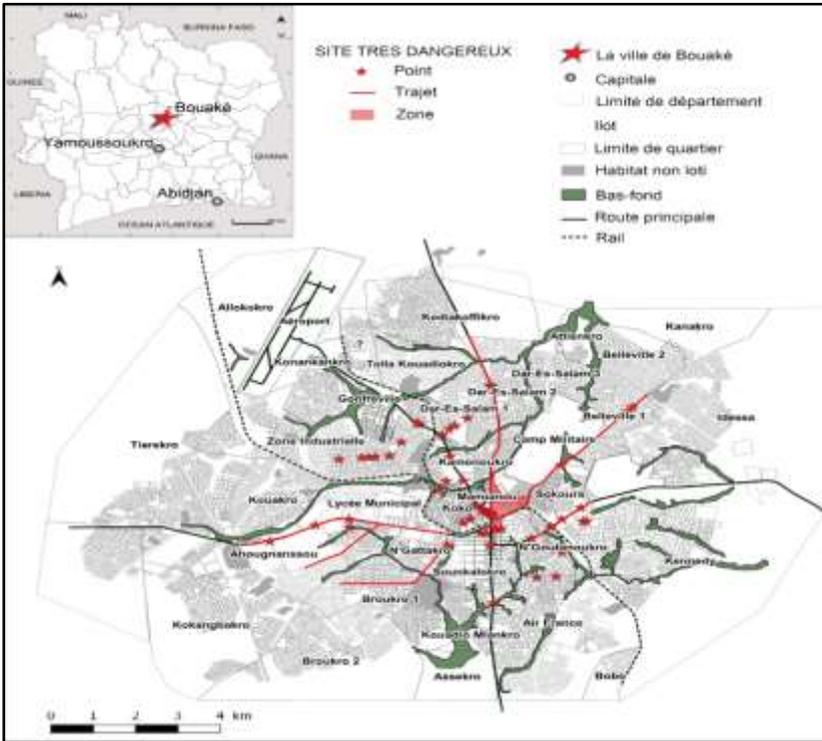


(Source : nos enquêtes, 2018)

2.3.2. Les sites et aires les plus dangereux

Si l'inventaire fait état de centaines de points dangereux, certains sont particulièrement très dangereux et ont un lien avec le caractère commercial de la ville. Cela concerne les artères principales de la ville qui convergent vers le centre ville commercial. Les quartiers « Mamianou, Dougouba et Koko » essentiellement commerciaux concentrent une forte zone dangereuse. En outre les principales voies (Houphouët-Boigny, Reine Pokou, la route de Belleville) sont de part leur grande fréquentation, des trajets très dangereux.

Carte 2 : Sites très dangereux



(Sources : nos enquêtes, 2018)

3. Discussion

3.1. Crises sociales et déviance, favorables aux accidents de circulation à Bouaké

Les différentes crises sociales vécues par la Côte d'Ivoire notamment la ville de Bouaké avec la rébellion de 2002 et la crise électorale de 2010 ont entraîné une désorganisation sociale de cette localité. Ce fait a influencé négativement la vie sociale de la population et est à l'origine de comportements inciviques surtout chez les jeunes et les enfants dans la société. En effet, lors de la rébellion, les structures étatiques chargées de contrôler et de réguler le fonctionnement normal de la société n'existaient pas à Bouaké donnant lieu à une nouvelle

forme de gouvernance avec des acteurs sociaux qui n'avaient que pour priorité la résolution des problèmes politico-militaires au détriment de la régulation de la société toute entière. On a assisté alors à l'adoption de comportements nouveaux qui se sont reproduits et sont devenus des modèles pour la population notamment pour les plus jeunes et les enfants. Ces modèles comportementaux sont acquis et valorisés par les jeunes dans leur processus de socialisation dans la société comme le souligne Bourdieu Pierre dans son concept d'habitus. Pour lui, c'est « un système de préférences, un style de vie particulier à chacun. Il ne relève pas d'un automatisme mais d'une prédisposition à agir qui influence les pratiques des individus au quotidien : leur manière de se vêtir, de parler, de percevoir. Ces prédispositions sont intériorisées inconsciemment durant la phase de socialisation, pendant laquelle l'individu s'adapte et s'intègre à un environnement social ». Il soutient également que l'habitus est comme « une loi immanente, déposée en chaque agent par la prime éducation » (Coudray, 2019). Ces nouveaux styles comportementaux acquis viennent s'opposer aux règles étatiques à la fin de ces différentes crises socio politiques et militaires matérialisée par la réunification du pays. On assiste donc à des actes contraires aux normes sociales existantes établies par l'état qui sont donc considérés comme déviants. Cela fait référence à Durkheim (1897) in Larminat (2017a) qui évoque l'origine de la déviance dans son concept d'anomie qu'il décrit comme « la maladie d'une société privée de règles morales et juridiques conduisant à la désagrégation de la solidarité. Les changements de modèle de société, les crises économiques ou le bouleversement de la structure familiale seraient caractéristiques selon lui de ce phénomène d'anomie ». La déviance est comme la transgression d'une norme. « Toute déviance implique donc nécessairement deux éléments : l'adoption d'un type de comportement et l'existence d'une norme qui le prohibe » (Larminat, 2017b). Alors, on observe dans la ville de Bouaké, le non respect du code de la route marqué par les excès de vitesse tant chez les conducteurs de véhicules que les motos, le non respect des feux tricolores, la circulation en sens inverse, le non port de casque pour les occupants des motos, les surcharges sur les motos, les stationnements anarchiques des véhicules le long des routes et l'occupation anarchique des trottoirs pour des activités commerciales qui sont des artefacts favorables aux nombreux accidents de circulation à Bouaké

avec ses corollaires de traumatismes graves. Ce fléau accidentel reste toujours préoccupant depuis quelques années à Bouaké. En effet, l'étude de Krah et *al.* (2013) a noté 1076 accidents de la voie publique avec 1442 blessés en 2012 dans cette ville. Ce caractère incivique des conducteurs est matérialisé par des comportements irrespectueux envers les agents de sécurité dans la régulation de la circulation routière à Bouaké.

3.2. Inconscience et irresponsabilité des conducteurs de motos et autos taxi dans la survenue des accidents de circulation à Bouaké.

Le non respect des conducteurs des règles de conduite montre leur inconscience et irresponsabilité. En effet, l'étude a montré que la plupart des conducteurs de moto taxi n'ont pas de permis de conduire. Cela montre que cette situation demeure persistante car elle a été évoquée dans l'étude de Kassi-Djodjo (2013c) qui a indiqué qu'« en général les gens s'insèrent dans l'activité de taxi moto sans avoir le permis ». De même, Kouakou (2017d) a souligné dans son étude que « la grande majorité (plus de 90 %) des conducteurs ne disposent d'aucun permis conduire pour cette activité de motos-taxis sur l'espace urbanisé de Bouaké ». Pourtant, l'on note que ces conducteurs prennent le plus souvent plus de personnes qu'il en faut (deux voir trois passagers) sur la moto pour des gains économiques. Ces surcharges sur les motos pourraient expliquer les nombreux cas d'accidents impliquant les motos taxi. Cela justifie les données des services des sapeurs pompiers qui indiquent qu'il y a eu 912 accidents de motos dont 141 motos taxi suite à un dérapage et 202 collisions entre motos (GSPM, 2017b). Egalement, « sur 509 accidents de moto plus de 80 % concernent les motos-taxis ou sont provoqués par ceux-ci » (Kouakou, 2017e). Cette inconscience et responsabilité des conducteurs dans la survenue des accidents soulèvent des mécontentements fréquents au sein de la société selon les autorités municipales. Ces faits sont également dénoncés par les autorités administratives comme indiqué dans l'étude de Kassi-Djodjo (2013d) qui a affirmé que « malgré les avantages qu'ils offrent, les taxis-motos sont très controversés en raison de la dangerosité qu'ils représentent à la fois pour les conducteurs eux-mêmes, les passagers et les automobilistes. Les jugements négatifs des autorités administratives portés à l'encontre de cette forme de transport viennent du fait que ces

engins sont responsables d'environ 80% des accidents de circulation dans la ville selon les responsables municipaux en raison des surcharges et de la non-maîtrise du code de la route ». Par ailleurs, l'on note que malgré la visibilité et l'ampleur des dégâts causés par les nombreux accidents de circulation routière, les jeunes conducteurs de motos s'adonnent toujours à des attitudes et pratiques dangereuses faisant fis des risques de traumatismes corporels et psychologiques dans la ville. On assiste à chaque mariage ou événement heureux, des scènes de joie exaltante qui aboutissent à des situations de désolation, de tristesse synonyme d'accident de circulation occasionnant parfois des décès. Ce phénomène continue de se dérouler dans la ville malgré la sensibilisation des leaders politiques et religieux tel qu'a relaté Sanogo (2015) dans son article : *« Il revient que des jeunes gens euphoriques, arborant des tee-shirts à l'effigie d'un nouveau couple de mariés, s'adonnent à cœur joie, à de véritables parades sur fond de rodéo leurs engins à deux roues. Dans un bruit assourdissant de pots d'échappement percés volontairement (...). Dans ce tohu-bohu, un jeune et son ami, sur leur moto, jouent les fous. Au mépris du code de la route, ils se faufilent entre les véhicules. Faisant même des queues de poissons à certains. Malheureusement, ce qui devait arriver, arriva. En effet, ces deux jeunes gens imprudents débouchent de façon hasardeuse, devant un gros camion. Le choc est inévitable. Fauchés violemment de plein fouet, ils sont balancés dans le décor avec leur engin. L'ami est tué sur le coup et lui est grièvement blessé. C'est dans un état comateux, qu'il est évacué au Chu, par les sapeurs-pompiers. »*

Egalement, on assiste à la concurrence des conducteurs sur les routes qui occasionnent le plus souvent des accidents. En effet, l'on note des excès de vitesse entre certains conducteurs de moto taxi et d'autres de taxi communal pour exprimer non seulement la puissance des engins mais aussi pour montrer qu'ils sont « bon » en conduite. Ils s'adonnent à des courses poursuites entre motos ou entre motos et taxi communaux. Ces éléments relevés ci hauts occasionnent différents types de rapports entre les acteurs impliqués dans les accidents de circulation. L'on note des relations conflictuelles entre les conducteurs de véhicules, de piétons et de motos suite aux accrochages ou collisions ou alors à des relations de défiance (refus d'obtempérer suite

à une faute commise par le conducteur) entre conducteurs et agents de sécurité pour une mauvaise conduite.

Conclusion

La croissance de la population en Côte d'Ivoire notamment en milieu urbain suscite des problèmes sociaux entre autres le logement, l'assainissement du milieu, l'approvisionnement en eau potable, la sécurité, le transport, etc. La question du transport reste une préoccupation majeure à laquelle les gouvernants et la population sont confrontés à cause des défis qu'il suscite. Ces défis sont la qualité des voiries, l'insécurité, la qualité des moyens de transports et surtout les accidents de circulation. Ceux-ci constituent un problème de santé publique pour le pays notamment la ville de Bouaké compte tenu des nombreuses victimes occasionnées. Ces accidents de circulation sont fréquents et touchent un nombre important de la population avec des blessés graves impliquant les motos et leurs conducteurs. Les causes sont multiformes mais sont surtout liées au non respect du code la route et au mauvais état des routes. Egalement, s'ajoutent l'effet néfaste de phénomènes sociaux comme les célébrations de mariage qui sont à l'origine des accidents de circulation dans la ville de Bouaké. A ce titre, tous les acteurs sociaux qui ont une influence dans les différentes communautés et institutions doivent s'impliquer dans la sensibilisation de la population en général et les enfants et les jeunes en particulier pour le respect des normes sociales en matière de conduite dans cette ville afin d'éviter des drames liés à la route.

Références bibliographies

Centre Hospitalier Universitaire de Bouaké (2017), « Rapport d'activités », service des urgences de chirurgie, Bouaké, Côte d'Ivoire.

Coudray Chloé (2019), « L'Habitat, Pierre Bourdieu (Fiche concept), Partageons L'Eco »,

<http://partageonsleco.com/wp-content/uploads/2020/09/FC-Bourdieu.pdf>, consulté le 11 septembre 2022 à 13 h 12.

Coulibaly Zoumana, Adaman Sinan, Ahi Noel Kouadio (2017), « Insécurité routière et risques socioéconomiques et sanitaires dans la ville de Korhogo et ses banlieues au nord de la Côte d'Ivoire, *Revue*

DEZAN, Volume 1, numéro 013, UAC, 4ème trimestre, Décembre 2017, pp. 223-237, ISSN 1840-717-X

Gaspard Claude (2019), « Le guide d'entretien : caractéristiques et exemples », Mis à jour le 7 décembre 2020,

<https://www.scribbr.fr/methodologie/guide-dentretien/>, consulté le 23 août 2022 à 10 h 23.

Groupements des Sapeurs Pompiers (2017), « Rapport d'activités », Bouaké, Côte d'Ivoire.

Kassi-Djodjo Irène (2013), « Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire) », *Géo transports, Transport et développement des territoires* n° 1-2,

http://geotransports.fr/Revue/pp.105_114_I.Kassi_jodjo_Taxis_motos.pdf, consulté le 25 août 2022 à 12 h 23.

Koffi Konan Norbert, Yoman N'Goh Koffi Michael (2020), « Gouvernance foncière et développement durable dans le périurbain de Bouaké », *Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes*, Numéro Spécial Janvier 2020, ISSN 2521-2125

Krah Koffi Léoplod et al (2013), « Données épidémiologiques des accidents de moto aux urgences chirurgicales du chu de Bouake », *Rev Int Sc Méd* 2013;15,3:161-164., © EDUCI 2013

<http://revues-ufhb-ci.org/?parcours=revues&desc=5&arti=190>, Consulté le 25 août 2022 à 13 h 16.

Kone Nabintou (2015), *Les mototaxis dans les stratégies de mobilité des populations à Bouaké*, « Mémoire de Master 2 », Université Alassane Ouattara, Bouaké, 100 pages.

Kouakou Attien Jean-Michel Konan (2017), « Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations », *EchoGéo*, 40 | 2017 Ressources

Urbaines (2), <https://journals.openedition.org/echogeo/14882>, DOI : 10.4000/echogeo.14882, ISSN : 1963-1197, consulté le 25 août 2022 à 11h 09.

Negura Lilian (2006), « L'analyse de contenu dans l'étude des représentations sociales », *Sociologies, Théories et recherches*, mis en ligne le 22 octobre 2006, [En ligne], URL

:<http://journals.openedition.org/sociologies/993>, Consulté le 10 aout 2022.

OCDE et Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, 2020, « Dynamiques de l'urbanisation africaine 2020,

Africapolis, une nouvelle géographie urbain », Cahiers de l'Afrique de l'Ouest,

https://www.oecd-ilibrary.org/development/dynamiques-de-l-urbanisation-africaine2020_481c7f49-fr, consulté le 21 aout 2022 à 11 h 13.

Sanogo Ladji Abou (2015), « Bouaké / La parade au mariage vire au drame : Un mort et un blessé grave ; deux autres personnes tuées au même endroit », Soir Info, Côte d'Ivoire,

<https://news.educarriere.ci/news-14312-bouake-la-parade-au-mariage-vire-au-drame-un-mort-et-un-blesse-grave-deux-autres-personnes-tuees-au-meme-endroit.html>, consulté le 09 septembre 2022 à 16 h 14.

Larminat Xavier de (2017), « Sociologie de la déviance : des théories du passage à l'acte à la déviance comme processus », <http://ses.ens-lyon.fr/articles/sociologie-de-la-deviance>, consulté le 11 septembre 2022 à 10 h 06.

Revillard Anne (2013), « Fiche technique : Comment observer ? De la « table rase » à la construction d'une grille d'observation »,

<https://annerevillard.files.wordpress.com/2013/12/fiche-technique-comment-observer.pdf>, Consulté le 23 aout 2022 à 09 h 27.

Tenaerts Marie-Noëlle (2008), « Sociologiques de la déviance »

<https://www.ufapec.be/files/files/analyses/Approches%20sociologiques%20de%20la%20d%C3%A9viance.Pdf>, consulté le 21 aout 2022 à 10 h 14.