

A collection of items including a chessboard, medals, a compass, and glasses. The chessboard is in the top left corner, featuring a red and blue checkered pattern with several pieces. Below it are two medals: one with a red ribbon and a white star, and another with a blue ribbon and a white star. A compass is visible in the bottom left corner, and a pair of glasses with thin frames is in the center. The background is a light-colored, textured surface.

# Epidémiologie des accidents de la route au Togo

BENISSAN A. SETODJI K. ABALO A. YAWOVI K. KOUSSOUGBO K. DOSSIM A.

# INTRODUCTION

- ◆ Moyens de transport = élément clé de expansion économique;
- ◆ Certains effets néfastes de l'accroissement du trafic (bruit, la pollution) = directement perceptibles;
- ◆ L'augmentation du nombre de décès et des traumatismes dus aux accidents de la route = perceptible à la lectures des statistiques.





# INTRODUCTION

- ◆ Conférence de Mexico (du 9 au 13/11/81) convoquée par l'OMS avait jeté les premières bases internationales de la sécurité routière dans les pays en développement;
- ◆ But de la conférence = d'uniformiser les actions à engager dans la lutte contre le fléau routier.



# PLAN

- ◆ Introduction
- ◆ Définitions
- ◆ Les voies publiques du Togo et leur environnement
- ◆ Evolution du parc automobile au Togo
- ◆ Sécurité routière
- ◆ Les causes directes des accidents de la route
- ◆ Les lésions les plus souvent rencontrées
- ◆ Conclusion
- ◆ Recommandations
- ◆ Iconographie



# DEFINITIONS

- ◆ En épidémiologie des accidents, le risque représente la probabilité de survenue d'un accident pour un individu ou une strate de la population possédant des caractères distincts.
- ◆ **Wolf**: l'exposition au risque de l'accident est définie par le nombre de fois où l'individu se trouve dans une situation pouvant générer un risque.
- ◆ **Caroll et Dunlap** définissent l'exposition comme étant le nombre d'événements de la circulation pouvant générer un risque d'accident.

# Les voies publiques

- ◆ Infrastructures routières du Togo:  
8000 km de long (1600km bitumées; 1400km de routes secondaires praticables en toute saisons; 5000km de pistes).
- ◆ En agglomération:
  - rues étroites et ne présente que 2 voies praticables en dehors des Boulevards;
  - Rues encombrées par des vendeurs de denrées de toute diverses et par de réparateurs d'engins;
  - Saisons des pluies: flaques d'eau par endroit rendant la circulation difficile;
  - Saisons sèches: flaques d'eau remplacée par des crevasses, des châssis et dos d'âne.



# Les voies publiques

- ◆ Hors d'agglomération:
  - la portion bitumée est détruite par endroit rendant la circulation très dangereuse;
  - Excès de vitesses.
- Les conditions de circulation:
  - Les routes construites dans les zones rurales des pays en développement sont conçues pour des véhicules rapides au mépris des problèmes des autres usagers (piétons et animaux).
  - En zone urbaine il existe de multitudes de véhicules qui circulent (voiture, camion, tracteurs à remorque, motocycles, bicyclettes, charrettes à bras...).





# Evolution du parc automobile

- ◆ Parc automobile: augmentation considérable
- ◆ Evolution du nombre des voitures

---

| Année | Nombre de voitures immatriculés |
|-------|---------------------------------|
| 1995  | 7779                            |
| 1996  | 8626                            |
| 1997  | 9515                            |
| 1998  | 9608                            |

---



# Evolution du parc automobile

- ◆ Evolution du nombre des cyclomoteurs

---

| Année | nombre de moto immatriculées |
|-------|------------------------------|
| 1993  | 981                          |
| 1994  | 521                          |
| 1995  | 11403                        |
| 1996  | 13442                        |
| 1997  | 12567                        |
| 1998  | 8207                         |

---



# Evolution du parc automobile

- ◆ Evolution du nombre des motocyclettes:

---

| Année | nombre de motocyclettes immatriculées |
|-------|---------------------------------------|
| 1994  | 823                                   |
| 1995  | 2341                                  |
| 1996  | 1941                                  |
| 1997  | 1878                                  |
| 1998  | 2396                                  |

---

# Les causes directes des accidents de la route

- ◆ Les facteurs humains:
  - L'analyse détaillée des accidents de la route montre que le comportement des usagers est le 1er facteur responsable de la majorité des accidents de la route.
  - Le mot comportement désigne dans ce contexte des actions volontaires décidées relativement librement (observation des signaux, le choix de la vitesse, le moment choisi pour dépasser un véhicule ou traverser une route.
  - Facteurs les plus fréquemment étudiés: l'excès de vitesse; l'imprudence des piétons; le défaut de maîtrise des conducteurs, la conduite en état d'ivresse et la non respect des règles élémentaires du code de la route.



# Les causes directes des accidents de la route

- ◆ Les facteurs matériels:
  - Dans les pays en développement, l'entretien des véhicules pose des problèmes majeurs (pénurie des pièces de rechange qualités).
  - Les visites techniques sont obligatoires mais il existe dans les pays en développement des voitures en très mauvais état.





# La sécurité routière

- ◆ Organisation des secours en cas d'accident:
  - L'alerte en cas d'accident de la route est souvent faite par des témoins ou par l'auteur de l'accident lui-même. L'alerte est souvent téléphonique (le N° 17 ou N°18).
  - Le ramassage des blessés: les infrastructures pour l'évacuation des blessés sont défectueuses et archaïques (seul le corps des Sapeurs pompiers possède des ambulances)
  - La plupart du temps ce sont les usagers de la route ou les passants qui effectuent l'évacuation des blessés sur les hôpitaux.
  - Les soins sur les lieux de l'accident sont pratiquement inexistantes



# La sécurité routière

- ◆ La prévention routière:
  - La politique de prévention routière: il existe une ONG qui œuvre dans ce domaine depuis 1966: La Prévention Routière du Togo (PRT).
  - La formation des jeunes à la prévention routière se fait dans les établissements scolaires (classes élémentaires au collèges).
  - La formation des conducteurs: elle tient compte de l'examen du permis de conduire et de l'aptitude physique à la conduite (certificat médical obligatoire avant l'examen du permis de conduire).

# La sécurité routière

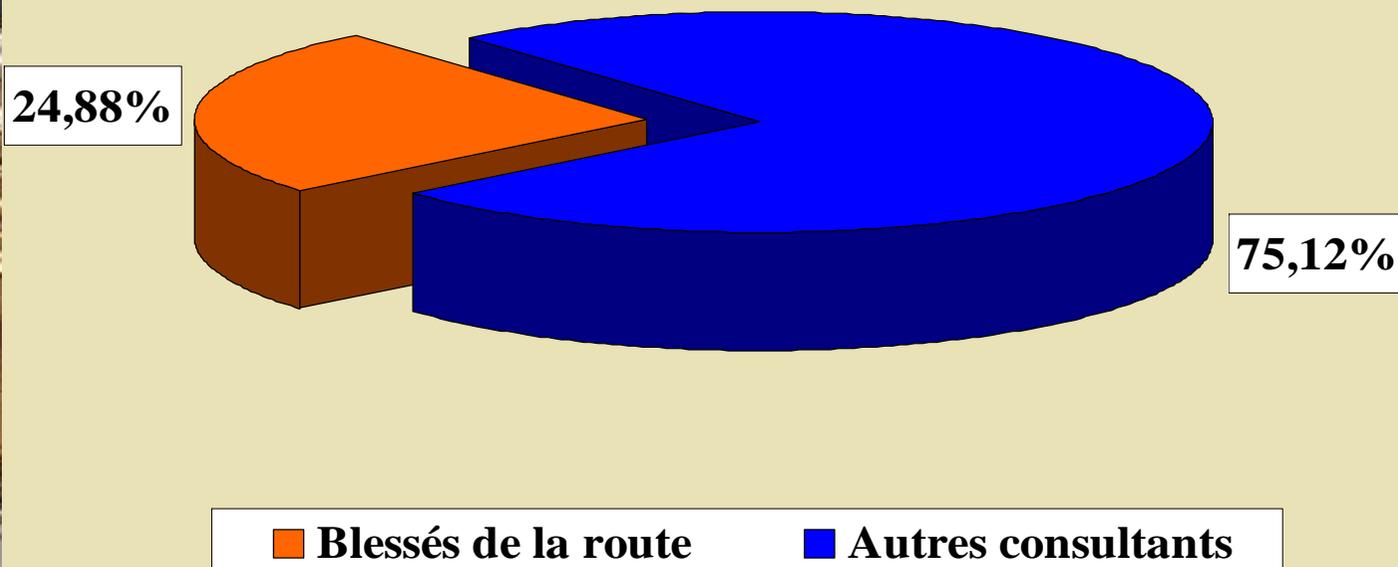
- ◆ La prévention des traumatismes:
  - Utilise deux stratégies particulièrement efficaces: l'une vise à réduire la gravité des traumatismes grâce à des dispositifs de protection (la sécurité passive); l'autre vise à réduire la fréquence des formes de déplacement qui comportent les risques les plus élevés.
  - Sécurité passive permet de baisser de moitié le nombre des traumatismes graves ou des décès dans les accidents de la route: port de ceinture de sécurité; réalisation des études statistiques épidémiologiques sur les accidents de la route.



# Notre travail au CHU Tokoin

- ◆ **Epidémiologie:**

- **La fréquence:**





# Notre travail au CHU Tokoin

## ◆ Epidémiologie (suite):

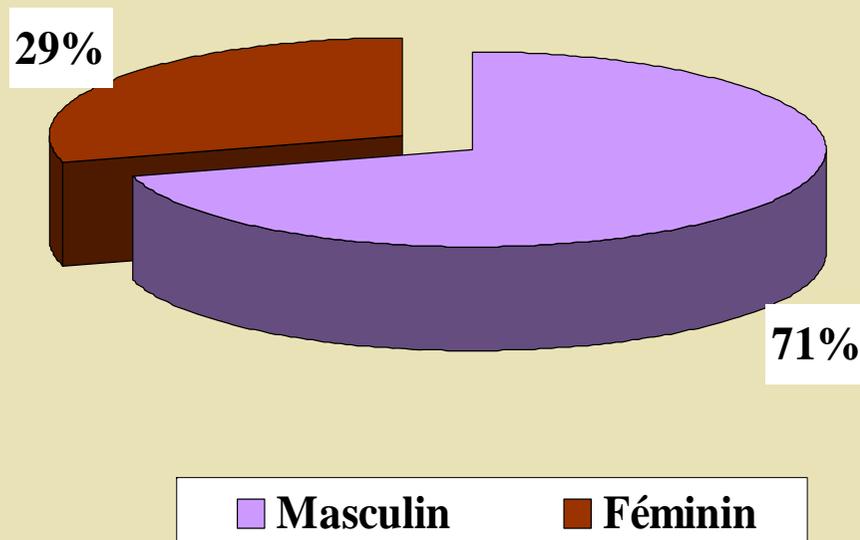
➤ Age : Moyen : 29,25 ans.

- Tranche touchée = 21 – 30 ans : 36,24%
- Moins de 15 ans : 12,87%
- Moins de 45 ans : 90,38%

# Notre travail au CHU Tokoin

## ◆ Epidémiologie (suite):

### ➤ Le sexe:





# Notre travail au CHU Tokoin

## ◆ Épidémiologie (suite):

➤ Le type de blessé (conducteur, passager, piéton):

| Type de blessé | nombre de blessés | pourcentage |
|----------------|-------------------|-------------|
| Conducteur     | 787               | 38,81%      |
| Passager       | 602               | 29,68%      |
| Piéton         | 638               | 31,51%      |
| Total          | 2028              | 100,00%     |



# Notre travail au CHU Tokoin

## ◆ Épidémiologie (suite):

- La répartition des blessés selon le moyen de déplacement (moto personnelles, mototaxi, vélo, voiture, piéton):

Moyen de transport    Nombre de blessé    Pourcentage(%)

---

|                  |     |       |
|------------------|-----|-------|
| Moto personnelle | 542 | 26,73 |
|------------------|-----|-------|

---

|          |     |       |
|----------|-----|-------|
| Mototaxi | 576 | 28,40 |
|----------|-----|-------|

|        |     |       |
|--------|-----|-------|
| Piéton | 639 | 31,51 |
|--------|-----|-------|

|      |    |      |
|------|----|------|
| Vélo | 52 | 3,56 |
|------|----|------|

|         |     |       |
|---------|-----|-------|
| Voiture | 209 | 10,30 |
|---------|-----|-------|

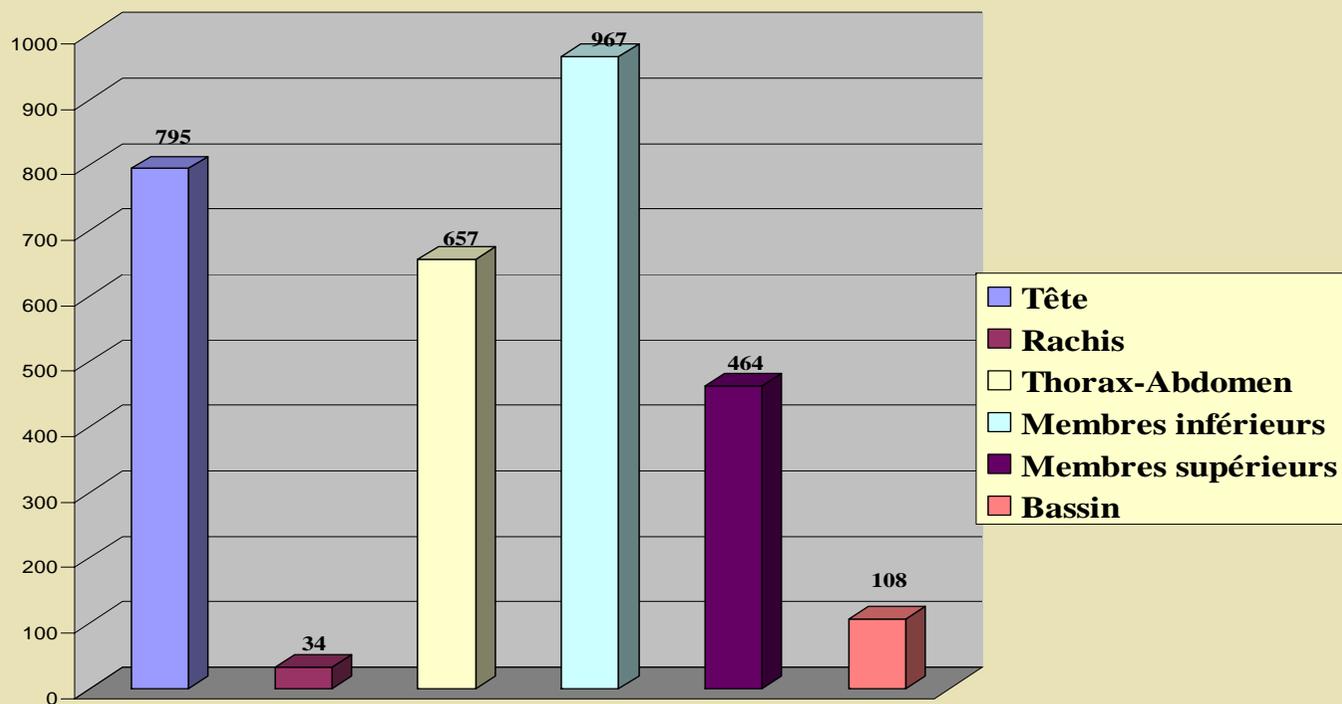
---

|       |      |        |
|-------|------|--------|
| Total | 2028 | 100,00 |
|-------|------|--------|

---

# Notre travail au CHU Tokoin

## ◆ Les lésions rencontrées:



Nombre de lésions

# Conclusion

- ◆ Accidents de la route = très fréquente: 24,34% des consultations.
- ◆ l'âge moyen = 29,25 ans avec prédominance masculine: 70,66%
- ◆ Plupart des accidents avaient lieu les 3 derniers jour de la semaine: 45,67%; les conducteurs plus touchés (38,81%)
- ◆ 55,13% blessés étaient à moto et seul 4,47% portaient casques
- ◆ Lésions siégeaient plus au membre et tête et les fractures sont les plus fréquentes.





# ETUDE SUR SIX MOIS

## 1<sup>er</sup> MARS AU 31 AOUT 2006

- ◆ Nbre total de consultations : 3.517
- ◆ Nbre de cas d'AVP : 2012 soit 57% du nombre total des consultations
- ◆ Fractures de membres : 816 cas soit 40,56% des AVP
- ◆ TCE: 391 cas soit 19,43% des AVP
- ◆ Contusions thoraciques : 58 cas soit 2,88% des AVP



# ETUDE SUR SIX MOIS

## 1<sup>er</sup> MARS AU 31 AOÛT 2006

(suite)

- ◆ Lésions rachidiennes: 52 cas soit 2,6% des AVP
- ◆ Nbre de décès aux urgences chirurgicales :  
18 cas soit 0,88% des AVP

Sur les 18 cas, 14 cas sont dus aux TCE graves

**QUELQUES EXEMPLES DU COÛT MOYEN DES FRACTURES LES PLUS FREQUENTES**

|  | Fracture du fémur                | Fracture de jambe                 | Fracture de l'avant-bras          |
|--|----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Bilan préopératoire                    | 30.000F CFA                      | 30.000F CFA                       | 30.000F CFA                       |
| Ordonnance préopératoire               | 150.000 F CFA                    | 150.000 F CFA                     | 150.000 F CFA                     |
| Implant                                | 55.000F CFA                      | 55.000F CFA                       | 55.000F CFA                       |
| Acte opératoire                        | 40.800 F CFA                     | 27.200 F CFA                      | 27.200 F CFA                      |
| Hospitalisation ( en moyenne 30 jours) | 45.000F CFA<br>90.000F CFA       | 45.000F CFA<br>90.000F CFA        | 45.000F CFA<br>90.000F CFA        |
| Total                                  | <b>320.800 -<br/>365800F CFA</b> | <b>307.200 -<br/>352.200F CFA</b> | <b>307.200 -<br/>352.200F CFA</b> |



# Recommandations

## ◆ Aux autorités :

- & assurer l'IEC sur l'importance des mesures de protection contre les traumatismes des accidents de la route: casque et ceinture de sécurité.
- & assurer le respect strict du code de la route;
- & Promouvoir l'enseignement de la prévention routière dans les écoles et collèges;
- & Doter le pays d'un service national gouvernemental pour l'exécution des politiques de sécurité routière.
- & Rendre obligatoire le permis de conduire et le port de casque chez les conducteurs de motos.

# Recommandations

## ◆ **A la population :**

- ❧ S'informer sur la sécurité et la prévention routière;
- ❧ Eviter les comportements dangereux en matière de sécurité routière: alcool au volant, le non respect du code de la route, le surcharge des véhicules...



































