

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

CONSEIL ECONOMIQUE
ET SOCIAL

CINQUIEME LEGISLATURE

PREMIERE SESSION ORDINAIRE 1985

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION EN COTE D'IVOIRE
FACTEUR NEGATIF DE DEVELOPPEMENT
ECONOMIQUE ET SOCIAL

Rapport présenté
au nom de la commission des affaires sociales et culturelles
par le professeur WAOTA COULIBALY Alexandre
rapporteur général

JUIN 1985

S O M M A I R E

INTRODUCTION

EVOLUTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

EN COTE D'IVOIRE Page..... 3

COUTS SOCIAUX ET ECONOMIQUES DES ACCIDENTS

Page..... 9

CAUSES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Page..... 12

ACTIONS EN FAVEUR DE LA PREVENTION ROUTIERE

Page..... 20

PROPOSITIONS

Page..... 26

CONCLUSIONS

Page..... 30

I N T R O D U C T I O N

A la cadence d'environ 19 BLESSES à la minute, d'un TUE toutes les deux minutes, soit respectivement 10 MILLIONS de BLESSES et 300 000 MORTS par an à travers le monde, les accidents de la circulation constituent l'un des grands fléaux de notre époque.

Quand ils ne tuent pas, ils sont pour le moins responsables de HUIT POUR CENT (8 %) des handicapés. Par leur fréquence grandissante et leur gravité, les accidents de la circulation représentent une pathologie nouvelle pour les Pays Industrialisés, la pathologie traumatique. Celle-ci n'a de virus que l'ingéniosité humaine, de dard meurtrier que le produit de la technicité, en l'occurrence les moyens de locomotion dont l'automobile.

Dans son essor économique et sa marche vers la modernité, la COTE D'IVOIRE n'a pu échapper à ce mal. Et l'on peut sans exagération, affirmer qu'il ne se passe pas un jour sans accidents, au pluriel, sur le sol ivoirien. D'après un sondage récent de l'OSER, l'accident de la circulation serait le risque le plus redouté par nos compatriotes.

L'impact socio-économique est tragiquement négatif quand on sait que les sinistres du trafic routier engloutissent outre des vies humaines près de UN POUR CENT (1 %) du PNB (produit national brut), soit par exemple 27,7 MILLIARDS de FRANCS pour l'année 1983.

Devant ce facteur hautement négatif de développement, notre Institution voudrait apporter sa part de réflexion et sa modeste contribution à la recherche de solutions en vue d'endiguer tant soit peu ce fléau social, fléau dont le monde entier a pris conscience au point qu'en décrétant l'Année 1985

"ANNEE INTERNATIONALE DE LA JEUNESSE", l'O N U a proposé en même temps le thème suivant : "LES JEUNES FACE AUX DANGERS DE LA CIRCULATION".

Après avoir analysé l'évolution des accidents de la circulation dans notre Pays, nous rechercherons leurs causes, rappellerons l'essentiel de ce qui a été fait en matière de prévention routière et tenterons d'apporter des suggestions complémentaires.

EVOLUTION DES ACCIDENTS ROUTIERS
EN COTE D'IVOIRE

La densité croissante du parc automobile et la flambée économique ont eu une influence certaine dans l'éclosion des accidents de la circulation dans notre Pays. Des statistiques provenant aussi bien d'organismes officiels que de chercheurs individuels, nous donnent le profil de l'évolution du nombre d'accidents corporels et de victimes.

PERIODES D'EVOLUTION

En raison de l'évolution d'ensemble du Pays, et de l'application de certaines mesures importantes en sécurité routière, trois périodes méritent d'être retenues pour avoir influencé la courbe de fréquence des accidents :

- de 1960 à 1966 : Aube de l'indépendance de notre Pays, naissance d'une nouvelle ère économique. Les accidents, comme le montre le tableau I, augmentent progressivement mais de façon modérée. L'on passe de l'Année 1960 à l'Année 1966, de 503 à 602 accidents corporels, avec respectivement 1 027 et 1 428 blessés, 169 et 212 tués.
- de 1967 à 1976 : C'est la période du boum économique. Le plan quinquennal 1960-1965 a porté ses fruits. Dans la traînée du sixième sillon, fêté dans la fièvre de la réussite s'ouvre malheureusement l'hécatombe routière. Le tableau I montre l'ascension fulgurante des accidents corporels qui, de 873 cas en 1967 ont atteint en 1976 le pic de 4 930, provoquant 9 544 blessés et 576 tués.
- de 1977 à 1984 : Période marquée par une amélioration du système routier, période fortement influencée par l'O S E R créé en AOUT 1978, qui imprime une inflexion heureuse à la courbe d'évolution des accidents de la circulation. Cette courbe qui, après une baisse en 1977 avec 3 894 accidents, 6 266 blessés, 600 tués évoluera en dents de scie avec tendance tout de même à la baisse (Tableau II).

T A B L E A U I

Evolution des Accidents et Victimes
de la Route : de 1960 à 1976

	NOMBRE D'ACCI- DENTS CORPORELS	TUES	BLESSES	NOMBRE MOYEN DE VICTIMES POUR 100 ACCIDENTS	
				TUES	BLESSES
1960	503	169	1 027	35,6	204,2
1961	742	197	1 309	26,5	176,4
1962	523	177	1 018	33,8	194,6
1963	642	232	1 404	36,1	218,7
1964	599	198	1 164	33,1	194,3
1965	714	204	1 401	28,6	196,2
1966	602	212	1 428	35,2	237,2
1967	873	229	1 353	26,2	155,0
1968	2 538	336	3 100	13,2	122,1
1969	1 931	271	3 040	14,0	157,4
1970	3 079	376	4 940	12,2	160,4
1971	3 418	332	6 389	9,7	186,9
1972	3 844	385	7 125	10,0	185,4
1973	1 113	357	2 521	32,1	226,5
1974	1 514	356	3 760	23,5	249,7
1975	2 372	464	4 849	19,6	204,4
<u>1976</u>	<u>4 930</u>	<u>576</u>	<u>9 544</u>	<u>11,7</u>	<u>193,6</u>
TOTAL	29 937	5 071	55 393	16,9	189,0

SOURCES : Direction des Transports Routiers d'ABIDJAN
EBAGNILIN
Prévention Routière Internationale

T A B L E A U II

Evolution des accidents et victimes de la route
de 1977 à 1984

DESIGNATION	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
(Accidents corpo- (rels	3894	4962	5127	4677	3988	3936	4171	4287
(Différence	-	+1068	+ 165	- 450	- 689	- 52	+ 235	+ 116
(Pourcentage	-	+27,43	+3,33%	-8,78%	-14,73%	-1,30%	+5,97%	+02,78%
(T U E S	600	699	668	719	571	552	549	503
(Différence	-	+ 99	- 31	+ 51	- 148	- 19	- 3	- 46
(Pourcentage	-	+16,50	-4,43%	+7,63%	-20,58%	-3,32%	0,54%	-08,38%
(Blessés	6266	10409	10267	10241	9362	8482	9262	9162
(Différence	-	+4143	- 142	- 26	- 879	- 880	+ 781	- 101
(Pourcentage	-	-	-1,36%	-0,25%	-8,58%	-9,40%	+9,21	-01,90%
(TAUX DE TUES/ (10.000 VEHICU- (LES	36,81	38,45	31,34	29,49	21,66	20,16	19,37	16,30

S O U R C E : OSER

Après des clochers en 1979 en ce qui concerne les accidents corporels (5 127), et en 1980 pour le nombre de tués (719), la réduction du nombre d'accidents corporels et de victimes s'est maintenue. Il en est de même des risques mortels, car malgré l'accroissement du parc automobile (298 208 véhicules) le taux des tués pour 10 000 véhicules est tombé de 36,81 en 1977 à 16,30 en 1984. Il est donc permis d'affirmer que les accidents déviennent de moins en moins meurtriers.

REMARQUES

1°/- Localisation des accidents :

Dans l'ensemble, près de la moitié des accidents (49,7 %) se produisent en rase campagne ;

- Un tiers (33 %) à ABIDJAN
- Le reste, soit 17,3 % dans les villes de l'Intérieur.

2°/- Gravité et comparaisons internationales :

Il importe de lever l'équivoque sur la triste réputation qui tend à classer notre Pays en tête des accidents routiers. Il faut se garder des comparaisons faciles dont les critères d'évaluation ne sont pas uniformes.

Il faut également distinguer fréquence et gravité. Celle-ci ayant pour reflets les taux de morbidité et de mortalité.

- De 1961 à 1976 : Avec le concours de l'O M S il a été dressé les tableaux de morbidité et de mortalité de 53 Pays, dont le nôtre. Les taux de mortalité pour 100 000 Habitants variaient en COTE D'IVOIRE de 4,46 % à 8,24 %, tandis que la fourchette d'alarme pour les autres Pays était comprise entre 1,4 % pour le Pays le moins touché par les accidents (CEYLAN) et 54,7 % pour le Pays le plus exposé (ROUMANIE).

- Jusqu'en 1976, La route tuait chez nous moins d'habitants qu'ailleurs dans le monde.

T A B L E A U III

Comparaisons Internationales de taux
d'accidents

(P A Y S	(	( Accidents/10.000	(((
((Année de Statistiques)	(	( Véhicules immatri-	(	( Tués/100 accidents	(
(	(	( culés	(((
(SUEDE	((1982)	(39	(	( 2	(
(ALLEMAGNE	((1982)	(140	(	( 3	(
(FRANCE	((1982)	(99	(	( 5	(
(GRECE	((1982)	(156	(	( 7	(
(YOUGOSLAVIE	((1980)	(179	(	( 10	(
(MAROC	((1982)	(367	(	( 10	(
(TUNISIE	((1982)	(273	(	( 11	(
(CAMEROUN	((1980)	(327	(	( 21	(
(SENEGAL	((1979)	(343	(	( 13	(
(NIGERIA	((1980)	(914	(	( 29	(
(GABON	((1982)	(506	(	( 15	(
((((((
(COTE D'IVOIRE	(	( 258	(	( 15	(

SOURCE : Rapport Séminaire de Formation OSER (Octobre 1984)

Par contre, selon des statistiques récentes (1978-1982) établissant un rapport entre le nombre d'accidents et celui des véhicules immatriculés, la Côte d'Ivoire connaît plus d'accidents que les Pays dotés de sécurité routière bien avant elle, mais moins que les autres Pays d'AFRIQUE. Quant aux accidents mortels, le taux reste élevé et seuls le NIGERIA et le CAMEROUN enregistrent plus de tués que la COTE D'IVOIRE (Tableau III).

A partir de 1977 les accidents étaient devenus de plus en plus meurtriers chez nous, sans pour autant nous placer en tête de série noire.

Fort heureusement, depuis 1980 (voir tableau II) l'on enregistre une baisse quasi constante des taux de morbidité et de mortalité.

COÛTS SOCIAUX ET ECONOMIQUES DES ACCIDENTS

Nous rapportons ici un large extrait des études menées par l'OSER et cofinancées par notre Pays et la BANQUE MONDIALE.

Ces études avaient pour but d'évaluer les coûts d'un Mort et d'un Blessé.

Les dossiers d'expertise, les charges budgétaires des groupements d'intervention et de la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale (C.N.P.S.), le coût des prestations médicales des Centres Hospitaliers, constituent les principales sources d'information permettant d'évaluer le coût social et économique d'un accident.

Ainsi ont été retenues les données suivantes :

1. Coût des dommages matériels

Il a été estimé à partir des dossiers d'expertise et s'élève en moyenne à 367.000 FRANCS par véhicule, (mais 249.000 FRANCS CFA seulement pour les taxis compteurs).

2. Coût d'évacuation des victimes

Il a été approché à partir des charges budgétaires et d'une estimation de la part d'amortissement du matériel du groupement des Sapeurs Pompiers Militaires (G.S.PM). Rapporté au nombre de sorties, le coût global s'élève à 304.000 FRANCS.

A noter que le coût "marginal" (économie possible par accident évité) serait au maximum de 10 à 15 %, soit 36.000 FRANCS par accident ou 15.000 FRANCS par victime.

3. Coût des services médicaux et hospitaliers

Il a été évalué à partir d'informations de la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale (C.N.P.S.) et de celles beaucoup plus anciennes sur les coûts hospitaliers ; ces dernières ont été en moyenne (CHU d'ABIDJAN et Hôpitaux de l'intérieur) estimées à 13.700F CFA par journée, amortissement inclus ; le coût total des services médicaux et hospitaliers, sur la base d'une durée moyenne d'hospitalisation de 50 jours par victime hospitalisée, a été évalué à

71.000 FRANCS CFA par blessé.

4. Coût de remarquage, se monte en moyenne à 16.000 FRANCS CFA par véhicule.

5. Coût des Services Généraux, n'a pas pu être chiffré. Celui des frais généraux de fonctionnement des assurances s'établit à 536.000 FRANCS CFA par accident en moyenne, mais compte tenu de la grande rigidité de ces frais, il a paru prudent et réaliste de considérer qu'au grand maximum 5 %, soit 26.000 FRANCS CFA, pourraient être économisés par accident évité, ce qui équivaut à 11.000 FRANCS CFA par victime. A partir de ces éléments on a pu évaluer les coûts d'un mort et d'un blessé présentés dans le tableau suivant :

Eléments	Morts	Blessés
A. Eléments économiques		
. évacuation	0,015	0,015
. Soins médicaux, hôpitaux	0,071	0,206
. Immobilisation temporaire	0,014	-
. Funérailles	0,035	-
. Appareillage	-	0,010
. Coûts indirects	P.M.	P.M.
. Dommages aux véhicules	0,181	0,181
. Autres dommages	P.M.	P.M.
. Frais généraux (assurance)	0,011	0,011
. Perte de production	7,620	0,178
Total A	7,947	0,601
B. Eléments non économiques	1,580	0,100
TOTAL A + B	9,527	0,701

Tableau IV : Evaluation du coût d'un mort et d'un blessé (millions de francs CFA).

Le tableau ci-dessous donne, pour 1983, une évaluation du coût global des accidents, en prenant des coûts unitaires moyens et non marginaux tels que calculés précédemment.

	Nombre	Coût unitaire (millions F. CFA)	Coût total (milliards F. CFA)
(Tués	720	9,886	7,1
(Blessés	9 700	1,060	10,3
(Accidents maté-			
(riels	8 923	1,123	10,0
(OSER + SICTA			0,3
(
(TOTAL			27,7
(

Tableau V - Evaluation du coût global des accidents

On arrive à une estimation de 27,7 milliards de F. CFA pour le coût des accidents en COTE D'IVOIRE, représentant environ 1 % du produit national net (ou revenu national) estimé en 1983.

CAUSES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

-----o o o o o o o o-----

Avant le phénomène accident, aboutissement d'un processus encore mal élucidé, et qu'étudie l'accidentologie, trois facteurs essentiels peuvent être mis en cause :

- Le facteur humain
- Le véhicule
- L'environnement routier

I. LE FACTEUR HUMAIN

Il est représenté par le conducteur ou plus généralement l'utilisateur qui est le plus souvent responsable de la cause profonde de l'accident.

Le conducteur pêche presque toujours par le non respect du code de la route ; cela au moins dans quatre vingts pour cent (80 %) des cas.

1.1. Causes par faute du Conducteur :

C'est dans l'ensemble le non respect du code de la route. Il importe cependant de relever les causes les plus fréquentes et sur lesquelles une action préventive est bien possible.

1.1-1 Excès de Vitesse :

On estime qu'il représente à lui seul 43,51 % des accidents et ces accidents sont les plus meurtriers.

1.1-2 Défaut de Maîtrise :

Il est fréquent et constitue 26,29 % des accidents.

1.1-3 Le Non Respect des feux :

C'est une cause assez fréquente dans les grandes agglomérations.

1.1-4 Non Respect des Passages pour Piétons :

Il est à l'origine d'accidents toujours graves lorsqu'on

sait que le piéton, heurté par une voiture roulant à la vitesse autorisée de 60 Km/h n'a aucune chance de survie.

En agglomération importante comme ABIDJAN, les piétons représentent le tiers des usagers impliqués, et les trois quarts de tués.

1.1-5 Les Dépassements Dangereux et les Mauvais croisements (à gauche)

Sont autant de causes qui interviennent de façon notable dans les accidents.

1.1-6 Enfin, prompte à toute erreur les conducteurs non titulaires du permis de conduire : les apprentis chauffeurs, les mécaniciens, apprentis mécaniciens, qui à l'occasion d'une manoeuvre d'essai ou d'une course sont parfois responsables d'accidents.

1.2 Causes par défaillance de l'état physique

Il faut entendre par défaillance, les maladies, les traitements médicaux, la fatigue, l'influence de l'alcool et de diverses drogues.

1.2-1 Les Maladies

L'on connaît un certain nombre d'affections courantes qui interviennent dans la survenue des accidents. Les états pathologiques les plus incriminés sont :

- Les affections cardiovasculaires dont les crises imprévisibles peuvent survenir aussi bien à l'ouverture de la portière de la voiture qu'en pleine conduite ;
- Le diabète,
- L'épilepsie
- La drépanocytose, aux crises imprévisibles
- Les troubles de la vue, de l'ouïe, etc.....

Selon le rapport de l'OMS, ces états pathologiques entrent dans la gènesse des accidents dans la proportion de 1 % à 2 %.

1.2-2 : Les traitements médicaux

Il est indiscutable que les traitements à base d'hypnotique, sédatifs et de stupéfiants exposent au risque d'accidents par la baisse de la vigilance des capacités de réaction et de la dextérité. Le risque est d'autant plus grand que le sujet n'est pas accoutumé au produit.

1.2-3 : La fatigue

La conduite de l'automobile ne peut être considérée de nos jours comme une "activité récréative", mais comme "un travail complexe exigeant un sens aigu de responsabilité, entraînant la fatigue aussi bien physique qu'affective" (HOFFMAN).

Dès que la circulation avance lentement (en ville) où qu'elle devient monotone (sur autoroute), ou qu'elle dure plusieurs heures, la fatigue survient sous plusieurs formes :

- Fatigue musculaire : baisse du tonus musculaire, ralentissement des réactions,

- Fatigue sensorielle, surtout oculaire : elle donne lieu à des troubles visuels pouvant aller à des hallucinations : conducteur qui donne brusquement un coup de volant ou de frein pour éviter un obstacle imaginaire,

- Fatigue générale qui peut être favorisée par une mauvaise alimentation (repas copieux, jeûne), l'alcool et les drogues. Elle entraîne baisse de la vigilance, et assoupissement au volant.

Dès les trois premières heures de conduite, la fatigue intervient dans 60 % des accidents.

1.2-4 : Influence de l'alcool et des drogues

"L'homme est le seul animal à boire sans soif (Pline, l'ancien). Nous ajouterions, concernant l'automobiliste, qu'il boit parfois non pour apaiser sa soif mais pour hâter sa fin, tant la consommation d'alcool est dangereuse pour le conducteur d'automobile. Il est communément admis par les chercheurs que l'état d'ivresse multiplie par huit les risques d'accidents, et qu'il est responsable de 85 % des accidents dont 40 % mortels.

En Côte d'Ivoire, aucune statistique mettant en cause l'alcoolisme n'a pu être dressée faute de moyens de contrôle. Une étude a été timidement amorcée en 1978 par des dosages d'alcoolémie sur un échantillon de quatorze personnes. Trois cas furent répréhensibles.

Certaines drogues volontairement consommées contre la fatigue par les conducteurs de long parcours, accroissent dans un premier temps la vigilance et l'efficacité avant d'entraîner le sujet dans un état de fatigue et de dépression (cas des amphétamines).

1.3 AUTRES FACTEURS LIES AU CONDUCTEUR

1.3-1 : Age des conducteurs

Sur une importance statistique de 2 636 accidents en Côte d'Ivoire, 62,25 % des conducteurs fautifs étaient âgés de 15-34 ans, le pic de 48,71 % se situant dans la tranche d'âge de 25-34 ans.

L'âge moyen des conducteurs fautifs est de 33,97 ans en agglomération, 32,87 ans en rase campagne, et 33,34 ans pour l'ensemble, selon cette étude.

1.3-2 : Ancienneté du permis de conduire :

Les titulaires du permis de conduire depuis un ou deux ans sont le plus souvent incriminés dans les accidents. On estime que l'âge moyen du permis des conducteurs fautifs est de 2,73 ans en agglomération, de 2,89 ans en rase campagne et de 3,15 ans dans l'ensemble.

Donc le nombre des conducteurs fautifs diminue avec l'âge et l'ancienneté du permis de conduire.

1.3-3 : Part de Responsabilité des chauffeurs professionnels et des Cadres supérieurs :

Une étude du Docteur IMBOA dont les résultats sont consignés dans le tableau VI ci-dessous, démontre que :

- Les chauffeurs professionnels font plus d'accidents en rase campagne (77,96 %) qu'en ville (24,28 %). Les chauffeurs de taxis et de poids lourds constituent le groupe socioprofessionnel le plus exposé aux accidents.

- Les Cadres supérieurs sont impliqués dans la proportion de 7,03 % en agglomération, à 7,89 % en rase campagne.

Profession	Chauffeurs professionnels	Cadres	Autres conducteurs	TOTAL
Agglomération	640 (24,28 %)	82 (7,03 %)	444	1166
Rase campagne	1146 (77,96 %)	116 (7,89 %)	208	1470
TOTAL	1786	198	652	2636

Tableau VI

II. LE VEHICULE

Si l'on extrapolait l'étude des accidents de la circulation à l'épidémiologie d'un mal endémique, le véhicule représenterait l'agent pathogène, porteur d'une potentialité de blessure ou de mort. Comme disait ROCHE "C'est l'énergie qui, soudain incontrôlée, devient destructrice". L'automobile est le véhicule le plus souvent impliqué.

Son mauvais état peut être à la base du manque de contrôle par le conducteur. En Côte d'Ivoire, les vices techniques des véhicules interviennent globalement dans 8,66 % des causes d'accidents dont 6,88 % en rase campagne. Les défauts souvent mis en cause sont :

- Les défaillances mécaniques,
- Les mauvais pneumatiques (pneus lisses ou réchappés)
- Les freins défectueux
- Le mauvais état général.

d'où la nécessité d'une visite technique régulière.

Les autres véhicules impliqués dans les accidents de route sont essentiellement les engins à deux roues : Cyclomoteurs et bicyclettes qui interviennent pour au moins 8 % à ABIDJAN.

Ce taux est nettement plus élevé dans les villes de l'intérieur où il varie de 22 % à (MAN) à 61 % (KORHOGO).

III. LA ROUTE ET L'ENVIRONNEMENT

La route et de façon plus étendue l'environnement routier constituent le milieu propice où se déroulent les accidents. Ce milieu peut avoir sur ces derniers une influence heureuse ou désastreuse.

III. I Route

En fonction du revêtement, l'on distingue deux grands groupes de routes :

- a)- Les routes en terre, ou non revêtues
- b)- Les routes bitumées, ou revêtues

La route bitumée offre plus de sécurité à la circulation que la route non revêtue. Toutes les difficultés de circulation sur les routes en terre se trouvent réunies sur les spécimens d'itinéraire reliant, Man-Séguéla ; Séguéla-Daloa ; Daloa-Issia-Gagnoa ; Man-Danané ; Divo-Sassandra ; Bondoukou-Bouana ; Boundiali-Tengrela ; pour ne citer que ces exemples.

Sur ces routes l'on parcourt tantôt une portion sans défaut tantôt une portion si dégradée qu'elle est à peine carrossable, quand ce ne sont pas des ponts en rondins dénivelés qui rendent périlleux le passage des véhicules.

En rase campagne, on observe un peu plus d'accidents corporels et de victimes sur les routes non revêtues que sur les routes revêtues, comme en témoigne le tableau VII ci-dessous

	: ROUTES REVELUES	: ROUTES EN TERRE
(- Accidents	: 48 %	: 52 %)
(- Tués	: 43 %	: 57 %)
(- Blessés	: 32 %	: 68 %)

Le calcul de la fréquence des accidents et des victimes par rapport à la circulation, calcul effectué par l'O S E R, montre que les taux d'accidents sur routes en terre sont 3,5 fois plus élevés que sur routes bitumées, entraînant en même temps 4 fois plus de tués.

III.1-1 : EN FONCTION DE LA CONFIGURATION DU LIEU DE L'ACCIDENT

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, il se produit plus d'accidents sur les lignes droites que sur les autres portions de la route. Les rapports sont les suivants : environ 45 % d'accidents en ligne droite contre 30 % dans les virages, 14, % aux intersections et 11 % sur les côtes.

III.1-2 : L'ENVIRONNEMENT ROUTIER :

L'on doit entendre par environnement routier essentiellement les abords de la chaussée et tout ce qui est susceptible d'influer sur la perception du conducteur, visibilité notamment :

- Les plus importants ici sont:
- Les signalisations et les marquages au sol
- L'éclairage urbain
- La divagation des animaux en milieu rural
- La gêne que peuvent constituer les hautes herbes en rase campagne sur toutes en terre.

TABLEAU RECAPITULATIF DES TYPES D'ACCIDENTS

L'action isolée ou conjuguée des diverses causes que nous venons d'étudier, abouti à la genèse de différents types d'accidents dont la fréquence varie à ABIDJAN et dans les villes de l'intérieur.

En considérant les usagers impliqués dans les collisions :

- Véhicules à 4 roues (VL)
- Véhicules à 2 roues (2R)
- Piétons,

nous pouvons dresser les tableaux VIII et IX.

TABLEAU VIII/- Les accidents à ABIDJAN

TYPES D'USAGERS	IMPLIQUES	BLESSES	TUES
V L OU TAXIS	45 %	21 %	4 %
PIETONS	35 %	55 %	75 %
2 ROUES A MOTEURS	6 %	9 %	/
BICYCLETTES	2 %	3 %	4 %
TRANSPORT EN COMMUN	7 %	10 %	17 %
POIDS / LOURDS	5 %	2 %	/
TOUS USAGERS	100 %	100 %	100 %

TABLEAU IX - Les accidents dans les villes de l'intérieur

VILLES	POURCENTAGES D'ACCIDENTS		
	Piétons	2R	V L
BOUAKE	51 %	40 %	9 %
YAMOUSSOKRO	36 %	43 %	21 %
DALOA	55 %	24 %	21 %
KORHOGO	39 %	61 %	-
MAN	56 %	22 %	22 %
ABENGOUROU	58 %	33 %	9 %
SAN PEDRO	43 + 10 %	40 %	17 + 10 %
DIVO	50 %	26 %	24 %
GROUPEMENT DE PETITES VILLES	51 %	37 %	12 %

Tableau de répartition des accidents selon le type de collision à ABIDJAN et dans certaines villes de l'intérieur du Pays.

ACTIONS EN FAVEUR DE LA PREVENTION ROUTIERE

La gravité du danger représenté par les accidents de la circulation ne pouvait échapper aux Autorités Ivoiriennes, décidées dès notre Indépendance à combattre en priorité tous les grands maux.

Ainsi, ont été prises d'importantes mesures de prévention routière, qui portent aujourd'hui leurs fruits. Les actions déjà nombreuses peuvent être regroupées en mesures repressives et en mesures préventives, visant à améliorer la triade épidémiologique Homme - Véhicule - Route, le tout coordonné par une organisation nationale appropriée.

Quelques éléments saillants de ces dernières mesures méritent d'être mentionnés.

I/- ORGANISATION NATIONALE DE LA PREVENTION ROUTIERE

1.1 : Prévention routière :

La première organisation à mener des actions de sensibilisation en Sécurité Routière a été une Association Privée dénommée PREVENTION ROUTIERE, créée en 1964 et reconnue par la Prévention Routière Internationale. Elle se proposait d'étudier, de mettre en oeuvre et d'encourager toute initiative propre à réduire les accidents de la circulation.

Cet organisme, par des campagnes de sensibilisation, obtint des résultats positifs avant de sombrer dans la léthargie à partir de 1972.

1.2 : Office de Sécurité Routière (O S E R)

Devant la recrudescence des accidents et la défaillance de Prévention Routière, l'Etat décida la création de l'OSER en AOÛT 1978. C'est lui qui détient actuellement la politique de sécurité routière en ce qui concerne :

- L'étude des accidents et la formation des usagers,
- Les secours aux blessés de la route.

Pour ce faire, il dispose de quatre services : Accidentsologie, Formations, SAMU (Service d'Aide Médicale Urgente) pour le moment le seul en AFRIQUE de l'OUEST), GSPM (Groupepent des Sapeurs Pompiers Militaires).

Il s'adjoit le concours de la Gendarmerie, de la Police de la SICTA et des médias pour ses campagnes. De même qu'il organise des Séminaires de formation et édite une revue la "SECURITE ROUTIERE" qui est en veilleuse depuis plus d'un an, faute de moyens.

Le plan quinquenal 1981-1985 prévoyait la dotation contenue dans le tableau ci-dessous :

T A B L E A U / Dotations de l'O S E R au cours du plan 1981-1985
(Millions de francs constants 1980)

(Actions de l'OSER	! Investissements	! Fonctionnement
(	!	! Annuel
(Equipement et SAMU et	!	!
(GSPM (ABIDJAN)	! 400	! 110
(Création des services	!	!
(dans les régions	! 170	! 35
(Formation des conducteurs	!	!
((Prevision)	! 1 000	! Autonome
(Actions de sensibilisa	!	!
(tion	! 800	! 100
(T O T A L	2 370	245

Le crédit de fonctionnement annuel était prévu pour 245.000.000 FRANCS. Mais l'érosion conjoncturelle l'a réduit à ce jour à 91.260.000 FRANCS.

L'action de l'OSER est largement positive, car avec son concours, la tendance du nombre d'accidents est à la baisse.

II/- ACTIONS EN FAVEUR DE LA TRIADE HOMME-VEHICULE-ROUTE

II-1 : Concernant l'Homme :

C'est à la fois l'ensemble des mesures répressives et surtout éducatives, qu'il serait long d'inventorier ici.

Retenons la part prépondérante de la formation par l'AUTO-ECOLE, l'OSER, l'ECOLE et la GENDARMERIE.

II.1-1 La réglementation de la vitesse

Elle est salutaire, quand on sait qu'elle diminue de moitié le nombre d'accidents mortels.

Rappelons les vitesses de base autorisées en COTE D'IVOIRE

- 120 Km/h sur Autoroute,
- 100 Km/h sur Route bitumée
- 60-80 Km/h sur Route A et B en terre
- 40-60 Km/h sur Route C en terre.

II.1-2 : Contre l'alcool et la drogue

La seule mesure concrète à ce jour est d'avoir défini les taux d'alcoolémie répréhensibles pour un conducteur. Le seuil tolérable est de 0,80 g/l, au-delà duquel tout conducteur s'expose à une condamnation. Mais il n'existe aucun moyen de contrôle.

Contre les drogues, l'action est menée par voie de campagne, et les médias.

II.1-3 : Formation des conducteurs et de l'usager

Elle est dévolue :

- Aux Auto-écoles laissées à des initiatives privées
- Aux campagnes de formation et d'information (OSER) intéressant tout usager de la route, y compris le piéton,
- Introduction de la Prévention Routière à l'École, projet entré en phase de réalisation depuis 1982.

II.1-4 : Les mesures repressives :

Ayant pour but d'obtenir le respect du Code de la Route, elles sont assurées par les Agents de l'Ordre, Police, Gendarmerie et représentées par des amendes.

Le décret 64-212 du 26 Mai 1964 hiérarchise les amendes en trois classes de gravité croissante dont les contraventions varient de 1.000 Francs à 360.000 francs et les peines d'emprisonnement de 10 jours à 2 mois.

IIII/- CONCERNANT LE RESEAU ROUTIER

Les efforts du Gouvernement sont fort louables. Le Pays est doté d'un réseau routier dense qui développe une longueur totale de 50.880 Km dont 3.540 Km (7 %) revêtus de bitume (chiffres de 1982).

Selon leur importance, nos routes sont classées en quatre catégories :

- Route A : Liaison entre Préfectures
- Route B : Jonction entre une route A et une Sous-Préfecture ou entre deux Sous-Préfectures
- Route C : Jonction entre une route B et un village centre ou entre une Sous-Préfecture et un village centre
- Route D : Jonction entre une route C et un village satellite (ou non classées).

Il importe de souligner que les trois quarts de la circulation se déroulent sur les 7 % de routes revêtues.

IV/- CONCERNANT LE VEHICULE

IV-1 : Contrôle technique obligatoire des véhicules

L'obligation depuis le 1er Octobre 1983 de soumettre les véhicules à la visite technique, une fois l'an, a pour objectif de diminuer les risques d'accidents par défaillance mécanique. Ce qui est important lorsqu'on sait qu'en rase campagne 51 % des accidents surviennent avec le véhicule seul, entraînant 71 % des blessés et 37 % de tués.

Le contrôle des véhicules est confié à la Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile et Industrielles (SICTA) créée le 14 Septembre 1974.

Outre ABIDJAN, cette Société a des points de contrôle dans six (6) villes du Pays (ABENGOUROU, BOUAKE, DALOA, KORHOGO, MAN, SAN PEDRO).

Près du tiers des véhicules, soit 29,71 % sont refusés à la revisite.

IV-2 : Autres mesures de sécurité :

C'est essentiellement le décret 70-604 du 7 janvier 1970 rendant obligatoire sous peine d'amende le port de la ceinture de sécurité, qui selon toutes les statistiques, n'a que des avantages et diminue de moitié le nombre de tués.

V/- : Etude des accidents de la route et programme d'action

Pour mieux cerner le problème des accidents de la circulation, le Gouvernement a pris l'importante décision de cofinancer avec la BANQUE MONDIALE l'étude de ce fléau dans notre Pays.

Cette mission confiée à l'OSER a été conjointement menée du 15 Avril 1982 au 15 Décembre 1984, avec trois Sociétés Françaises :

- Bureau Central des Etudes pour les Equipements d'Outre Mer (B.C.E.O.M.)
- Organisme National de Sécurité Routière (O.N.S.E.R.)

- S.C.E.T. - Ivoire, filiale ivoirienne de Société
Centrale pour l'équipement du Territoire (S.C.E.T)

Les conclusions de cette importante étude, première
expérience en AFRIQUE, à n'en point douter, aideront les Autorités
à porter remèdes aux accidents de la voie publique.

P R O P O S I T I O N S

Beaucoup a été fait. Cependant, nous voudrions faire des suggestions en ce qui concerne :

- La Sécurité de l'usager
- Le contrôle des véhicules
- L'environnement routier.

I/- SECURITE DE L'USAGER

1.1. Limitation de vitesse

Pour être respectée, elle doit être surveillée. D'où la nécessité de multiplier les moyens de contrôle Homme et Matériel, en entendant par matériel, essentiellement les radars, dont la crainte constitue en elle-même un moyen de dissuasion.

1.2. : Alcoolisme au volant

Il nous paraît grand temps de doter les Agents chargés de la Sécurité Routière de moyens de détecter le taux d'alcoolémie chez les conducteurs. Les problèmes techniques et de fiabilité semblent résolus avec un nouvel appareil infailible "l'éthylomètre". Grâce à l'éthylomètre, l'on pourrait programmer des opérations coups de poing, intensifier les campagnes de sensibilisation sur les effets de l'alcool.

1.3- Formation et information des usagers

1.3-1 : Permis de conduire :

- Valoriser la fonction d'enseignant de la conduite
- Revoir les méthodes d'enseignement de la conduite et adapter les objectifs aux réalités du Pays
- Introduire dans les Auto-Ecoles, l'audiovisuel pour les connaissances du Code de la Route.

Revoir les conditions d'évaluation pour l'obtention du permis de conduire, conditions qui devront être objectives autant que possibles et hors de toute influence extérieure. Pour ce faire

les candidats devront passer devant une commission et non jugés par un seul examinateur.

1.3-2 : Intensifier les actions repressives et de sensibilisation pour le respect du Code de la Route.

1.4. : Protection des piétons :

Les piétons paient un lourd tribut aux accidents, risque qui ne semble pas perçu avec la gravité qui s'impose par les conducteurs. Il faudrait protéger les piétons par l'aménagement de passages appropriés, éveiller le respect du piéton par les autres usagers dans les zones qui lui sont destinées.

Etendre et adapter l'éducation en matière de prévention routière aux usagers des zones rurales.

1.5 : Combattre certaines attitudes psychologiques

En particulier, celles qui, soit par tradition ou par religion rattachent les accidents à la fatalité et qui de ce fait, inhibent le sens de responsabilité et peuvent indirectement prédisposer aux accidents.

1.6 : Organisation des secours d'urgence

1.6-1 : G.S.P.M. : Existe seulement à ABIDJAN et à BOUAKE

1.6-2 : S.A.M.U. : Seule ABIDJAN en est pourvue.

Il faudrait implanter d'autres Centres d'Intervention à l'intérieur du Pays. En faire connaître au public l'utilité et l'usage.

1.6-3 : Médicalisation des secours

L'enseignement du secourisme devra être étendu aux Agents de la Sécurité Routière et aux Conducteurs professionnels, ne serait-ce que pour leur apprendre à relever un blessé. Cela éviterait le drame souvent constaté des mains inexpérimentées qui relèvent un blessé, transportent un mourant, et hospitalisent un mort.

1.6-4 : Centres d'accueil spécialisés

Il faut pour les blessés, des Centres de soins spécialisés.

1.6.4-1 : Centres de Traumatologie-Orthopédie, qui jusqu'ici manquent. Leur utilité est indiscutable car ils pourraient permettre des soins d'urgence de qualité et éviter des complications aux conséquences socio-économiques encore plus désastreuses.

1.6.4-2 : Centres de Rééducation fonctionnelle

Complément indispensable aux premiers, et qui concourent à l'obtention de résultats meilleurs.

CONTROLE DU VEHICULE

II.1 - Augmenter les points de contrôle de la SICTA, surtout les doter d'équipement moderne. Car seule la ville d'ABIDJAN a un équipement moderne, quoiqu'incomplet.

Il lui manque le dispositif de contrôle des amortisseurs ce qui n'est pas sans importance quand on sait que les amortisseurs ont un grand rôle dans la stabilité du véhicule sur la route.

II.2 : Contrôle permanent des véhicules :

Il serait assuré par les agents de la sécurité. Cela pour décourager certains propriétaires qui n'hésitent pas pour la visite technique à sous-louer des éléments interchangeables (pneus, phares, etc..) C'est précisément ces éléments dont le contrôle est aisé, qui seraient les plus visés.

III/ - LA ROUTE ET L'ENVIRONNEMENT

Poursuivre l'effort de revêtement des routes, les routes revêtues offrant moins de risques.

Améliorer le profil des routes :

- en évitant les sinuosités dangereuses ou, à l'extrême les longues portions rectilignes,
- en leur donnant des largeurs suffisantes.

Doter les routes d'une signalisation en nombre et en qualité suffisante.

IV/ - O S E R

Cet office, qui, à notre avis, a fait la preuve de son efficacité mérite d'être encouragé et d'être doté de moyens lui permettant des actions d'envergure nationale.

V/ - AGENTS DE LA SECURITE ROUTIERE :

POLICE ET GENDARMERIE

Tout en rendant hommage à l'action directe et efficace des Agents de l'Ordre chargés de la Surveillance Routière, il nous paraît d'importance d'insister sur le sens de probité, d'incorruptibilité, qui doit animer ces Agents en tout temps et en tout lieu, eu égard aux tentatives de corruption dont usent facilement certains professionnels de la Route.

C O N C L U S I O N S

Nous constatons avec bonheur, que sous l'avalanche des accidents meurtriers de la route, sombre indice d'essor industriel l'Etat ivoirien, loin de l'affolement et encore moins de l'indifférence, a paré en son temps au plus pressé, puis patiemment élaboré un grand nombre de mesures efficaces qui concourent aujourd'hui à réduire le risque de mort par accidents de la route.

Cependant, à la réflexion, il nous paraît opportun de soumettre aux Autorités quelques suggestions :

Le phénomène ACCIDENT doit être perçu comme un mal endémique avec ses trois facteurs étiologiques Homme-Véhicule-Route. Ici plus qu'ailleurs, mieux vaut prévenir que guérir.

Les actions préventives doivent être simultanément menées sur l'homme, son véhicule et la route qu'il emprunte.

Les fautes, qui en grande partie, relèvent de l'homme doivent faire l'objet de mesures plutôt éducatives que répressives.

Le véhicule, l'arme du crime involontaire, doit être dans un état technique sécurisant, nos routes bien chaussées doivent être suffisamment larges, revêtues si possible et bénéficier d'une signalisation et d'un marquage exemplaires.

Si malgré tout, survenait l'accident, il faudrait pour les blessés, des secours salutaires, et des centres spécialisés pour les accueillir.

C'est l'ensemble de ces considérations qui nous a amenés à formuler les propositions contenues dans la présente

saisine et qui se résumant comme suit :

- + Contrôler de façon accrue les limitations de vitesse
- + Organiser la lutte contre l'alcoolisme et les drogues au volant,
- + Revaloriser la fonction d'enseignant de la conduite et faire en sorte que le permis de conduite soit obtenu dans des conditions hors de tout soupçon de médiocrité et de corruption,
- + Obtenir par tous moyens le respect du Code de la Route,
- + Eduquer le piéton et renforcer sa protection,
- + Par des campagnes de sensibilisation, combattre le fatalisme de certains usagers,
- + Etendre les Centres de secours GSPM et SAMU à l'ensemble du Pays,
- + Mettre le secourisme à la portée du public,
- + Créer des Centres de Soins Spécialisés, en l'occurrence des Centres de Traumatologie et de Rééducation fonctionnelle,
- + Instituer le contrôle permanent des véhicules ; Equiper convenablement les Centres de visite technique dont il faudra augmenter le nombre,
- + Pourvuivre la politique d'amélioration du réseau routier,
- + Soutenir l'OSER en lui offrant les moyens de sa politique,
- + Entretenir et stimuler le sens de la probité chez les Agents de la Surveillance Routière.

Ces propositions, loin d'être exhaustives, apporteront, pensons-nous, leur modeste contribution à la solution de ce mal du siècle.

