

# Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



**RIGES**

**ISSN: 2521-2125**

**Numéro 6**

**Juin 2019**



Publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane OUATTARA de Bouaké

## ADMINISTRATION DE LA REVUE

### *Direction*

Arsène DJAKO, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

### *Secrétariat de rédaction*

- **Joseph P. ASSI-KAUDJHIS**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Konan KOUASSI**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Dhédé Paul Eric KOUAME**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Yao Jean-Aimé ASSUE**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Zamblé Armand TRA BI**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Kouakou Hermann Michel KANGA**, Assistant à l'UAO

### *Comité scientifique*

- **HAUHOUOT** Asseypo Antoine, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **ALOKO** N'Guessan Jérôme, Directeur de Recherches, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **AKIBODÉ** Koffi Ayéchoro, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **BOKO** Michel, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Benin)
- **ANOH** Kouassi Paul, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **MOTCHO** Kokou Henri, Professeur Titulaire, Université de Zinder (Niger)
- **DIOP** Amadou, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **SOW** Amadou Abdoul, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **DIOP** Oumar, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger Saint-Louis (Sénégal)
- **WAKPONOU** Anselme, Professeur HDR, Université de N'Gaoundéré (Cameroun)
- **KOBY** Assa Théophile, Maître de Conférences, UFHB (Côte d'Ivoire)
- **SOKEMAWU** Koudzo, Maître de Conférences, UL (Togo)

## **EDITORIAL**

La création de RIGES résulte de l'engagement scientifique du Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara à contribuer à la diffusion des savoirs scientifiques. RIGES est une revue généraliste de Géographie dont l'objectif est de contribuer à éclairer la complexité des mutations en cours issues des désorganisations structurelles et fonctionnelles des espaces produits. La revue maintient sa ferme volonté de mutualiser des savoirs venus d'horizons divers, dans un esprit d'échange, pour mieux mettre en discussion les problèmes actuels ou émergents du monde contemporain afin d'en éclairer les enjeux cruciaux. Les questions environnementales, urbaines, rurales, sanitaires, touristiques ont fait l'objet d'analyse dans ce présent numéro. RIGES réaffirme sa ferme volonté d'être au service des enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants qui s'intéressent aux enjeux, défis et perspectives des mutations de l'espace produit, construit, façonné en tant qu'objet de recherche. A cet effet, RIGES accueillera toutes les contributions sur les thématiques liées à la pensée géographique dans cette globalisation et mondialisation des problèmes qui appellent la rencontre du travail de la pensée prospective et de la solidarité des peuples.

**Secrétariat de rédaction**

**KOUASSI Konan**

## **COMITE DE LECTURE**

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- BECHI Grah Félix, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire).

## Sommaire

<p><b>FAYE Cheikh Ahmed Tidiane, SOW Seydou Alassane, SY Amadou Abou, NIANG Souleymane, DIOP Khalifa, Boubou Aldiouma SY</b></p> <p>Analyse des caractéristiques morpho-sédimentaires du complexe laguno-estuarien de la somone (Petite du côte Sénégal)</p>	7
<p><b>BAWA Dangniso, BANASSIM Tchilabalo, AFO Bidjo, GNONGBO Tak Youssif</b></p> <p>Erosion hydrique dans le quartier d'Adidigomè-Avatamè à Lomé : quelles mesures d'aménagement pour une gestion durable ?</p>	24
<p><b>KOUAME Konan Roland, Pauline Agoh DIBI KANGAH, KOLI BI Zuéli</b></p> <p>Perceptions de la variabilité climatique et de ses effets par les populations rurales du centre-est de la Côte d'Ivoire</p>	47
<p><b>Isidore YOLOU, Ibouraima YABI, Kondé DJOBO, Faustin Cakpo DOSSOU, Jacob Afouda YABI, Fulgence AFOUDA</b></p> <p>Agroforesterie à base de <i>elaeis guineensis</i> en tant qu'option du développement durable dans la commune de Cove (sud-est du Bénin) : possibilités, pratiques et limites</p>	69
<p><b>N'kpmé Styvince KOUAO, Della André ALLA</b></p> <p>Les déterminants environnementaux de l'essor de la culture de l'anacarde dans les sous-préfectures de Diabo, Botro et Bodokro (Centre de la Côte d'Ivoire)</p>	90
<p><b>ZRAN Gonkanou Marius</b></p> <p>Gestion des baies en lagune Aby et développement durable des pêches à Adiaké (sud-est de la Côte d'Ivoire)</p>	110
<p><b>SIBY Mory, COULIBALY Sina</b></p> <p>Stratégies d'adaptation des pêcheurs à l'insuffisance de la production halieutique dans l'espace fluvial du cercle de kati (région de Koulikoro) au Mali</p>	125
<p><b>KADOUZA Padabô</b></p> <p>Appui à la production et à la commercialisation du riz de bas-fonds par l'entreprise de services et organisation des producteurs (esop) dans la préfecture de Sotouboua au Centre-Togo (2004-2018): une dynamique brisée ?</p>	139

<p><b>ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, ANE Salé, N'GUESSAN Kouassi Fulgence</b></p> <p>Analyse de l'impact agricole du déclin du binôme café-cacao sur la région du Moronou (Côte d'Ivoire)</p>	155
<p><b>YOUAN Louis Gerson, GNAMBA-Yao Jean-Baptiste, ALOKO N'Guessan Jérôme</b></p> <p>La cacaoculture et le développement socio-économique du département de Duekoué</p>	179
<p><b>Daniel SAIDOU BOGNO, Valentin ZOUYANE</b></p> <p>Impact socio- économique de la commercialisation du charbon de bois dans la périphérie ouest du parc national de la Bénoué (Nord Cameroun)</p>	194
<p><b>KARIDIOULA Logbon, ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure</b></p> <p>Contraintes et précarités dans l'accès à l'eau potable dans le département de Dabakala (Côte d'Ivoire)</p>	216
<p><b>KOUIYE Gabin Jules</b></p> <p>Le politique face aux difficultés d'accès à l'eau potable dans les trois communes de N'gaoundéré (Cameroun)</p>	236
<p><b>Vincent HOUSSEINI, Valentin ZOUYANE, Bernard GONNE</b></p> <p>Distribution des produits pétroliers et dégradation de l'environnement à N'gaoundéré (Nord-Cameroun)</p>	250
<p><b>NASSI Karl Martial, MAWUSSI Ayité Claude, MAGNON Zountchégbé Yves</b></p> <p>Espace frontalier Sanvee-Kondji-Hillacondji (Togo-Bénin) : entre entrave à la libre circulation et contrebande</p>	269
<p><b>DEGUI Jean-Luc, KOUADIO Kouakou Abraham, ESSAN Kodia Valentin, ALOKO-N'GUESSAN Jérôme</b></p> <p>Diagnostic de l'offre touristique dans la région du sud-est de la côte d'ivoire : cas des départements de Grand-Bassam et d'Adiaké</p>	283
<p><b>TOURE Souleymane, KOFFI Yao Jean Julius</b></p> <p>La "durabilité sociale" contrariée par l'insuffisance d'eau potable dans les villages de la région de Gbêkê (centre de la Côte d'Ivoire)</p>	305

<p><b>KOUASSI Yao Frédéric</b></p> <p>Habitat rural et couverture sanitaire dans la Sous-préfecture de Bouaflé (centre-ouest de la Côte d'Ivoire) : conséquences pour l'accessibilité aux soins</p>	325
<p><b>Yéboué Kassé N'DRI, Péga TUO, Kouassi Paul ANOH</b></p> <p>Accès aux infrastructures sanitaires dans la commune de Tiébissou (centre de la Côte d'Ivoire)</p>	347
<p><b>Salifou SANOGO</b></p> <p>Logiques paysannes d'exploitation des bas-fonds dans la commune rurale de Bilanga (région est du Burkina Faso)</p>	370
<p><b>DIALLO Issoufou, ASSUE Yao Jean-Aimé</b></p> <p>Essor des établissements d'enseignement secondaire privé et précarité dans les établissements d'enseignement secondaire public dans la région de la Marahoué</p>	391
<p><b>KOUADIO N'Guessan Roger Carmel, KOUAME Yao Alexis, Koffi Guy Roger Yoboué, KOUASSI Konan</b></p> <p>Pesanteurs spatio-behavioristes de l'occurrence des accidents routiers sur le transect Bouaké-Yamoussoukro</p>	410
<p><b>KITHENI Bamba, BRENOUM Kouakou David, ATTA Koffi</b></p> <p>L'impact de la crise politico-militaire sur les équipements et la participation des populations à la gestion de la commune de Bouaké</p>	426
<p><b>Djarsoumna KAÏNARAMSOU, Michel TCHOTSOUA</b></p> <p>Activités anthropiques sur les Mayos et risques environnementaux dans la ville de Maroua (extrême-nord Cameroun)</p>	444
<p><b>YEO Watagaman Paul, KOUAME Dhédé Paul Eric, DJAKO Arsène</b></p> <p>Les facteurs de l'essor de la culture de l'anacarde dans la zone dense de Korhogo (Nord de la Côte d'Ivoire)</p>	460
<p><b>KAMELAN Kouacou Hermance-Starlin, Kakou Geoffroy André, TAPE Achille Roger, KOUASSI Konan</b></p> <p>Les activités de la restauration populaire et dégradation de l'environnement urbain à Bouaké</p>	476

## **PESANTEURS SPATIO-BEHAVIORISTES DE L'OCCURRENCE DES ACCIDENTS ROUTIERS SUR LE TRANSECT BOUAKE-YAMOOUSSOUKRO**

**KOUADIO N'Guessan Roger Carmel**, Doctorant, Université Alassane Ouattara,

Email : [rogercarmelokouadio@gmail.com](mailto:rogercarmelokouadio@gmail.com)

**KOUAME Yao Alexis**, Doctorant, Université Alassane Ouattara,

Email : [alexiskyao26@gmail.com](mailto:alexiskyao26@gmail.com)

**Koffi Guy Roger Yoboué**, Assistant, Université Alassane Ouattara,

Email : [kgryoboue@gmail.com](mailto:kgryoboue@gmail.com)

**KOUASSI Konan**, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara,

Email : [kouassikonan50@yahoo.fr](mailto:kouassikonan50@yahoo.fr)

### **Résumé**

Dans un contexte de redéploiement de l'administration et de décentralisation, la destination Yamoussoukro-Bouaké gagne en importance. Se faisant, le transect Bouaké-Yamoussoukro connaît une mobilité accrue avec un corolaire d'accidents aux conséquences diverses. Cette étude a permis de mettre en exergue la corrélation entre les caractéristiques de la route et l'occurrence des accidents sur ce transect. Il s'est agi de déterminer les facteurs de risque d'accident en vue de réduire les accidents sur le transect Bouaké-Yamoussoukro. L'occurrence des accidents sur ce transect découle d'une combinaison entre plusieurs facteurs parmi lesquels figurent l'état dégradé de la route, la dense charge du trafic routier et l'incivisme des usagers de la route. Les résultats de cette étude reposent sur l'exploitation des registres d'accidents de 2015 et 2016 des Groupement des Sapeurs Pompiers Militaires de Bouaké et Yamoussoukro. Aussi, il a été question de faire appel à la méthode historico-déductive qui constituait à interroger les populations vivant le long du transect dans le but de connaître le nombre d'accidents. En outre, des comptages directionnels visant à évaluer les charges de trafic sur le réseau routier sur le transect Bouaké-Yamoussoukro ont été effectués. Cette étude aura permis de montrer qu'effectivement l'état dégradé de la route, la densité de la charge du trafic routier et l'incivisme de population sont les facteurs qui contribuent à augmenter le risque d'accident sur le transect Bouaké-Yamoussoukro. La mise en évidence de ces facteurs contribuera non seulement à aider à lutter contre les accidents sur le transect Bouaké-Yamoussoukro, mais aussi à redynamiser les axes de recherche sur les facteurs de risques accidentogènes.

**Mots clés** : Transect, Accident de la route, Récurrence des accidents, Charge du trafic routier, Incivisme.

## **Abstract**

In a context of redeployment of the administration and the decentralization, the destination Yamoussoukro-Bouake grows in importance. Being made, the transect Bouake-Yamoussoukro knows a mobility increased with a corollaries of accidents in the diverse consequences. This study allowed showing the correlation between the characteristics of the road and the occurrence of the accidents on this transect. It is acts of determining the risk factors of accident to reduce the accidents on the transect Bouake-Yamoussoukro. The occurrence of the accidents on this transect ensues from a combination between several factors among which represent the state degraded by the road, the dense charges with the road traffic and the lack of civic virtue of the road users. The results of this study rest on the exploitation of the registers of accidents of 2015 and 2016 of the Grouping of the Sappers Military Fire brigades of Bouake and Yamoussoukro. So, it was necessary question to call on to the historic-deductive method which established to question the populations living along the transect with the aim of knowing the number of accidents. Besides, directional counting to estimate the responsibilities of traffic on the road network on the transect Bouake-Yamoussoukro were made. This study will have allowed to show that actually the state degraded of the road, the density of the load of the road traffic and the lack of civic virtue of population are the factors which contribute to increase the risk of accident on the transect Bouake-Yamoussoukro. The highlighting of these factors will not only contribute to help fight against the accidents on the transect Bouake-Yamoussoukro, but also revitalize areas of research on the hazardous risk factors.

**Keywords:** Transect, Road accident, Recurrence of the accidents, Load of the road traffic, Lack of civic virtue.

## **Introduction**

La mobilité est devenue un besoin presque indispensable de nos jours. On ne se transporte pas par plaisir mais pour satisfaire des besoins (RIES, 2003, pp.25-27). Les transports, sont donc des facteurs de liaisons, des vecteurs d'échange et d'intégration sociale. Le transect Bouaké-Yamoussoukro, de par son caractère international, est connu pour sa forte fréquentation par les véhicules et donc, pour le nombre important de véhicule qui le parcourt régulièrement. Par ailleurs, après la crise de 2002 qu'a connus le pays et avec le redéploiement de l'administration, la charge du trafic sur cette route s'est accrue. Malheureusement, il existe une relation entre la croissance des véhicules automobiles et la croissance des accidents de la route (SMEED, 1949, pp.1-23 cité par OMS, 2009). Ces accidents font 1,2 million de décès chaque année (OMS, 2015, pp.1-3). Le transect Bouaké-Yamoussoukro manque d'entretien et n'est pas en marge de cette triste réalité. Le nombre d'accident qui y survient est estimé de façon annuelle à environ 200 cas l'année. Ainsi, en vue de réduire les accidents sur ce transect, l'Etat y

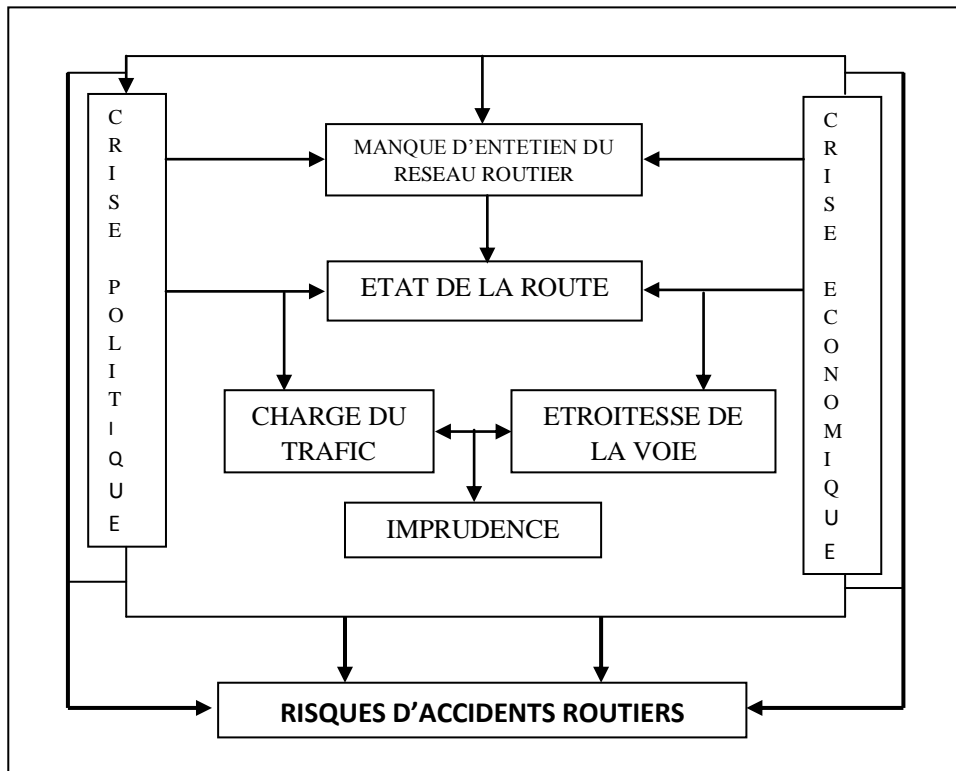


a mené des travaux d'entretien tels que celui réalisé en 2015. Aussi, des campagnes de sensibilisation sont menées par la structure en charge de la sécurité routière nationale (OSER). Cependant, en dépit de tous ces efforts consentis, le transect Bouaké-Yamoussoukro demeure un espace accidentogène. Dès lors, il importe de savoir comment la route participe-t-elle à l'occurrence des accidents sur le transect Bouaké-Yamoussoukro ? Quelle est la relation entre état de la route et variation de l'occurrence des accidents sur le transect Bouaké-Yamoussoukro ? Quel lien existe-t-il entre charge du trafic routier et incidence des accidents sur le transect Bouaké-Yamoussoukro ? Quels sont les facteurs de risque comportementaux associés à l'incidence des accidents sur le transect Bouaké-Yamoussoukro ? Les résultats obtenus à partir de cette étude s'articulent autour de trois parties. La première analyse la relation entre état de la route et l'incidence des accidents sur le transect Bouaké-Yamoussoukro. La deuxième montre la variation des cas d'accident en fonction de la charge du trafic routier. En troisième partie, il s'agit de faire ressortir l'incivisme routier et son impact dans l'incidence des accidents sur le transect Bouaké-Yamoussoukro.

### **1. Méthodes et matériels**

Les accidents du réseau routier représentent à la fois un problème de santé publique (Gayrard P., 2002, p18) et d'insécurité routière (Fleury D., 2004, p5). L'occurrence d'un accident sur une voie publique découle de l'interaction entre plusieurs facteurs. Ces derniers constituent des facteurs de risques qui se définissent comme étant un caractère ou une variable étiologique, individuelle, collective, spatiale ou temporelle, déterminant l'ampleur du risque auquel est exposé un individu ou une population (PICHERAL, 1998, pp9-10). L'accident apparaît donc comme un phénomène complexe dont l'analyse nécessite une approche systémique (figure 1).

**Figure 1 : Les facteurs de risque associé à l'occurrence des accidents sur le transect Bouaké-Yamoussoukro**



Source : KOUADIO N'Guessan, 2017 inspiré de Kouassi Konan, 2015

Les accidents de la route résultent de l'interaction entre plusieurs facteurs défailants parmi lesquels figurent l'état du réseau routier, l'étroitesse des voies, la densification de la charge du trafic routier et l'incivisme. Cette étude s'appuie sur l'analyse d'une série de quatre(04) entretiens effectués à l'aide d'un guide d'entretien entre mars et juin 2017. Il s'est agit de la Direction Régionale du Transport, les Sapeurs pompiers de Bouaké et de Yamoussoukro, le FER, le CHR de Yamoussoukro et le CHU de Bouaké. L'entretien à la Direction Générale des transports nous a permis d'avoir des informations concernant le transport au niveau régional. L'entretien auprès des services des Sapeurs Pompier nous a permis d'avoir des données concernant les différents cas d'accidents observés par leur service le long du transect Bouaké-Yamoussoukro. Exceptionnellement, au niveau du CHU de Bouaké, notre enquête s'est déroulée les 20, 23 et 24 octobre 2017. Elle nous a permis d'avoir des données sur le flux d'accidentés, en provenance de différentes régions, qui sont conduits au CHU de Bouaké. Enfin, au Fond d'entretien routier, il s'est agit essentiellement de savoir les différents travaux d'entretien qui ont été effectué sur le transect Bouaké-Yamoussoukro. Par ailleurs, dans le but de recueillir des informations sur les accidents qui se produisent sur le transect avec plus de détails et aussi les facteurs possibles de leur incidence, nous avons adressé une série de questions aux populations vivant le long du transect Bouaké-Yamoussoukro. Les conducteurs et passagers des différentes

catégories de véhicules parcourant le transect ont été également interrogés. Le logiciel SPSS nous a permis de dépouiller et d'analyser les données. Microsoft (Word et Excel) nous ont permis d'effectuer les saisies et la mise en perspective cartographique des données a été réalisée à l'aide du logiciel ARCGIS 10.2.

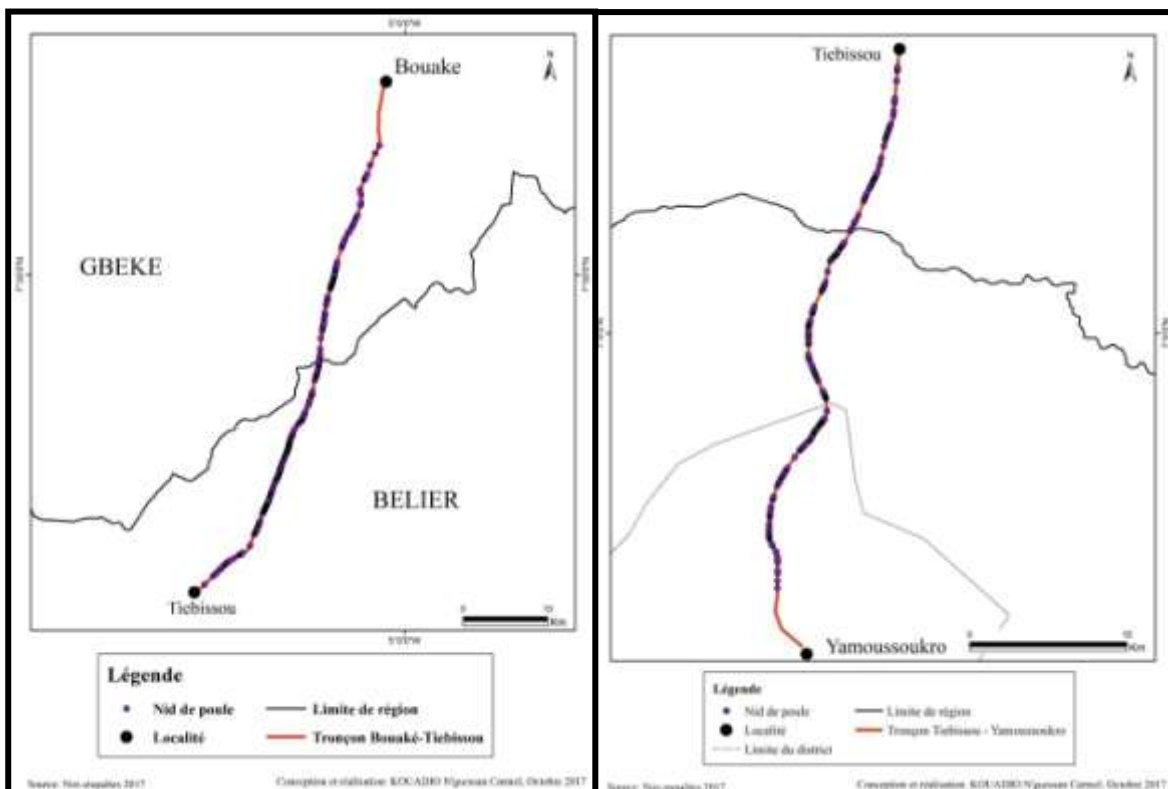
## 2. Résultats et discussions

### 2.1. Les incidences des accidents varient en fonction de l'état de la route sur le transect Bouaké-Yamoussoukro

#### 2.1.1. Mauvais état du transect Bouaké-Yamoussoukro

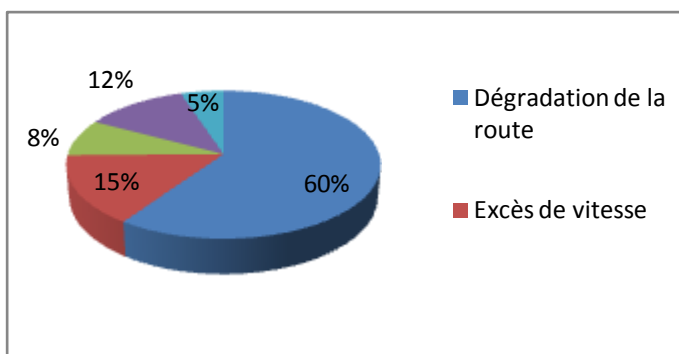
La route le long du transect Bouaké-Yamoussoukro date de plusieurs décennies. La durée de ce transect ajoutée aux nombreuses années de crise qu'a connu le pays caractérisées par un manque accru d'entretien routier ont favorisé la dégradation du bitume. Les fonds destinés à l'entretien de la route en Côte d'Ivoire sont généralement insuffisants. En effet, les fonds accordés aux structures habilitées à entretenir les routes correspondent à moins de 25 % du montant nécessaire pour assurer l'entretien courant du réseau routier. Pour l'entretien de la route, là où l'on doit être à 1,5% du PIB, on était à moins 0,4% ces 10 dernières années avant le gouvernement en place (FER, 2017). Ce qui a causé un manque de moyens financiers pour les structures en charge de l'entretien des routes. Conséquence, le transect est jonchée de nids de poule qui s'estiment à plus de 600 le long de ce transect. Cela s'illustre à travers la carte 1.

Carte 1 : présence de nid de poule sur le transect Bouaké-Yamoussoukro



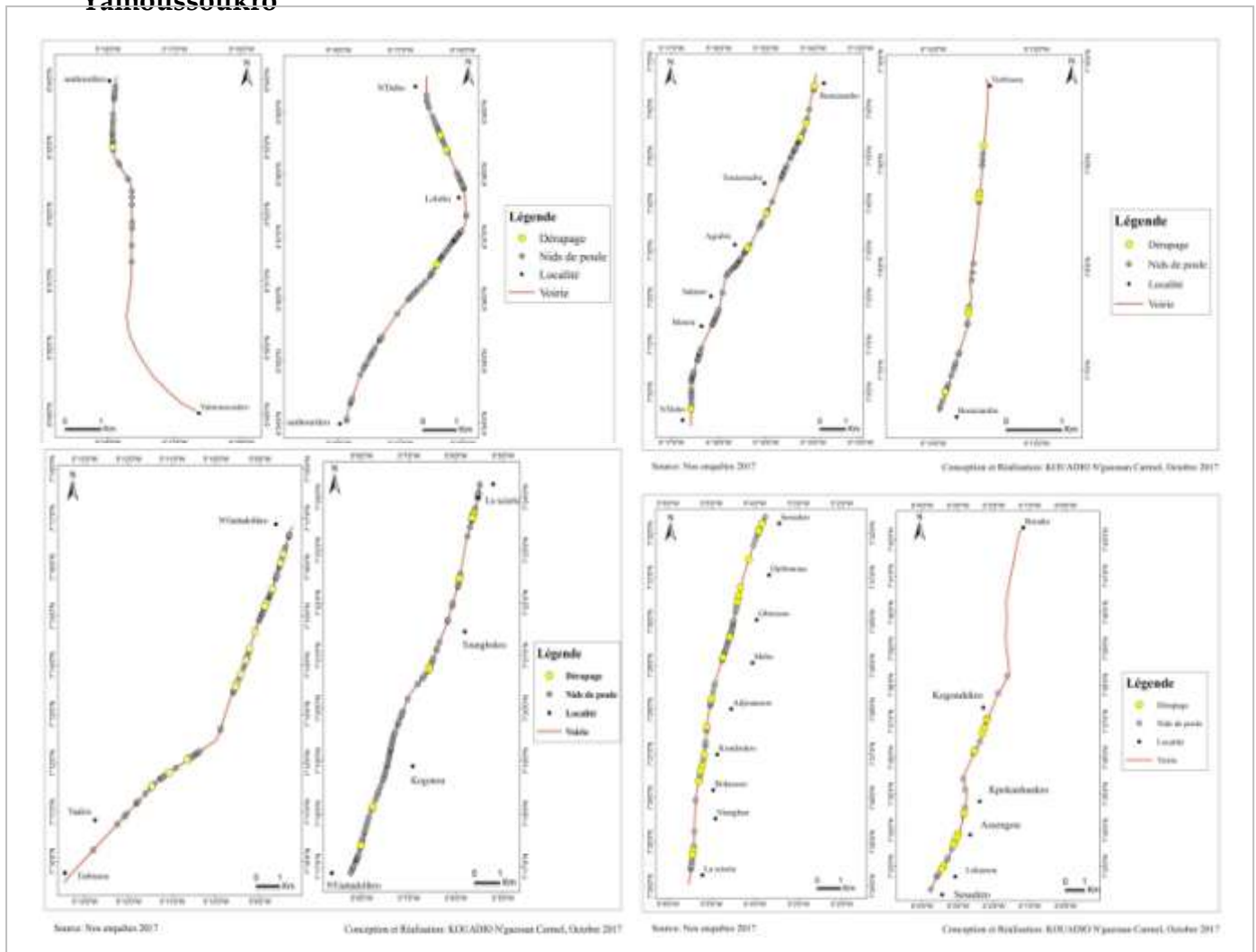
A travers ces deux (02) cartes, l'on aperçoit la forte présence de nids de poule sur le transect Bouaké-Yamoussoukro. Cela traduit la forte dégradation de la route au niveau de ce transect. En effet, l'on retrouve une densité d'environ six (06) nids de poule/km. Soit une fréquence d'au moins un (01) nid de poule tous les 166 mètres. Par conséquent, l'on ne peut parcourir une distance de 200 mètres sur le transect Bouaké-Yamoussoukro sans rencontrer de nid de poule. L'état de la chaussée est souvent mis en rapport avec l'occurrence des accidents de la route. Plusieurs auteurs ont soutenu cette assertion à travers leurs études et écrits. C'est le cas de OTOU-ESSONO (2013, p5) qui révèle que l'état de la route à une part importante dans l'occurrence des accidents qui s'évalue à 30% des cas d'accident survenus au Cameroun en 2012. Cette assertion est également soutenue par L.G. NORMAN (1962, pp49-50) qui révèle dans son étude que le taux d'accident varie nettement selon l'état de la route. A l'instar de ces études, la notre révèle que l'état dégradé de la route est une cause majeure dans la survenue des accidents sur le transect Bouaké-Yamoussoukro. En effet, il constitue à 60% la cause des accidents qui se produisent sur ce transect (figure 2).

**Figure 2 : Causes des accidents sur le transect Bouaké-Yamoussoukro**



Comme l'on peut le voir à travers la figure 2, la route de par son état fortement dégradé constitue en grande majorité la cause des accidents qui surviennent sur le transect Bouaké-Yamoussoukro. Ce constat révélant le grand impact de l'état de la route dans l'occurrence des accidents diffère de celui de SABEY et STAUGHTON (1975), cités par CHARBIT C. (1997, p9). Pour ces derniers, la route n'est la cause que dans un peu plus de 10% des cas d'accident enregistrés en Angleterre à l'opposé des facteurs humains constituant près de 90% des causes. Sur le transect Bouaké-Yamoussoukro, la dégradation de la route, caractérisée par une forte présence de nids de poule est significativement en rapport avec l'occurrence des accidents. En fait, la plupart de ces accidents survient au niveau d'un nid de poule. Cela s'illustre à travers la carte 3.

**Carte 3: Nids de poule et la localisation des dérapages entre Bouaké et Yamoussoukro**



Il ressort, de l'analyse des quatre (04) planches de la carte 3, une concordance entre les lieux où se sont produits des dérapages et la distribution des nids de poule en 2017 sur le transect Bouaké-Yamoussoukro. Cela montre une relation entre la présence des nids de poule et la survenue des dérapages sur ce transect. Egalement, à travers ces cartes, l'on peut remarquer que les dérapages se situent en majorité juste après ou avant un nid de poule. On en déduit que les conducteurs, voulant dévier ces nids de poules par peur d'endommager leurs véhicules, perdent le contrôle et se retrouvent dans les ravins. Aussi, si l'individu au volant n'est pas un habitué du transect Bouaké-Yamoussoukro, il peut être surpris par un de ces nids de poule, troublé dans sa conduite et se retrouver facilement en dehors du bitume.

## **2.2. Les incidences des accidents varient en fonction de la charge du trafic routier sur le transect Bouaké-Yamoussoukro**

### **2.2.1. Densité de charge du trafic sur une route de plus en plus étroite au niveau du transect Bouaké-Yamoussoukro**

Le transect Bouaké-Yamoussoukro est doté d'une route de type A3, un type de route à deux(02) sens opposés. Sur cette route, ne peuvent passer que deux (02) véhicules en sens opposés. Etant une route à caractère internationale, elle est beaucoup fréquentée par un nombre élevé de véhicules, estimé en moyenne à 3000 véhicules par jour. Le trafic est donc élevé pour cette route qui au fil du temps, voit sa largeur réduite par les nids de poule. Cela a pour conséquence de favoriser l'occurrence des accidents sur ce transect. En effet, les véhicules étant nombreux sur le bitume jonché de nid de poule, des dépassements sont effectués par les conducteurs et parfois même sans vérifier d'avoir une bonne vue avant de s'engager (photo 2).

#### **Photo 2 : Déviation d'un gros camion stationné sur le transect Bouaké-Yamoussoukro**



Cliché : Kouadio Carmel, 2017

La photo 1 est une illustration des dépassements entre véhicules qui ont lieu sur le transect Bouaké-Yamoussoukro. L'étroitesse de la route le long du transect Bouaké-Yamoussoukro incite sinon oblige parfois les conducteurs à effectuer des dépassements soit pour gagner du temps, soit pour rattraper un du perdu dans une file d'attente. Ces dépassements causent de nombreux accidents de la circulation. Ce qui fait que la charge du trafic routier mis en relation avec l'étroitesse de la voie est un facteur de risque accidentogènes au niveau de notre transect. C'est d'ailleurs fort de ce constat ajouté à d'autres diverses raisons que l'autoroute du nord fut réalisée par l'Etat ivoirien. Et ce, afin d'avoir une bonne fluidité routière et réduire les accidents. Malheureusement, l'autoroute ne s'est arrêtée qu'à Yamoussoukro.

### 2.2.2. Une variation des accidents en fonction de la densité de la charge du trafic routier

L'impact de la charge du trafic dans l'occurrence des accidents peut être perçu de façon indirecte. En effet, la densité de la charge du trafic entraîne parfois une visibilité de courte portée. Cela, ajouté à l'excès de vitesse occasionne des accidents de la route. En effet, la densité de la charge du trafic est l'un des facteurs influant le choix de vitesse des conducteurs (OMS, 2004, p9). C'est dans le même ordre d'idée que le rapport sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation (OMS, 2004, p2) indique que la mauvaise visibilité était un facteur incriminé dans 65 % des collisions survenus à Victoria en Australie. A l'instar de ces résultats, cette étude révèle que la variation de la densité du trafic sur le transect Bouaké-Yamoussoukro va de paire avec la survenue journalière d'accidents de circulation. En effet, les données concernant la charge du trafic routier recueillies durant les mois de mai à juillet 2017, Comparées aux données concernant les accidents qui se sont produits au cours de cette même période confirment cette assertion. Cela se perçoit à travers le tableau 1.

**Tableau 1 : Accident en fonction de la période de la journée pour la période de mai à Juillet 2017**

Période de la journée	Moyenne de la charge du trafic routier	Nombre d'accident
Matin (06h30 - 12h00)	868	06
Après-midi (12h05 - 18h30)	1691	18

Source : Sapeur pompier militaire de Bouaké et Yamoussoukro/ Nos enquêtes, 2017

Il ressort des résultats de ce tableau que l'incidence des accidents sur le transect Bouaké-Yamoussoukro varie en fonction de la charge du trafic routier. En effet, comme le montre le tableau, les charges moyennes du trafic routier sur le transect Bouaké-Yamoussoukro sont estimées à 868 véhicules pour la matinée, contre 1691 pour l'après- midi. Parallèlement les accidents sont estimés à 06 la matinée contre 18 durant l'après-midi. Il se dessine donc un lien entre la période de la journée et l'occurrence des accidents et, partant de là, entre la charge du trafic et la survenue des accidents sur ce transect.

### 2.3. L'incivisme des usagers de la route sur le transect Bouaké-Yamoussoukro

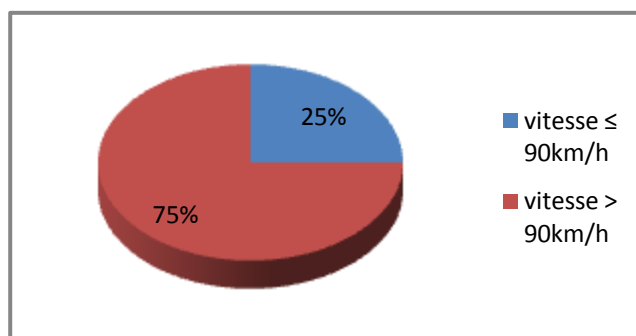
Le comportement humain est à l'origine de nombreux cas d'accident à travers le monde. Plusieurs études démontrent cette assertion. C'est le cas de Claire CHARBIT (1997, p9), dont les résultats d'étude révèlent que les facteurs humains constituent à

76% la causes des accidents de la route. C'est également le cas sur le transect Bouaké-Yamoussoukro et les facteurs humains principaux sont les suivants.

### 2.3.1. L'excès de vitesse

A l'instar des résultats de l'étude de JORYS et Ouarda (2009, p21), cette étude montre qu'une augmentation de la vitesse moyenne de la circulation favorise l'incidence des accidents avec blessure. Cette assertion se vérifie également à travers les statistiques du centre national de prévention et sécurité routière Algérien (CNPSR, 2012) cité par Madani A. (2015, p170) qui montre que l'excès de vitesse compte pour 24% des causes d'accident. Dans leur étude sur différents types de routes au Royaume-Uni, Taylor et al concluent que chaque fois que la vitesse moyenne diminue de 1 mile/h (1,6 km/h), le volume des accidents diminue au maximum de 6 % sur les routes urbaines où la vitesse moyenne est basse (OMS, 2004, p9). Pareillement à ces résultats, cette étude révèle que le long du transect Bouaké-Yamoussoukro, la vitesse constitue effectivement l'une des causes des accidents et ce à 15%. Les résultats d'une de nos enquêtes menées sur ce transect visant à savoir le seuil de vitesse pratiqué par les usagers de cette route a révélé que la majorité excède le seuil des 90km/h. Cela s'illustre à travers la figure 3.

Figure 3 : Proportions de conducteurs selon la vitesse appliquée ( $\geq 90$ km/h)



Source : nos enquêtes, 2017

Il ressort de cette figure que la majorité des conducteurs roule à plus de 90km/h sur le transect Bouaké-Yamoussoukro. Cela peut s'expliquer en grande partie par la concurrence qui existe entre les détenteurs de véhicule de transport sur le transect Bouaké-Yamoussoukro. Et pourtant, les vitesses maximales recommandées par type de véhicule en Côte d'Ivoire sont présentées dans le tableau 2.



**Tableau 2 : Limites de vitesse de véhicules en Côte d'Ivoire**

Type de véhicule	Type de route et limite de vitesse		
	Sur l'autoroute	A3 mais pas autoroute	En milieu urbain
Gros camions	90 km/h	60 km/h	50 km/h
Véhicules légers	120 km/h	90 km/h	60 km/h

Source : Direction régionale des transports du Gbêkê, 2017

Ces limites ne sont donc malheureusement pas respectées par les conducteurs de façon générale. Au niveau du transect Bouaké-Yamoussoukro, elles ne sont respectées que par les chauffeurs des cars des grandes compagnies de transport. Ces derniers appliquent cette limitation de vitesse dans le but de préserver leur image. Il en découle conséquemment de nombreux accidents routiers.

### 2.3.2. Les surcharges et mauvais stationnements sur le transect Bouaké-Yamoussoukro

Une surcharge se définit comme étant une charge que l'on ajoute à la charge ordinaire. Un véhicule se trouve en surcharge dès lors que son poids ordinaire est excédé. En Côte d'Ivoire, 52% des poids lourds (gros camions) font de la surcharge (FER, 2017). Ce phénomène est malheureusement très fréquent sur le transect Bouaké-Yamoussoukro. Sur ce transect, l'on est parfois ahuri et effrayé de voir des gros camions transportant une quantité non raisonnable de marchandise. Cela s'illustre à travers la photo 2.

**Photo 2 : Gros camion surchargé sur le transect Bouaké-Yamoussoukro**



Cliché : Kouadio Carmel, 2017

Cette image montre que les surcharges sont un fait bien réel sur le transect Bouaké-Yamoussoukro. Cela participe à l'occurrence des accidents sur ce transect. En effet, comme l'a révélé l'étude de l'EGIS (2015, pp10-19) les surcharges ont des impacts à la fois sur le véhicule et la route. Ils rendent difficile le freinage et dégrade rapidement la chaussée. Tout cela participe à l'augmentation du risque d'accident. Tout comme l'a

révélé l'EGIS, cette étude montre que les surcharge ont dégradé l'état du transect Bouaké-Yamoussoukro et causent de nombreux accidents.

En outre, nos enquêtes menées dans le but de connaître les causes des accidents sur ce transect ont révélé que les gros camions en étaient un élément essentiel. En fait, sur les 12% de questionnés ayant déclaré que le nombre élevé de véhicule occasionnait des accidents, 80% ont parlé de forte présence de gros camions sur la route. Cette forte présence, selon les interrogés, ne relève pas de leur nombre élevé sur la voie, mais plutôt des mauvais stationnements (photo 3) qu'ils font la plupart du temps.

**Photo 3 : Mauvais stationnement de gros camion sur le transect Bouaké-Yamoussoukro**



*Cliché : KOUADIO Carmel, 2017*

Ce gros camion, comme l'on peut le voir, a stationné sans utiliser de panneaux de signalisation. En lieu place de ces indicateurs, le conducteur a juste utilisé des feuilles d'arbuste. Ce genre de stationnement est beaucoup fréquent sur le transect Bouaké-Yamoussoukro. Cette pratique, selon les conducteurs des autres catégories de véhicules occasionne des accidents, en ce sens qu'il réduit la visibilité.

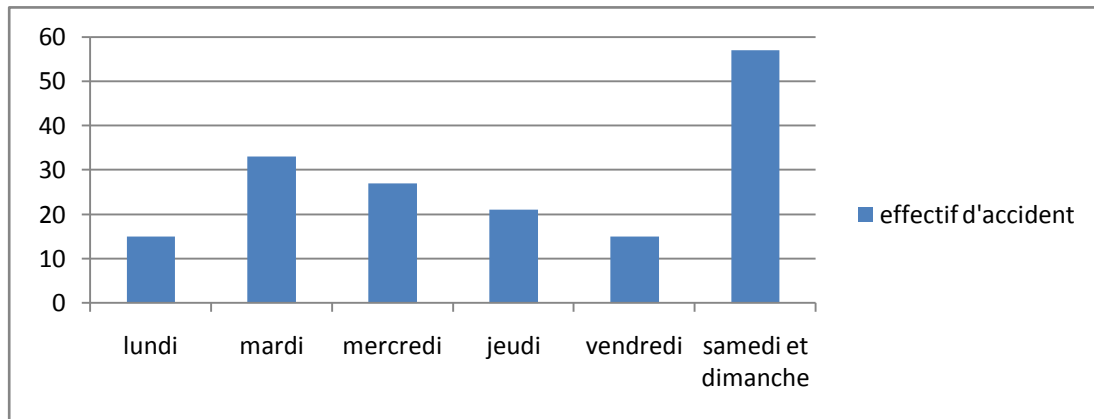
**2.3.3. Les autres pratiques qui favorisent l'occurrence des accidents sur le transect Bouaké-Yamoussoukro**

➤ **La consommation d'alcool par les conducteurs**

La consommation d'alcool a un impact dans l'occurrence des accidents de la route. Cette affirmation est soutenue par NORMAN (1962, p68). Pour lui, un nombre considérable des accidents de la route sont du à la consommation de l'alcool. Ce constat se révèle être vrai au niveau du transect Bouaké-Yamoussoukro. En effet, le long de ce transect, l'occurrence des accidents est plus marquée durant la période des Week-end. Généralement, en Côte d'Ivoire, ce sont des périodes durant lesquelles les populations aiment se divertir pour faire passer le stress des longs jours de travaux. Ainsi, elles profitent pour se divertir, se retrouver entre amis et consommer l'alcool.

Ainsi, à l’instar des résultats des études de WEGMAN (1996, p50), cette étude révèle que sur le transect Bouaké-Yamoussoukro, le nombre d’accident est plus élevé durant les périodes de week-end, plus précisément les samedis et dimanche. Cette assertion s’illustre à travers la figure 4.

**Figure 4 : Effectif d’accident du week-end et des autres jours de la semaine en 2015**



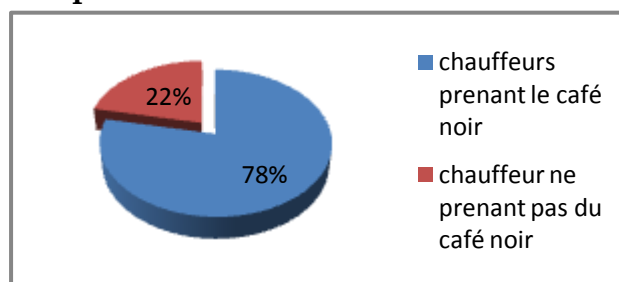
Source : Sapeur pompier militaire de Bouaké et Yamoussoukro/ Nos enquêtes, 2017

Le graphique indique que le samedi et le dimanche sont les jours pendant lesquels le nombre d’accident est élevé. En effet, l’alcool réduit les capacités du conducteur à avoir une réaction prompte face à un obstacle et augmente les risques d’accident. Cette assertion est soutenue par WEGMAN (1996, p4) qui montre qu’en 1991, 48 % de tous les conducteurs tués dans des accidents de la route avaient consommé de l’alcool avant l’accident.

➤ **La prise de remontant**

Selon une enquête que nous avons menée auprès des conducteurs qui exercent sur le transect Bouaké-Yamoussoukro, les remontants sont parfois d’une grande aide. En effet, les conducteurs interrogés affirmaient que mes remontants permettent de pouvoir conduire plus longtemps et d’éviter de s’endormir au volant. C’est le cas de ce qu’ils appellent “Petit Cola” et aussi le “Café noir”. La figure 5 présente la proportion des conducteurs qui consomme le café noir avant de conduire.

**Figure 5 : Proportion de conducteurs consommant ou pas les remontants**



Source : Nos enquêtes, 2017

Comme l'on peut le voir, la majorité des conducteurs consomme des remontants. En effet, le "Café noir" peut être considéré comme de la drogue. C'est un type de café concentré à forte dose destiné à fournir de l'énergie. Certains conducteurs, en majorité ceux des minicars et Taxis-brousse le consomment du fait qu'ils sont obligés de faire beaucoup de voyages par jour car devant verser une somme définie aux propriétaires des véhicules qu'ils conduisent. Ils le consomment donc pour éviter de somnoler pendant la conduite et se redonner de l'énergie. Mais, ce type de café peut avoir des effets secondaires non désirables sur les capacités et fonctions intellectuelles du consommateur. Cela peut donc augmenter le risque d'accident lorsque ce dernier se trouve au volant d'un véhicule. Cette affirmation est soutenue par NORMAN (1962, p.68) pour qui la prise de stupéfiant ou de tranquillisant peut avoir des conséquences désastreuses pour un usager de la route et plus particulièrement pour un conducteur de véhicule à moteur.

### **Conclusion**

Facteur clé de développement socioéconomique, la mobilité est un fait indispensable de la vie quotidienne. Pour ainsi dire, les déplacements constituent un mal nécessaire à l'exercice de toute activité et donc un facteur de développement économique et de cohésion sociale. Le transect Bouaké-Yamoussoukro n'est pas en marge de ces déplacements fréquents. De plus, de par son caractère international, ce transect connaît une croissance de la mobilité au fil des ans. Etant le support des déplacements automobiles, ce transect est l'espace d'occurrence de nombreux accidents routiers. Ainsi, à l'instar de plusieurs autres études menées sur les accidents routiers dans le monde, cette étude révèle que les incidences des accidents sur le transect Bouaké-Yamoussoukro varient en fonction des caractéristiques de cette route. Ce sont l'état de la route et la charge du trafic routier qui constituent les principaux facteurs de risques d'accidents sur ce transect. Ajoutés à ces facteurs, l'incivisme des usagers augmente considérablement le risque d'occurrence d'accident sur ce transect. Cet incivisme, se caractérise par l'excès de vitesse, les surcharges et la consommation d'alcool et autres remontants. Tous ces facteurs ne contribuent qu'à augmenter le risque accidentogène le long de ce transect.

### **Références bibliographiques**

ANAES, 2003, Principes méthodologiques pour la gestion des risques en établissement de santé, Paris, édition ANAES, 110p.

BULTYNCK Patrick, 1998, Transports urbains, Plan de développement stratégique 1998-2002, septembre, pp 5.

CHAPELON Jean., 2006, *Les accidents de circulation dans le monde et leurs conséquences*, in *Annales des mines*, pp. 17-20.

- CHARBIT Claire, 1997, Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention, juin 1997, pp. 8-10
- ESSOHI Badou, 2001, Etat et structure de la population, analyse du recensement général de la population et de l'habitat de 1998, Tome 1, vol. IV, INS, Abidjan, 118p.
- EGIS, 2015, Guide d'information sur la surcharge des poids lourds, 49p.
- FLEURY Dominique, TIRA Maurice., 2010 : Etat des recherches sur l'appréhension de la sécurité par le territoire, in colloque AISRe-ASRDLSF 2010, 14p.
- GAYRARD Pascale, 2002 : Accident de la route, des handicaps et des décès évitables, in adsp, n°41, pp.15-65.
- GAYRARD Pascale, 2003, « Les accidents de la route, des handicaps et des décès évitables », ADSP n° 41, décembre 2002.
- MADANI Azzeddine, 2015, Les principales causes des accidents de la circulation routière et les mesures d'atténuation en Algérie, in *European scientific journal*, p 170.
- MAHAMAT Hassane, 2015, Mobilités urbaines et planification : le cas de N'Djamena, Thèse de Doctorat, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, p45
- MOTET Gilles, 2009, Evolution du concept de risque, 6p.
- MARLEAU Martine, 1993, Analyse des déterminants des risques d'accident de travail, septembre, pp 12-23.
- MEZGHANI Mohamed, 2011, Le transport public, un enjeu vital pour les villes d'Afrique subsaharienne, février 2011, pp165-166.
- MURA Patrick, PAPET Yves, MAUCO Gérard, 2009, Le risque accidentogène d'une consommation de stupéfiants est-il bien établi ?, 6 p.
- NORMAN Leslie Georges, 1962, les accidents de la route, épidémiologie et prévention, 1962, pp. 13-69.
- Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004, pp 1-7.
- RIES Roland, 2003, Transports urbains : quelles politiques pour demain, pp.25-27
- SMEED, 1949, Some statistical aspects of road safety research. *Journal of the Royal Statistical Society*, 1:1-23.
- TOSSOU Cocou, 1993, « Les taxi-motos urbains de Cotonou : sécurité et environnement », in Actes de la conférence Codatu *Transport urbain dans les pays en développement*, Tunis, 15-19 février, section XII, pp. 45-55.

VAN Elslande, 2004, Analyse approfondie de l'accidentologie en aménagements urbains: Erreurs, facteurs, contextes de production, Lyon, Rapport final sur convention INRETS/DSCR, 83 p.

VAN DE WALLE, 2005, L'activité commerciale face aux nouvelles politiques publiques de déplacements urbains, Cahier de recherche n° 216, Bruxelles, CREDOC, 93p.

WEGMAN Fred, 1996, Les accidents de la route : un problème mondial qui peut être abordé avec succès !, 1996, p4