

# Transports publics et sécurité routière à Lomé

TCHASSAMA Bang'na

Officier de Gendarmerie Chef de Corps Adjoint des Sapeurs – Pompiers - Togo

ABSTRACT:.

## 1 – INTRODUCTION

La ville de Lomé connaît un accroissement rapide. Elle a une population d'un million d'habitants environ. Sa superficie est de l'ordre de 90 km<sup>2</sup> et l'essentiel du parc national s'y trouve.

Les besoins de cette population en matière de transport s'accroissent. Car on assiste aujourd'hui à une dissémination de la population vivant dans la vieille "ville allemande" par un reflux vers les nouveaux quartiers périphériques. L'offre de transport étant entièrement privée, cette situation a favorisé le développement rapide des moyens de transport public. Cependant, ces transports ne pourraient pas être assurés si certaines mesures de sécurité ne sont pas prises.

## 2 – SITUATION DES TRANSPORTS PUBLICS

Il existe actuellement trois (03) catégories de moyens de transports publics :

Les taxis autos

Les taxis motos

Les télé taxis

L'offre de transport est quasiment privée. Sur la base des estimations effectuées, l'offre est composée de la manière suivante :

### 2 –1 Taxis autos (voiture de place)

Années	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Nombres	689	511	475	114	184	326	3932	2259	2272	1971	2285

- **Source** : Direction des Transports Routiers. On remarque d'après ce tableau que le nombre de taxis a augmenté à partir de 1997. Si l'on considère les chiffres des cinq (05) dernières années, il aurait à Lomé, dix mille quatre cent trente deux (10.432) taxis.

## 2 – 2 Taxis – motos

Année	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Nombres	981	11430	13442	12567	8207	11527	7874	8494

- **Source** : Direction des Transports routiers. Si l'on considère les chiffres des cinq (05) dernières années, on aurait quarante huit mille six cent soixante neuf (48.669) motos. Parmi les taxis, les voitures achetées d'occasion sont les plus nombreuses (venues de France) soit 80%. Le prix d'achat varie considérablement suivant l'année d'achat.

Quant aux télé taxis, leur exploitation n'est régie par aucun texte. Or ces télé taxis inondent les hôtels et l'aéroport de Lomé. On peut les trouver dans les hôtels suivants : hôtel Sarakawa, hôtel Palm Beach, hôtel 2 Février, hôtel le Bénin, hôtel de la paix.. Il y a environ 150 à 200 télé taxis à Lomé.

### 3 – Les différents types et les causes d'accident

#### 3 –1. Les différents types d'accident

Il existe les accidents dits civils et les accidents dits militaires. Les accidents civils sont survenus entre les citoyens civils. Les accidents dits militaires, sont ceux dont une des victimes au moins est militaire ou gendarme.

#### 3 –2. Les causes des accidents

A Lomé, la plupart des accidents sont dus :

**3-21** Au non respect des prescriptions du code de la route.

**3-22** A l'ignorance des prescriptions du code de la route.

**3-23** A la fatigue des conducteurs

Il faut préciser sur ce point que les conducteurs de taxis motos travaillent de six (06) heures à dix huit ou dix neuf heures tous les jours soit douze (12) à treize (13) heures par jour sans repos.

**3 – 24** A l'insuffisance ou à l'étroitesse des voies. Il existe théoriquement dix sept (17) boulevards à Lomé. Ces boulevards sont répartis comme suit :

#### Boulevard à une voie (06)

- boulevard des Armées
- boulevard de l'OTI
- boulevard du 30 Août
- boulevard Félix Houphouët Boigny
- boulevard Notre Dame des Apôtres
- boulevard Jean – Paul II

#### Boulevards à deux voies (06)

- boulevard du Mono
- boulevard Gnassingbé Eyadéma
- boulevard du 13 Janvier
- boulevard de la paix
- boulevard de la République
- boulevard de la concorde

#### Boulevards non bitumés ou pavés (05)

- boulevard de la Kara
- boulevard de Malfakassa
- boulevard du Haho
- boulevard du Zio
- boulevard Mobutu

**3 –25** A l'insuffisance des feux tricolores et de panneaux de signalisation. A Lomé, environ vingt cinq (25) carrefours sont équipés de feux tricolores. La plupart des carrefours dans les quartiers périphériques ne disposent ni de panneaux de signalisation ni de feux tricolores.

A cela, il faut ajouter le mauvais fonctionnement des feux tricolores pendant la saison des pluies. Après chaque pluie à Lomé, la plupart des feux tricolores cessent de fonctionner et la circulation devient très difficile.

#### **3 - 26** L'insuffisance de contrôles routiers

A Lomé, les contrôles routiers sont insuffisants. Il existe une seule unité de police appelée la brigade motorisée qui fait la prévention routière. Or cette unité avec un effectif de trente (30) policiers environ ne peut pas couvrir toute la ville de Lomé de jour comme de nuit.

Depuis le 23 octobre 1998, les contrôles routiers ont cessé suite à une manifestation de rue des conducteurs de taxis motos. Les contrôles ont été confiés aux syndicats des conducteurs.

#### **4 – Unités chargées de la prévention routière**

Il faut préciser qu'au niveau national, il n'existe pas d'institution officielle chargée de la gestion et de la

sécurité routière au Togo. Le seul organisme de ce secteur est "la Prévention Routière Togolaise" (PRT). Il s'agit en réalité d'une association privée créée depuis 1966. Elle n'a pas de cadres permanents et sa seule ressource financière provient du contrôle annuel de l'éclairage des véhicules.

La direction des transports routiers est chargée du contrôle technique des véhicules et de l'organisation des examens de permis de conduire. Mais elle n'a pas d'équipements et de locaux adéquats. L'enceinte de cette direction ne peut pas contenir plus de cinquante (50) véhicules et cent cinquante (150) véhicules environ y sont quotidiennement contrôlés.

En réalité, il ne s'agit que d'un contrôle visuel, pouvant être donc subjectif. Au niveau des forces de sécurité, il y a la brigade motorisée et la brigade d'intervention de la voie publique et de police secours de la police nationale.

La brigade motorisée est chargée de la gestion du trafic et de la surveillance des différents carrefours. Elle fait donc de la régulation.

Quant à la brigade d'intervention de la voie publique et de police secours, elle s'attache aux activités de dégagement des trottoirs et des carrefours.

Au niveau de la gendarmerie, aucune unité ne s'occupe de la prévention des accidents surtout depuis la suspension des contrôles routiers.

## 5 – La constatation des accidents

Au niveau de la police Nationale, les unités chargées de constater les accidents sont :

Le commissariat du 1er district

Le commissariat du 2ème district

Le commissariat du 3ème district

La brigade des accidents du commissariat central

Le commissariat d'Agoènyivé au nord de la ville de Lomé. On constate que la brigade motorisée ne fait uniquement que de la prévention.

Quant à la gendarmerie Nationale, bien qu'elle n'intervienne pas dans la prévention des accidents, a certaines brigades qui sur appel constatent les accidents. Il s'agit de :

La brigade routière pour les accidents militaires (uniquement)

La brigade d'Ahadji-Kpota à l'Est de Lomé

La brigade territoriale (au centre ville)

La brigade de l'aéroport

Il faut préciser que les commissariats de districts ont commencé par constater les accidents à partir de 1997. Avant cette date, c'est seulement la brigade des accidents du commissariat central qui se peignait pour les constats d'accidents.

## 6 – Evolution des accidents à Lomé

*La ville de Lomé est une ville à très haut risque d'accidents*

*6 – I Statistiques des accidents de la Gendarmerie*

Années	Accidents mortels	Nombres de morts	Accidents corporels	Nombres de blessés	Accidents matériels	Total Accident
1991	19	21	168	268	69	256
1992	15	30	200	200	84	299
1993	17	56	228	228	75	320
1994	30	40	250	250	77	357
1995	45	60	270	270	98	413
1996	50	75	300	300	110	460
1997	44	60	1913	1913	928	2885
1998	68	70	1940	1940	1010	3018
1999	72	88	1980	1980	1050	3102
2000	87	100	2011	2011	1089	3187
2001	90	120	2020	2020	1099	3209
<b>TOTAL</b>	<b>537</b>	<b>720</b>	<b>11280</b>	<b>11280</b>	<b>5689</b>	<b>17506</b>

On constate à la lecture de ce tableau depuis 1997, que les accidents se sont accrus.

## **6 – 2 Statistiques des accidents de la police**

Année	Total Accident	Accidents mortels	Tués
1991	-----	-----	-----
1992	2108	67	70
1993	1333	44	47
1994	1817	41	44
1995	2058	48	50
1996	Non établi	-----	-----
1997	-----	-----	-----
1998	-----	-----	-----
1999	1458	113	120
2000	2460	55	60
2001	3115	68	75

## **6 – 3 Statistiques des interventions des sapeurs – pompiers**

Les secours routiers au niveau de la ville de Lomé sont assurés par le corps des sapeurs – pompiers qui dispose de deux (02) ambulances équipées dénommées ‘véhicule de secours aux asphyxiés et blessés (VSAB). Cependant, il faut préciser que les efforts des sapeurs – pompiers sont anéantis par l’absence de véritables services d’urgence dans les hôpitaux.

1.1.1.1 Année	Secours aux victimes des accidents de circulation*
1991	09
1992	46
1993	36
1994	49
1995	52
1996	72
1997	89
1998	168
1999	285
2000	455
2001	852

- Au cours d’une intervention, on peut ramasser plus d’une victime.

Au cours des trois dernières années (1999 – 2000 – 2001), il y a eu au total 16531 accidents qui ont occasionné 563 morts et 10175 blessés. Pour la même période, il y a eu 612 cas d’abus de confiance et 554 cas d’escroqueries constatés par la police.

En 1999, il y a eu par mois 380 accidents qui ont occasionné 17 tués et 246 blessés. Or la motorisation à Lomé est faible, elle est de 10 à 12 véhicules pour 1000 personnes. Le taux d’accidents en 1999 exprimé par le nombre de tués par 10.000 véhicules en parc, est de 107.

En 1998, 2028 cas ont été recensés à la clinique chirurgicale du CHU – Tokoin soit 24,88% des consultations. L’âge moyen global était de 29,25. L’âge moyen différait selon le sexe. Les hommes avaient un âge moyen de 30,24 ans. Les femmes avaient un âge de 26,85 ans. Les blessés étaient ainsi composés de 1433 hommes (70,66%) et de 595 femmes.

Cette prédominance s’explique par le fait qu’il y a moins de femmes au volant et sur les engins à deux roues à Lomé.

### 7 – 1 Tableau de répartition des blessés (âge et sexe)

Ages		Femmes	Hommes	Total (n,%)	
1	- 20	74	104	178	8,78
11	- 20	118	166	284	14
21	- 30	197	538	735	36,24
31	- 40	124	369	493	24,31
41	- 50	56	179	235	11,59
51	- 60	18	50	68	3,35
61	- 70	05	21	26	1,28
71	- 80	03	03	06	0,30
81	- 90	00	02	02	0,10
91	- 100	00	01	01	0,05
<b>Total</b>		<b>595</b>	<b>1433</b>	<b>2028</b>	<b>100%</b>

**Source** : Thèse pour le grade de Docteur en Médecine par Mr BE NISSAN – TETEVI Akouété en1991.  
Comme on peut le constater, les accidents de la route affectent dans la plupart des cas la population active.

### 7 – 2 Tableau de mortalité

Années	Total d'accidents	Total de blessés	Total de tués	Taux de mortalité pour 100.000 hbt
1999	4560	2959	208	20,8%
2000	5647	2967	160	16%
2001	6324	4249	195	19,5%

### 8 – **Ecart de mortalité entre les divers milieux sociaux**

A Lomé, les accidents de circulation sont une des causes les plus importantes des écarts de mortalités entre les divers milieux sociaux.

Les différentes catégories socio – professionnelles s'articulent selon les résultats de la thèse citée plus haut :

Profession	Nombre de blessés	Pourcentage (%)
Chauffeur	133	6,56
Commerçant	165	8,14
Corps médical	06	0,29
Elève	267	13,16
Employé de bureau	139	6,85
Enseignant	17	0,84
Etudiant	32	1,58
Force de sécurité	69	3,40
Ménagère	64	3,16
Profession libérale	849	41,86
Religieux	05	0,25
Retraité	03	0,15
Sans emploi	279	13,76
<b>Total</b>	<b>2028</b>	<b>100</b>

Comme on peut le remarquer, la profession la plus touchée est la profession libérale. Ce taux élevé s'explique par le fait que la profession libérale regroupe plusieurs secteurs d'activités : Les artisans, les travailleurs du secteur informel, les travailleurs particuliers et les conducteurs de taxis motos

Le taux relativement élevé des élèves s'explique par la défaillance des systèmes de prévention des accidents.

## 9 – La rue, génératrice des handicaps

En ce qui concerne les lésions, celles des membres étaient au premier rang. Suivies par celles siégeant à la tête.

En 1998, à la clinique chirurgicale du CHU – Tokoin les lésions rencontrées chez les blessés étaient les entorses – les luxations – les plaies. Les écorchures, etc...

### 9 – 1 Tableau de répartition des lésions en fonction de leurs natures (2028 blessés)

Nature des lésions	Nombres des lésions	Pourcentage (%)
(a) Fractures	1047	31,11
Entorses	229	6,81
Luxations	05	0,15
Plaies	254	7,55
Ecorchures	460	13,67
Contusions musculaires	365	10,85
Hématomes	16	0,48
Traumatisme crâno-Encéphalique	539	16,02
Contusions abdominales	115	3,42
Contusions thoracique	335	9,96

**Source** : Thèse de BENISSAN Akouété

Comme on peut le constater, les 2028 blessés ont présenté au total 3463 lésions anatomiques. La moyenne de lésions est de 1,7 lésion. Les fractures représentent 31,11 de toutes les lésions. En 1980, elles représentaient 12,25% de toutes les lésions.

Ainsi de 1980 à 1998, le taux des fractures a pratiquement doublé. Cette augmentation du taux des fractures pourrait s'expliquer par l'accroissement du parc (auto et moto) et l'absence d'une politique rigoureuse de sécurité routière.

Le taux relativement élevé des traumatisme crâno – encéphaliques est dû au refus de port de casque.

Au niveau du service d'orthopédie traumatologie et de chirurgie réparatrice, l'évolution des consultations relatives aux accidents de circulation démontre que l'accident est un fléau qui gagne du terrain

Année	Consultation et urgences
1997	5984
1998	5693
1999	6071
2000	5835
2001	6035

Il existe ensuite le centre national d'appareillage orthopédique qui a pour activités principales la consultation, la réduction fonctionnelle et la fabrication des appareils. Les statistiques de ce service ne permettent pas d'avoir une idée objective sur les services effectués en faveur des victimes d'accidents dans la ville de Lomé.

Néanmoins, elles permettent d'avoir des données fiables sur les affections diagnostiquées, les appareils produits les séquelles et fractures diagnostiquées en rééducation.

### 9 – 2 Affections diagnostiquées

Affections	1996	1997	1998	1999	2000
(b) <i>Séquelles fractures</i>	49	31	31	23	27
Amputation de l'avant-bras	-	-	-	02	-
Amputation de bras	02	03	02	01	-
Amputation de la main	-	-	01	01	02
Amputation du tibia	-	-	09	10	09
Amputation du fémur	11	11	06	07	05

### 9 – 3 Appareils produits

Année	Prothèse fémorale	Prothèse de membre sup	Prothèse tisiale
1990	10	01	03
1991	08	01	07
1992	08	01	09

### 9 – 4 Séquelles fractures diagnostiquées en rééducation fonctionnelle

Affections	1991	1992	1993	1994	1995
Séquelles fractures	227	135	103	98	44

Il faut préciser que ce service manque cruellement de moyens pour accomplir ses tâches.

### Conclusion

L'offre de transport public est entièrement privée avec plus de 12000 taxi-motos. Malheureusement, les rues ne sont plus sûres. En sortant dans la rue, on risque davantage d'être écrasé par un taxi qu'attaqué par un malfrat. La rue devient ainsi le seul lieu où le crime est commis en toute impunité.

Les services de contrôle manquent cruellement de moyens et d'effectifs. Aujourd'hui 20 à 30% du total des consultations à la clinique chirurgicale du CHU-Tokoin sont dues aux accidents de circulation. Cette grande affluence des blessés aux urgences de chirurgie crée des difficultés de réception et de prise en charge. En effet l'interne en consultation aux urgences chirurgicales étant seul, il se retrouve avec beaucoup de blessés à prendre en charge en même temps

Il impose donc que des mesures d'anticipation soient prises par la définition d'une conception plus souple et humaine des transports publics car la première sécurité des citoyens de Lomé demeure de façon incontestable la sécurité routière.

Partageons ensemble cette réflexion de Paul Sondel (Conseiller des Nations Unies auprès de Trafficand Licensing Directorete de l'Etat de Barheïn) « *Les hommes sont encore plus importants que les machines qu'ils fabriquent et qu'ils utilisent. A quoi bon parler d'améliorer la qualité de la vie des gens, si nous leur imposons des systèmes de circulation conçus en fonction du principe selon lequel la vie humaine a moins d'importance que la nécessité économique de transports rapides* » ?