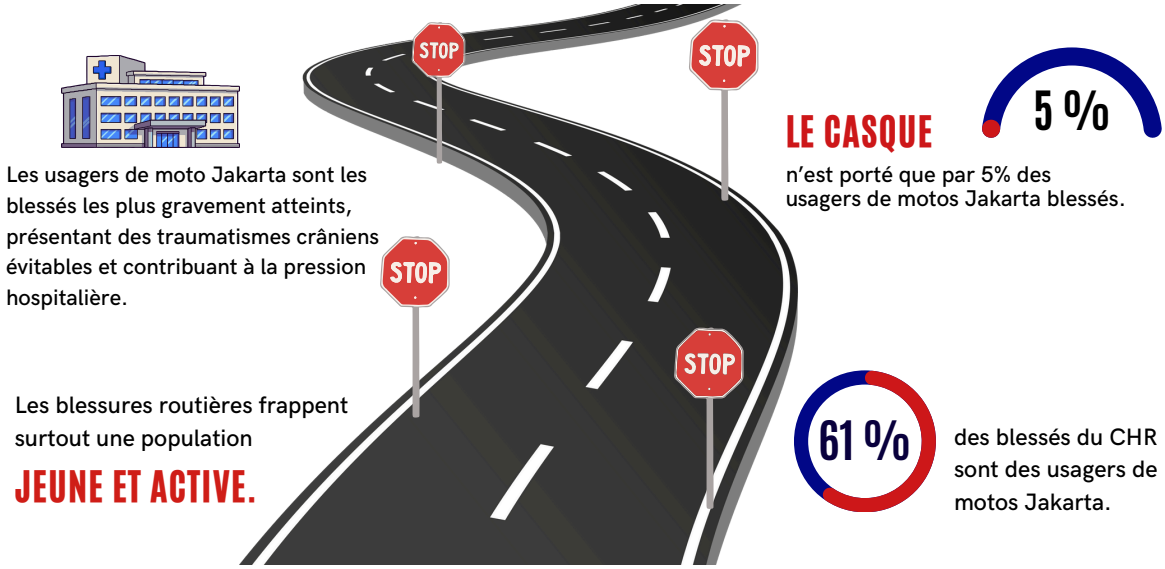
Jakarta et traumatismes routiers : une priorité de santé publique

Auteurs : Emmanuel Bonnet, Mouhamadou Moustapha Niane, Fatimata Sow, Labaly Touré, Fatime Kanté, Moustapha Diedhiou, Valéry Ridde, Adama Faye
Contact : emmanuel.bonnet@ird.fr

Résumé

Cette note examine les blessures routières à Thiès (Sénégal) à partir d'un dispositif de surveillance hospitalière organisé aux urgences du Centre hospitalier régional (CHR). Elle met en évidence les enjeux majeurs de santé publique liés aux traumatismes, leurs conséquences fonctionnelles et la pression exercée sur le système de soins. Les usagers de motos Jakarta apparaissent comme une cible particulièrement vulnérable, tant par la fréquence de leurs accidents que par la gravité de leurs lésions. Le renforcement de leur sécurité constitue un axe prioritaire d'intervention.

Faits saillants



Introduction

La commune de Thiès au Sénégal, se distingue par une circulation dense et une intense activité d'échanges reliant les principales régions du pays. Cette dynamique urbaine et économique engendre une mobilité soutenue, marquée par une multiplicité des modes de déplacement : voitures, motos, piétons et transports collectifs. Leur cohabitation sur la voie publique accroît les situations à risque et favorise les accidents. L'analyse de ces derniers permet de mieux comprendre leurs causes, d'identifier les usagers les plus vulnérables et de documenter la nature de leurs blessures.

Cette étude, menée dans le cadre de la recherche STARTs, souhaite contribuer à l'élaboration de stratégies de prévention adaptées aux spécificités de la ville et à sa position centrale dans le réseau de transport sénégalais. Elle met également en lumière les défis de la prise en charge d'un grand nombre de victimes d'accidents de la route et la très forte vulnérabilité des usagers de motos Jakarta.

Approche

Les informations relatives aux patients victimes d'accidents de la circulation routière ont été saisies sur des téléphones au CHR de Thiès par cinq médecins du service des urgences. Les données couvrent la période du 7 avril 2025 au 7 novembre 2025.

Résultats

1 Profil épidémiologique des victimes d'accidents de la route au CHR de Thiès

Le CHR de Thiès a admis 1 172 patients victimes d'un accident de la route, dont 7 décès. L'âge moyen est de 28,7 ans. Les données révèlent une forte prédominance masculine : 78 % des victimes accidentées sont des hommes, contre 22 % de femmes, cette tendance se retrouvant dans presque toutes les tranches d'âge. La pyramide des âges montre que les moins de 25 ans représentent une part importante des blessés, suggérant une exposition précoce dans la conduite ou les déplacements à risque.

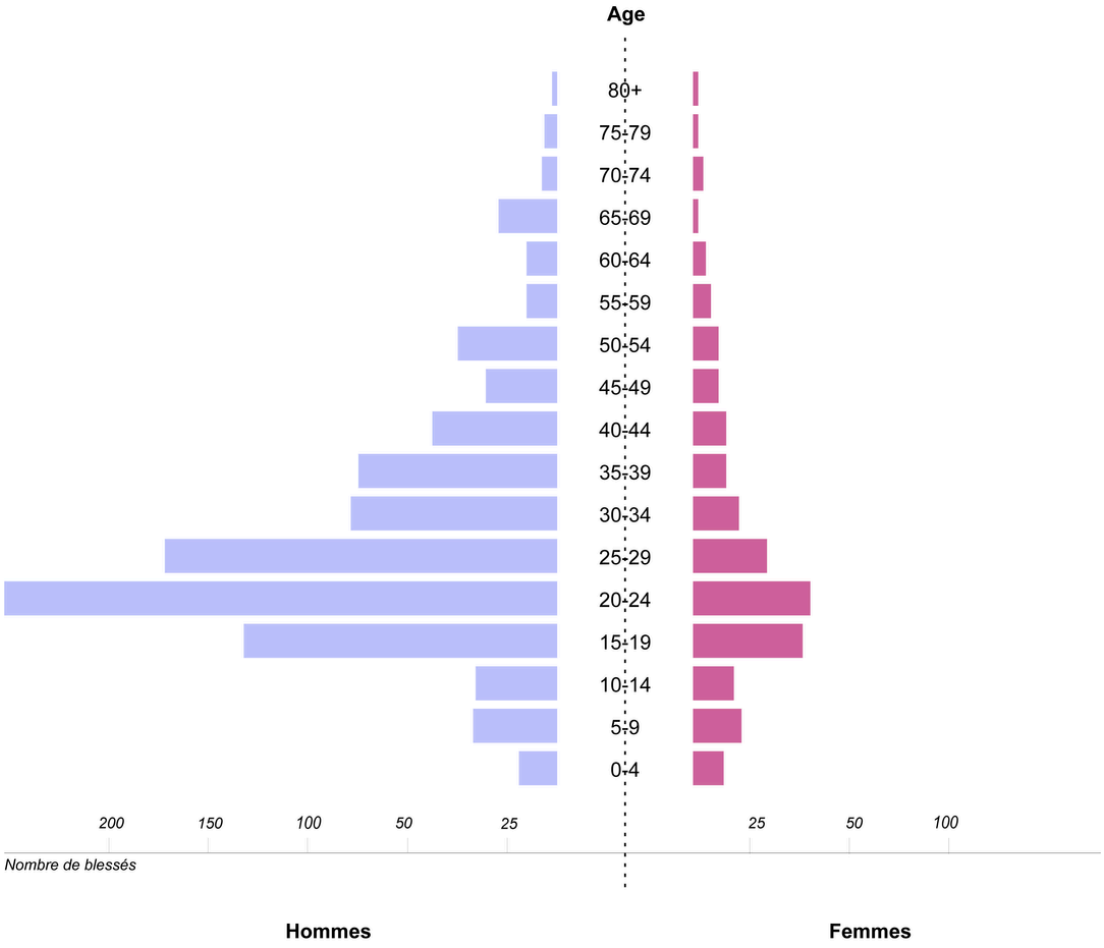


***Figure 1**: Pyramide des âges des blessés admis au CHR de Thiès*

Le nombre de blessés passés par un autre établissement de santé et admis ensuite au CHR (taux de blessés référés) est de 4,9%. Près de deux-tiers des blessés du CHR ont été pris en charge par la brigade des Sapeurs-pompiers (63 %), 20 % ont été acheminés par des véhicules particuliers et 10 % par des taxis. La taille des cercles dans la figure 2 met en évidence les zones les plus accidentogènes, les plus grands indiquant un nombre élevé d'accidents. Avec une prédominance des accidents situés en milieu urbain (65%), les blessés pris en charge au CHR proviennent principalement des communes de Thiès, Tivaouane et Pout.

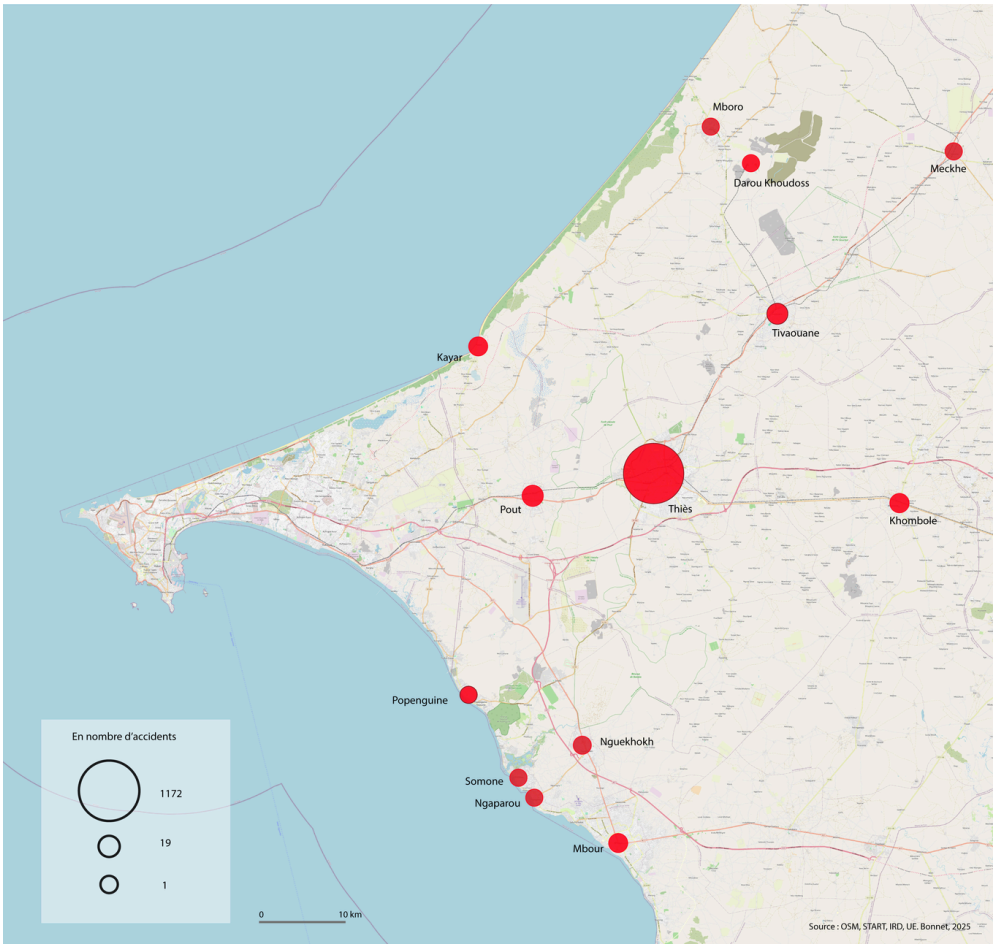
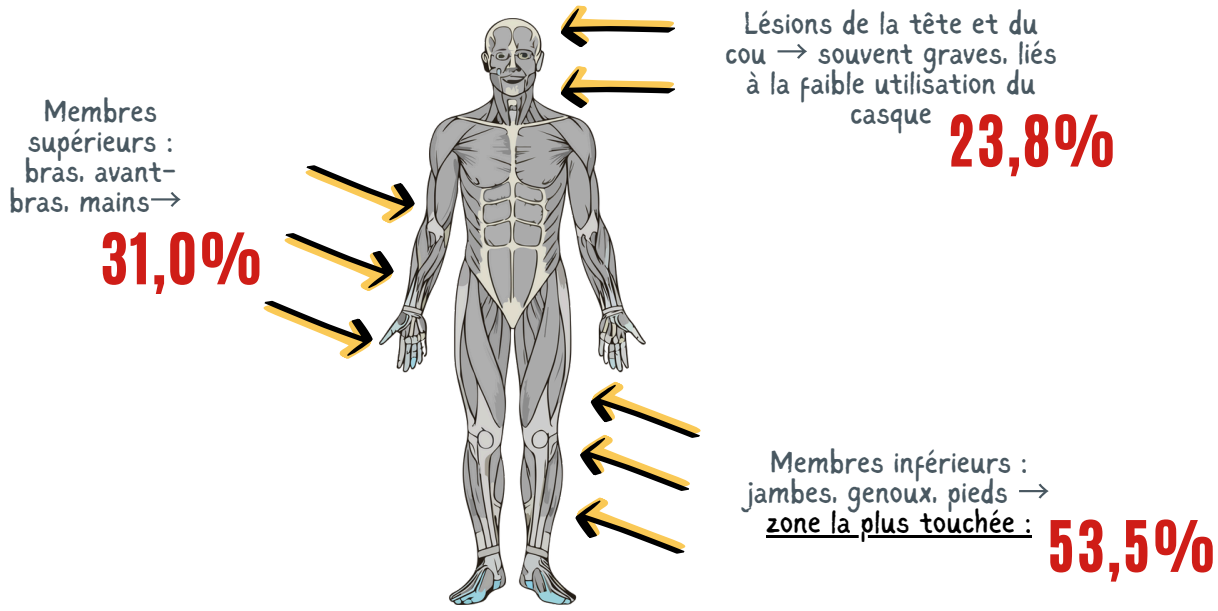


Figure 2 *: Localisation des accidents de la route des blessés admis aux urgences du CHR de Thiès.*

2 Profil lésionnel des victimes d'accidents de la route

La majorité des blessés de la route présentent un traumatisme unique (69,5 %), tandis que 30 % souffrent de lésions multiples, traduisant une plus grande sévérité des accidents. L'analyse montre une prédominance des atteintes des membres inférieurs (53,5 %) suivies de celle des membres supérieurs (31,0 %). Ces dernières révèlent un handicap fonctionnel majeur susceptible de réduire la mobilité ou l'autonomie des personnes. Les lésions de la tête et du cou concernent quant à elles, près d'un quart des patients (27,3 %), soulignant la nécessité de renforcer la prévention des traumatismes crâniens.



Les accidents de la circulation génèrent une pression importante sur les services d'urgences de soins avec un taux de référencement vers des services spécialisés de 8,6 %. La nature des lésions, dominée par les fractures, entorses surtout au niveau des membres, implique également une utilisation des services d'imagerie, de chirurgie orthopédique et de rééducation fonctionnelle.

3 Les motos Jakarta, principaux véhicules impliqués dans les accidents

Les usagers de moto dénommés Jakarta au Sénégal, constituent le groupe le plus représenté parmi les blessés. Plus de 61 % des accidentés reçus au CHR impliquent une moto et ils représentent à eux seuls 46,8 % des blessés, loin devant les passagers moto (14,3 %), les piétons (21,6 %) et les usagers de voiture (17,3 %).

Le profil socio-démographique des victimes de motos Jakarta montre une forte concentration de jeunes hommes âgés de 15 à 35 ans, la tranche des 20-29 ans enregistrant le plus grand nombre de blessés. Cette surreprésentation exprime une exposition précoce au risque, dans un contexte où les motos Jakarta constituent à la fois un outil de travail et un mode de déplacement.

Chez ces usagers, 58,7 % présentent une atteinte du membre inférieur, 31,5 % une atteinte du membre supérieur et 21,3 % une lésion de la tête et du cou. Comparativement à l'ensemble des patients, les Jakarta sont donc plus exposés aux lésions des membres inférieurs, traduisant un probable impact fonctionnel.

La figure 3 présente les catégories de blessures par type d'usager. Chaque couleur associée à un usager indique une flèche vers ses catégories de blessures. Plus la flèche est épaisse, plus le nombre d'usagers blessés par catégorie est élevé. Pour les usagers de motos Jakarta, représentés en bleu, on constate une prédominance des entorses, des fractures et des plaies superficielles. Ils représentent une part importante des polytraumatismes, ce qui explique leur poids dans les transferts vers les services spécialisés (56,4 %).

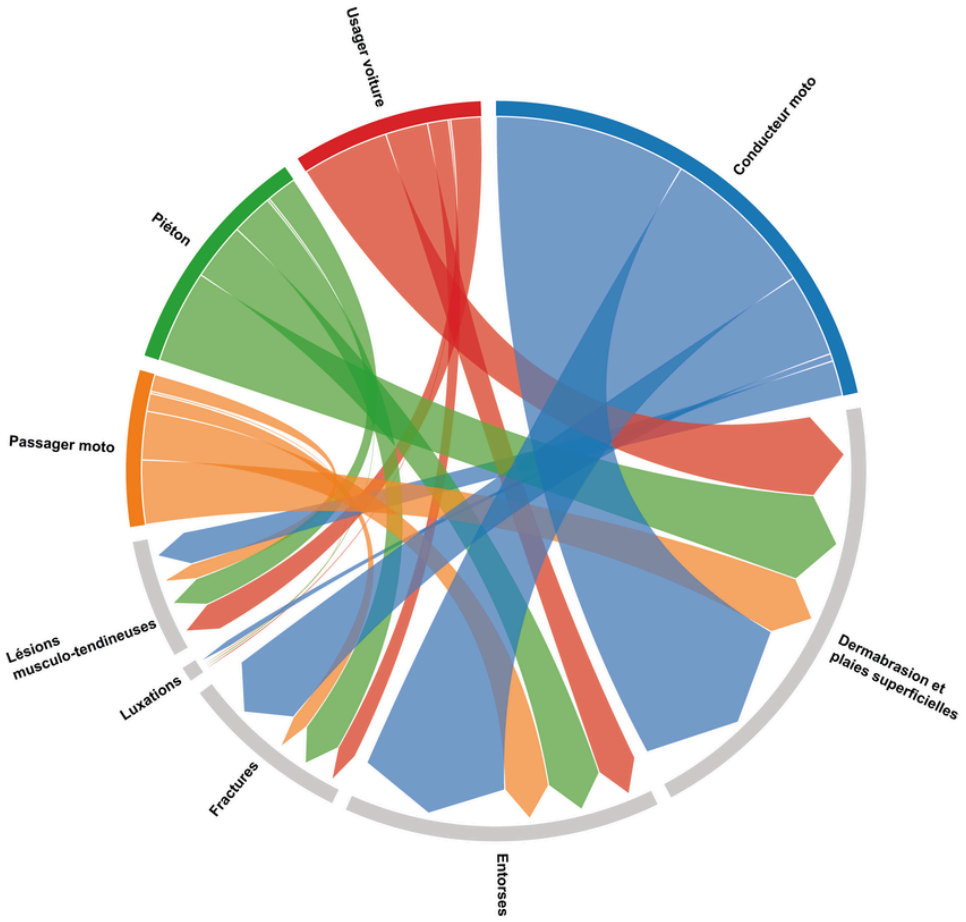


***Figure 3** : Profil des blessures selon le type d'usagers de la route*

Le port du casque apparaît comme un élément critique. Étonnamment, les usagers de motos Jakarta sont moins touchés à la tête (21 %) que l'ensemble des autres blessés (23%) bien qu'ils portent peu le casque. Cependant, parmi les blessés, plus de 95 % des usagers de moto Jakarta ne portaient pas de casque au moment de l'accident. Cette quasi-absence de protection explique le niveau élevé de traumatismes crâniens, pourtant largement évitables. Ce déficit de protection transforme des chutes souvent bénignes en traumatismes graves, engageant le pronostic fonctionnel et vital.

Conclusion

Les conducteurs des motos Jakarta sont les principaux usagers victimes de blessures routières. Jeunes, fortement exposés et faiblement protégés, ces hommes présentent un profil lésionnel marqué par des blessures des membres et une part significative des traumatismes graves. Toute politique efficace de réduction des blessures routières doit donc placer cette cible au cœur des actions de prévention. Il s'agira notamment de favoriser l'utilisation du casque, de former les conducteurs, de réguler l'activité de moto-taxi Jakarta et d'assurer une protection accrue des passagers.



Photo : Ahmed Diao

RECOMMANDATIONS

1. **Faire des Jakarta une cible prioritaire de la prévention routière**
2. **Rendre effectif le port du casque pour conducteurs et passagers**
3. **Consolider la réponse préhospitalière et hospitalière des sapeurs-pompiers et du CHR**

Pour plus d'informations, retrouvez-nous sur *https://www.roadtraumaresearch.com/*