

## PERCEPTION DES ACCIDENTS DE CIRCULATION PAR LES POPULATIONS À LOMÉ (TOGO)

Dela Kofi SUKA

*Université de Lomé, Togo*

Mawussé SOMADJAGO

*Université de Lomé, Togo*

Dramane CISSOKHO

*Université Assane Seck de Ziguinchor, Sénégal*

Yao DZIWONOU

*Université de Lomé, Togo*

**Résumé :** Lomé connaît depuis 2010 une amélioration des conditions de circulation par la rénovation de la plupart de ses rues et l'ouverture de nouvelles voies dans les quartiers périphériques. Malgré cette rénovation de la voirie, on note un regain des accidents de circulation. La présente étude se veut d'analyser les perceptions des populations par rapport à cette recrudescence des accidents de circulation. Pour y parvenir, plusieurs techniques de recueil d'informations ont été combinées. Ce sont entre autres, la recherche documentaire, une enquête par questionnaire auprès des riverains des zones accidentogènes, des entretiens avec certains responsables du Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile et des observations directes sur le terrain. Il ressort des informations recueillies que les populations pensent que (10 %) des accidents sont dus à la croissance du parc automobile, au non-respect du code de la route (65 %) et à la malédiction des voies (25 %).

**Mots-clés :** Perception, Accident de circulation, Ignorance du code de la route, Malédiction, Lomé.

**Abstract:** Since 2010, Lomé has seen an improvement in traffic conditions by renovating most of its streets and opening new roads in outlying areas. Despite this renovation of roads, there is an increase in road accidents. The present study aims to analyze the perceptions of the population with regard to this recrudescence of road accidents in Lomé. To achieve this, several information gathering techniques have been combined. These include,

---

among other things, documentary research, a questionnaire survey of residents living in the accident zones, interviews with certain officials of the Ministry of Security and Civil Protection and direct observations on the ground. According to the information gathered, the populations think that (10%) of accidents are due to the growth of the car fleet, to the miss respect of the Highway Code (65%) and to the curse of the tracks (25%).

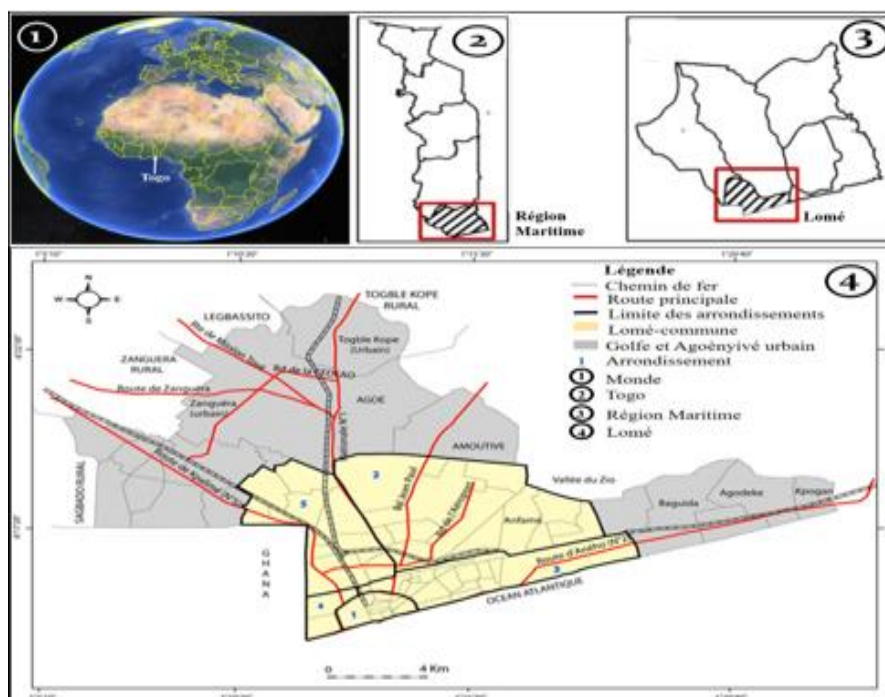
**Keywords:** Perception, Road accident, Ignorance of the Highway Code, Curse of the tracks, Lomé.

### Introduction

Au cours de ces dernières décennies, Lomé la capitale togolaise, a connu une poussée démographique sans précédent. Sa population est passée de 85 000 habitants en 1960 à 1 477 660 habitants en 2010 (RGPH-4, 2010 : 5). Cet emballement démographique se traduit par un étalement spatial spectaculaire. Avec une superficie de 3 955 hectares en 1979, Lomé a environ 35 000 hectares en 2018 (N’Kéré et *al.*, 2019 : 125).

Cette extension spatiale a comme corollaire une augmentation des distances et par voie de conséquence une dépendance de plus en plus accrue de l’automobile et des deux roues (Suka., 2015 : 18). Cette croissance du parc automobile accentue les accidents mortels observés dans les rues de Lomé (Edoh, 2014 : 89). Selon le rapport 2018 du ministère de la sécurité et de la protection civile, le nombre des accidents de circulation dans la capitale togolaise est de 3 185 dont 412 morts. Face à cette situation, les populations se font des idées en ce qui concerne les causes de ces accidents. Quelles sont alors les perceptions de ces dernières par rapport à ces récurrents accidents à Lomé ? C’est à cette interrogation qu’essaie de répondre cette étude.

La ville de Lomé cadre de cette étude, jouxte l’océan Atlantique entre 6°10’ et 6°15’ de latitude Nord et se localise à l’extrême sud-ouest du pays. Au plan administratif, elle est le chef-lieu de la préfecture du Golfe. Elle s’étend le long du littoral du Golfe de Guinée sur une distance de plus de 20 km (figure 1).



Source : Auteurs, 2019

Figure 1 : Localisation de la zone d'étude

La bonne conduite du présent travail implique l'adoption d'une méthodologie de recherche appropriée.

## 1. Méthodologie

Plusieurs techniques de collecte de données ont été utilisées pour la réalisation de ce travail. Il s'agit de la revue documentaire, d'une enquête par questionnaire auprès des riverains, des entretiens avec 2 responsables du ministère de la sécurité et de la protection civile et des observations directes sur le terrain.

La revue documentaire a consisté en la consultation des documents qui se rapportent à la thématique d'étude au niveau du centre de recherche et de documentation Félix Couchorode l'université de Lomé. Quant à

---

l'enquête, elle a été réalisée en mars 2019. Elle a concerné un échantillon de 150 riverains tirés de façon aléatoire simple dans 4 zones accidentogènes (tableau 1). Le questionnaire de l'enquête est composé des questions fermées et ouvertes relatives aux causes des accidents de circulation.

**Tableau 1 : Répartition des enquêtés**

| <b>Zone accidentogènes</b> | <b>Effectif</b> | <b>Proportion (%)</b> |
|----------------------------|-----------------|-----------------------|
| Carrefour Boukarou         | 40              | 27                    |
| Carrefour la clé           | 35              | 23                    |
| Boulevard Jean-Paul II     | 36              | 24                    |
| Grand contournement        | 39              | 26                    |
| <b>Total</b>               | <b>150</b>      | <b>100</b>            |

*Source : Auteurs, 2019*

Les entretiens ont été réalisés avec 2 responsables du ministère de la sécurité et de la protection civile afin de prendre connaissance des principales causes des accidents de circulation et des approches de solutions développées par les pouvoirs publics. Un guide constitué de questions semi-directifs établit à cet effet a permis de réaliser les entrevues. Par ailleurs, les observations directes ont été réalisées à partir de nos présences par coïncidences sur les lieux d'accidents. Ces observations nous ont permis de prendre quelques clichés afin d'illustrer nos propos.

Les données collectées ont été saisies dans un tableur Microsoft Excel afin de réaliser des tableaux et graphiques pour l'interprétation des informations recueillies.

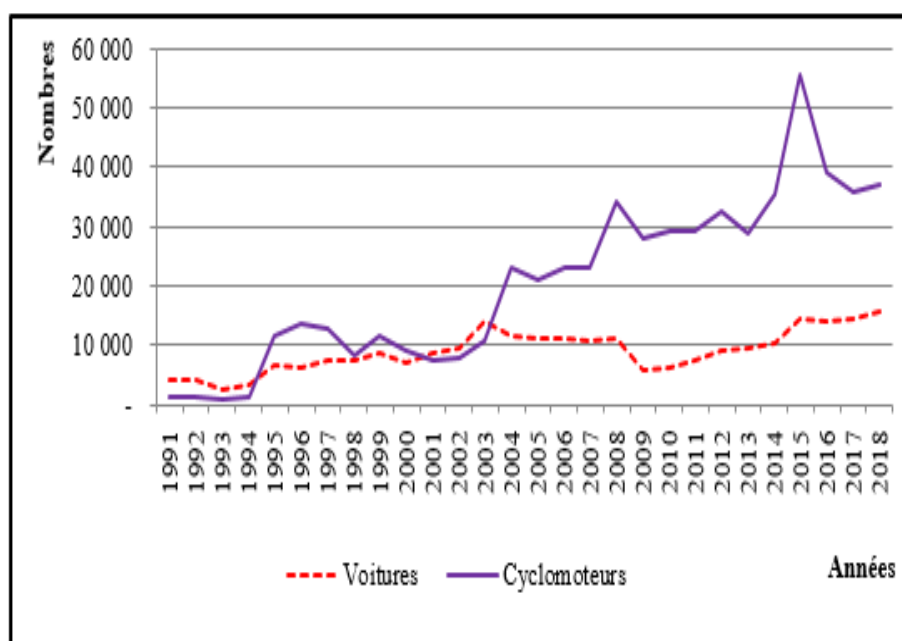
## **2. Résultats**

Les résultats s'articulent autour des points ci-après : la croissance du parc automobile, le non-respect du code de la route et la malédiction des voies.

### **2.1. Croissance du parc automobile et recrudescence des accidents de circulation**

La croissance du parc automobile togolais remonte à l'époque coloniale française. De 82 véhicules motorisés privés et administratifs en 1925, il a

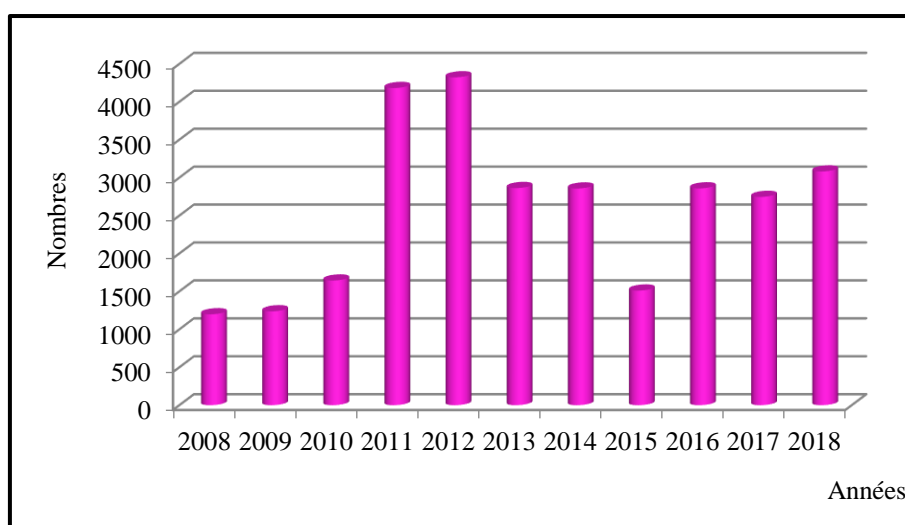
évolué à 452 engins en 1928 pour atteindre un total de 645 véhicules en 1930 (Tsigbé, 2009 : 313). Mais cette croissance du parc automobile du pays est devenue spectaculaire au lendemain de l'indépendance. De 25 655 véhicules entre 1963 et 1989, le nombre des véhicules immatriculés, toutes catégories confondues, a atteint 687 643 unités au cours de la décennie 2001-2011. Dans le même temps, le nombre d'engins à deux roues de 50 à 125cm<sup>3</sup> a évolué de façon exponentielle. Il est passé de 1 408 unités en 1991 à 12 567 motos en 1997 pour atteindre 29 362 cyclomoteurs en 2011. Aujourd'hui, le nombre de motos (37 223 unités en 2018) dépasse de loin celui des véhicules faisant du Togo "un pays de deux roues". La figure 1 montre l'évolution du nombre de véhicules et de cyclomoteurs au Togo.



Source : Direction des Transports Routiers et Ferroviaire, 2019

Figure 1: Evolution du nombre de voitures et de cyclomoteurs entre 1991 et 2018 au Togo

Selon la Direction des Transports Routiers et Ferroviaire au moins 70% des engins (véhicules et motos) se concentrent à Lomé. D'après 10% des enquêtés la récurrence des accidents de circulation est due à la croissance du nombre du parc auto-moto à Lomé. La figure 2 présente l'évolution des voitures, des motos et des accidents de la route à Lomé de 2008 à 2018. A souligner que la capitale Lomé enregistre à elle seule en moyenne 53% des cas d'accident survenus chaque année.



Source : MSPC, 2019

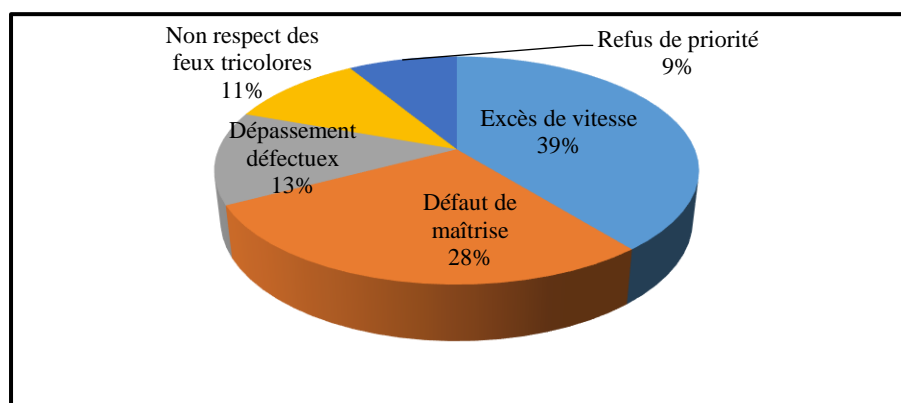
**Figure 2 : Evolution des accidents à Lomé entre 2008 et 2018**

En 2013, suite au nombre important d'accidents enregistré dans le pays l'Assemblée Nationale a procédé à l'adoption du nouveau code de la route. Ce qui a eu comme effet la présence policière sur les routes. La baisse sensible du nombre des accidents enregistrés en 2015 fait suite à la proclamation de l'année 2014, année de la sécurité routière au Togo. Et en cette année, la permanence des descentes policières en circulation a dissuadé nombre des usagers de la route. Ce qui a contribué à cette baisse constatée. Depuis 2016 où ces descentes policières ne sont plus fréquentes, on remarque de nouveau une recrudescence des accidents.

## 2.2. Le non-respect du code de la route et accidents de circulation

A la question de savoir quelle perception a la population de Lomé à la survenue des accidents de circulation, 65% des répondants soutiennent qu'ils sont dus au non-respect du code de la route (CR). La circulation est régie par un langage routier connu sous le vocable du code de la route. Le CR est une sorte de conventions, de protocoles d'accords destinés à faciliter la circulation routière et à éviter des accidents de circulation. Il faut révéler que le CR utilisé au Togo est calqué sur celui utilisé de la France, comme d'ailleurs la plupart des pays francophones d'Afrique subsaharienne. Le Togo ayant ratifié la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 et l'a adopté. Malgré l'existence de ce texte juridique et réglementaire, force est de constater que les accidents de circulation ne cessent d'augmenter.

De l'analyse des données collectées, il ressort que les facteurs ayant trait au non-respect du code de la route expliquent la recrudescence des accidents dans la capitale togolaise. Il s'agit de l'excès de vitesse, le défaut de maîtrise des engins, les dépassements défectueux, le non-respect des feux tricolores et le refus de priorité. La figure 3 présente les principales causes des accidents.



Source : Ministère de la Sécurité et de Protection Civile, 2019  
**Figure 3 : Principales causes des accidents à Lomé en 2018**

---

### **2.3. Le refus de priorité :**

Il consiste à ne pas céder le passage à ceux qui ont la priorité de passage (passer sans céder le passage ni à gauche ni à droite). En général dans une ville, toutes les rues de même nature ont la même importance et la règle de priorité dans ce cas est à droit en l'absence de toute autre signalisation. Mais il est fréquent de voir des conducteurs à gauche s'accordant le droit de passer en priorité. Ce qui provoque souvent des accidents (photo 1). Le refus de priorité a été la cause de 163 cas d'accidents en 2018.



*Sources : Auteurs, 2019*

***Photo 1 : Un accident dû au refus de priorité***

### **2.4. Le non-respect des feux tricolores :**

Cause de 202 cas d'accidents de circulation en 2018 à Lomé, le non-respect des feux tricolores est le fait d'ignorer la signification des différentes couleurs des feux. Il consiste à passer même si le feu est rouge ou à toujours vouloir passer même si l'orange s'est allumé de plus de trois secondes.



### **2.5. Les dépassements défectueux**

Dans une rue à deux voies et à double sens, le dépassement se fait par la gauche à moins que celui que l'on veut dépasser ait émis le clignotant indiquant qu'il tourne à gauche. Mais à Lomé, dépasser par la droite est devenu monnaie courante et est à l'actif des motocyclistes et dans la moindre mesure des certains véhicules. Les dépassements défectueux ont été à l'origine de 247 cas d'accidents à Lomé en 2018.

### **2.6. Le défaut de maîtrise**

C'est le fait de ne pas avoir la compétence requise pour l'engin que l'on conduit. Malgré que la conduite d'une voiture en circulation soit subordonnée à un permis de conduire qui atteste que le conducteur a la compétence nécessaire, il n'est pas rare de voir que certains conducteurs n'en disposent pas. Mais cet état de chose concerne plus les motocyclistes surtout à cette heure du boom des motos d'origine chinoise. Bien que les taxis-motos soient les plus pointés du doigt, nombreux sont ces particuliers et de surcroît les filles qui n'ont pas la maîtrise de l'engin qu'elles pilotent. Le défaut de maîtrise est relevé dans 526 cas d'accidents à Lomé en 2018.

### **2.7. L'excès de vitesse**

Au rang de l'ignorance du CR, l'excès de vitesse est la première cause des accidents de la circulation à Lomé en 2018. Il est à l'origine de 733 cas d'accidents. Disons qu'en agglomération, la vitesse maximale autorisée est de 50Km/h. Mais force est quand-même de constater que certains conducteurs se comportent comme sur des pistes de formule 1 (F1). L'excès de vitesse est à mettre aussi bien à l'actif des voitures que des motos surtout les taxis-motos.



*Sources : Auteurs, 2019*

*Photo 2 : Un accident dû à l'excès de vitesse*

## **2.8. La malédiction des voies comme source des accidents de circulation à Lomé**

Nombreux sont ces accidents qui se produisent à Lomé et dont l'on ne parvient à cerner les causes. De ce fait la malédiction de la route est évoquée comme cause. En effet, selon 25 % des enquêtés, les accidents sont liés la malédiction des rues.

Les propos d'un riverain interrogé au gré des circonstances résument cette perception :

Ce n'est pas une question d'être africain ou non. Même chez les blancs, il existe certaines rues qui sont maudites. Ceci est dû au fait que des accidents se sont produits sur ces rues et dont les âmes des victimes n'ont pas trouvé de repos. Selon ma croyance, ces âmes n'auront de repos que par des cérémonies spécifiques (la prise de l'âme = Luɔtsɔtsɔ). Dans le cas précis de Lomé, elles sont nombreuses les rues maudites. Sinon comment un accident peut se produire et tu n'arrives pas à l'expliquer ? Nos rues sont maudites.

### **3. Discussion**

La présente étude se propose d'analyser les perceptions des populations par rapport à la recrudescence des accidents de circulation à Lomé. L'analyse a révélé que les populations pensent que (10%) des accidents sont dus à la croissance du parc automobile, au non-respect du code de la route (65%) et à la malédiction des voies (25%). Ces résultats sont similaires à celui de Nakhli (2015 : 152) selon lequel l'augmentation du parc automobile et le non-respect du code de la route sont des causes de la recrudescence des accidents de circulation à Marrakech (Maroc). Intervenant sur l'implication des motos dans les accidents de circulation, Dziwonou, (2016 : 33) pointe du doigt les taxis-motos et ce, malgré les nombreux avantages que présente ce mode de déplacement. Revenant sur l'implication des taxis-motos dans les accidents de circulation à Lomé, Besseh (2013 : 197), mentionnait que la part des accidents de circulation impliquant les engins à deux roues en milieux urbains avoisinerait les 33% des accidents de circulation. Les accidents impliquant les taxi-motos représentent environ 60% contre 40% pour les engins personnels à deux-roues. Il impute la recrudescence des accidents à l'augmentation du parc auto-moto.

Yaye Saidou (2014 : 144) dans l'analyse de l'insécurité routière à Niamey, souligne que les usagers de la route ne respectent pas le code de la route. Edoh (2014 : 294) est parvenu au même constat dans le contexte de la ville de Lomé en relevant l'excès de vitesse, le défaut de maîtrise des engins, les dépassements défectueux, le non-respect des feux tricolores et le refus de priorité bref, le non-respect du code de la route comme cause des accidents de circulation. La présente étude corrobore ces résultats et va plus loin en révélant une autre cause des accidents la malédiction des voies.

Abotsi (2012 : 63) dans une analyse des causes de la recrudescence des accidents de circulation évoque la malédiction ou les esprits de la route. Il certifie que les esprits n'ayant pas trouvé du repos et ceux non admis par les ancêtres, habitent les lieux publics et beaucoup plus les routes. Il poursuit en disant que même, les âmes ayant péri par accident ou lors de la construction des routes et dont les cérémonies appropriées n'ont pas été accomplies par leurs familles, chercheraient à se manifester en provoquant

---

d'autres accidents. Ces résultats sont assez similaires à ceux de la présente étude qui savoir les perceptions des populations par rapport à la recrudescence des accidents de circulation à Lomé.

### **Conclusion**

Les accidents de circulation à Lomé sont devenus un véritable casse-tête aussi bien pour les populations que pour les autorités surtout à l'heure où les rues de la capitale ont subi des réhabilitations et voire des rénovations. Les causes de ces accidents sont liées aux défauts de maîtrise des engins, l'excès de vitesse, le refus de priorité, les dépassements défectueux, les manœuvres défectueuses, le non-respect des feux tricolores. Même si certaines rues se présentent comme maudites du fait du nombre de plus en plus élevé des accidents de circulation qui s'y produisent et dont les causes sont souvent difficiles à appréhender, l'ignorance en est la principale cause. La route a des règles que les usagers doivent respecter et s'approprier, et un langage qu'ils doivent comprendre et déchiffrer. Bien que les auto-écoles les eussent initiées lors de leurs formations à ces règles et langages, leur application en circulation est un véritable fiasco.

---

### **Références bibliographiques**

- ABOTSI Yawo Sémenyo, 2012, *Les rites funéraires de conjuration des morts violentes : Cas des accidentés de la route chez les Agomé-Kusuntu dans la préfecture de Kloto*. Mémoire de Maîtrise en Anthropologie, Université de Lomé, Lomé, Togo, 122 p.
- BESSEH Koffitsè Djidoula, 2013, *Transport urbain, ses incidences socioéconomiques et environnementales dans la ville de Lomé*, Thèse unique en géographie, Université de Lomé, 312 p.
- DZIWONOU Yao, 2016, *Les difficultés de mobilité dans les villes d'Afrique subsaharienne*, Editions universitaires européennes, Allemagne, 42p.
- EDOH Komla, 2014, *Croissance urbaine et mobilité domicile-travail dans les métropoles d'Afrique subsaharienne : le cas des actifs du « grand Lomé » au Togo*. Thèse de doctorat unique de géographie urbaine, Lardymes, Université de Lomé, 375 p.

- GODARD Xavier, 2009, « Variété des systèmes de mobilité urbaine face aux enjeux de développement et d'environnement », In *Colloque international environnement et transports dans des contextes différents*, Ghardaïa, Algérie, 16-18 fév. 2009. Actes, ENP éd., Alger, pp. 131-142.
- GUEZERE Assogba, 2012, « Les taxis brousses togolais : une réadaptation des taxis collectifs imposée par la concurrence des taxis-motos dans les villes secondaires » In Conférence CODATU XV « *Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes* » 22-25 Octobre 2012, Addis-Abeba (Ethiopie), p.3-19.
- OMS, 2011, « Sauver des millions de vies », In *Une décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020*. Genève, Suisse, p.16-17.
- NAKHLI Abdelghani, 2015, *La mobilité urbaine à Marrakech : enjeux et perspectives*. Thèse de doctorat de Géographie, Université Michel de Montaigne-Bordeaux III, 338p.
- N'KERE Komi, SOMADJAGO Mawussé, 2018, « Lomé, une ville, un grand marché » In *Ahoho*, Lomé, p.122-134.
- SUKA Kofi Dela, 2015, *Mobilité et sécurité routière à Lomé à l'heure de l'urbanisation*. Mémoire de Master, LEURB, Université de Lomé, Lomé, Togo, 156 p.
- TSIGBE K. N., 2009, *Infrastructures de transport terrestres et mobilité au Togo (1920-1980)*, Thèse de doctorat unique en Histoire, Université de Lomé, 595 p.
- YAYE SAIDOU H., 2014, *Se déplacer à Niamey, mobilité et dynamique urbaine*. Thèse de doctorat unique de Géographie, Université de Grenoble, 339 p.