



## LES CONDITIONS DE MOBILITE ET LEURS IMPACTS SUR SANTE DANS LA SOUS-PREFECTURE DE TAÏ (COTE D'IVOIRE)

### MOBILITY CONDITIONS AND THEIR IMPACTS ON HEALTH IN THE TAÏ SUB-PREFECTURE (COTE D'IVOIRE)

<sup>1</sup> YAMEOGO Palingwindé Vincent de Paul.

<sup>1</sup> Doctorant, Université Alassane OUATTARA de Bouaké, yameogovp@gmail.com

YAMEOGO Palingwindé Vincent de Paul, Les conditions de mobilité et leurs impacts sur sante dans la sous-prefecture de Taï (Côte d'Ivoire), *Revue Espace, Territoires, Sociétés et Santé* 4 (8), 211-222,[En ligne] 2021, mis en ligne le 30/12/2021, consulté le 2021-12-31 17:08:20, URL: <https://retssa-ci.com/index.php?page=detail&k=234>

#### Résumé

De plus en plus, l'on assiste à une mobilité importante dans la sous-préfecture de Taï. Mais, le déplacement des hommes ainsi que leurs marchandises issues notamment des productions du secteur primaire se trouve entravé par un certain nombre d'éléments. Cette étude analyse les conditions de mobilité et leurs effets sur la santé des populations. La méthodologie de recherche est axée sur la recherche documentaire et la collecte de données de terrain dans la sous-préfecture de Taï. Les résultats montrent que la rareté des routes praticables et des offres de transport collectifs conventionnels rendent difficile les conditions de mobilité des populations dans la circonscription administrative. Aussi, pendant la saison pluvieuse, l'impraticabilité des voies non

bitumées occasionne-t-elle des accidents multiformes, compromettant la vie et l'intégrité physique des usagers.

**Mots clés :** Taï, mobilité, Ville-campagne, santé, transport, conditions de déplacement

#### Abstract

Increasingly, there is significant mobility in the Taï sub-prefecture. However, the movement of people as well as their goods, particularly produced in the primary sector, is hampered by a number of factors. This study analyzes the conditions of mobility and their effects on the health of populations. The research methodology is focused on documentary research and the collection of field data in the Taï sub-prefecture. The results show that the scarcity of passable roads and conventional public transport offers makes it difficult for the populations to move within the administrative district. Also, during the rainy season, the impassability of unpaved roads causes many-sided accidents, compromising the life and physical integrity of users.

**Keywords:** Tai, mobility, city-countryside, health, transport, travel conditions.

## INTRODUCTION

Le phénomène de mobilité s'est accru grâce à l'évolution des systèmes de transport depuis le XIXe siècle (FLONNEAU et al, 2009, p. 15). Cette forte mobilité s'explique aussi bien par le développement des moyens techniques que par l'accroissement de la population (VERON, 2008, p. 41). Avec 960 millions de personnes en 2014, la population de l'Afrique au sud du Sahara doublera dans 30 ans selon l'ONU (AGNES et al, 2014, p.9). Qu'il soit pour des raisons sociales, économiques ou même politiques, le déplacement avec l'avènement des systèmes de transport connaît un essor considérable. Pour faciliter cette mobilité, des voies de communications et des moyens de transport sont essentiels car ils permettent la circulation des hommes (MEFIRO, 2012, p. 75). En Côte d'Ivoire, la loi n°83-788 du 02 août 1983 établit 4 types de réseau routier que sont les routes de classe A, B, C et D. Ce réseau est passé de 25000 km en 1960 à 82 000 km en 2015 (AGEROUTE, 2015 cité par KOUASSI et al, 2017, p. 215).

En 2018, le programme d'entretien routier prévoyait le traitement de plus de 35 000 km de routes en terre sur toute l'étendue du territoire ; soit environ 52% du réseau en terre. Certaines routes du territoire ont bénéficié de ce traitement tandis que d'autres sont en cours. Cependant, malgré la volonté de l'Etat et des collectivités territoriales à l'amélioration de l'état de la route, la sous-préfecture de Taï reste confrontée à un manque de voies de communication. Distant de d'environ 30 km de Ponan à Ziriglo, la route de

la sous-préfecture de Taï est non bitumée et en état de dégradation avancée. En plus de ce déficit en matière d'infrastructures routières, il faut noter la faible disponibilité de moyens de transports diversifiés. Les engins utilisés sont parfois vétustes et insuffisants. Les moyens de transport en commun et individuels restent peu satisfaisants en raison du manque de routes praticables. Cette situation rend difficile les conditions de mobilité dans la sous-préfecture de Taï surtout en saison pluvieuse ; ce qui a des incidences sur la santé des populations. Ce sont entre autres les accidents de la circulation et les conséquences liées à l'absence d'offre de mobilité des patients de cette sous-préfecture vers les infrastructures sanitaires périphériques. La question principale de cette recherche est donc la suivante : comment le mauvais état de la route impacte la santé de la population de la sous-préfecture de Taï ?

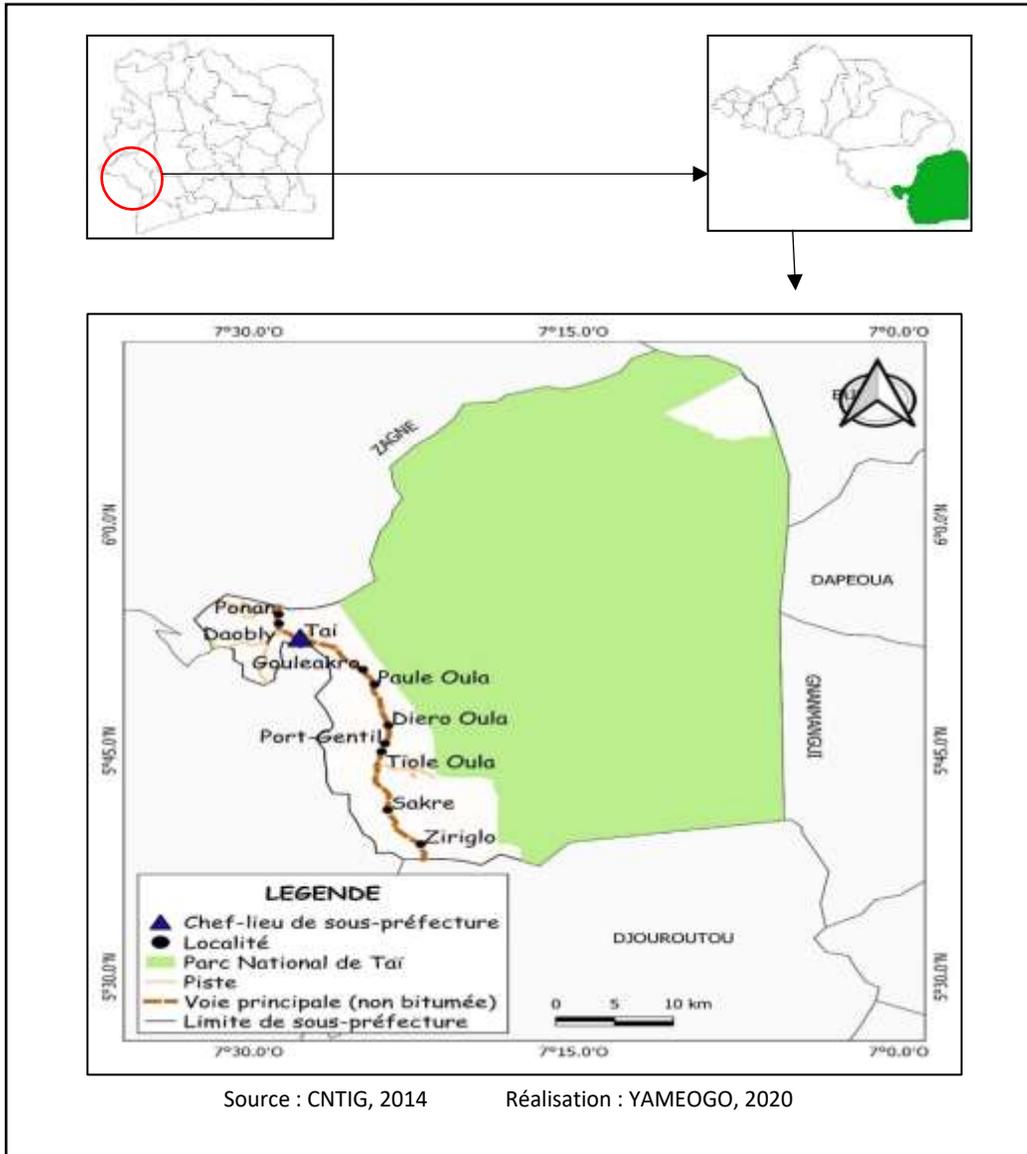
La présente étude a donc pour objectif d'analyser les impacts des difficiles conditions de mobilité sur la santé des populations de la sous-préfecture de Taï.

## 1. Méthodologie

### 1.1. Présentation de zone d'étude

La sous-préfecture de Taï se situe à l'ouest de la Côte d'Ivoire dans la région du Moyen-Cavally. Depuis le 22 mars 2013, Taï est devenu un chef-lieu de département constitué de deux (2) sous-préfectures que sont Zagné et Taï. La sous-préfecture de Taï se trouve à 85 kilomètres du chef-lieu de région Guiglo. La zone d'étude est présentée sur la carte n°1.

### Carte n°1 : Présentation de la zone d'étude



La sous-préfecture compte dix (10) localités dont une ville et neuf (09) villages. Les 10 villages se situent bordure de l'axe principal de la sous-préfecture. La circonscription administrative compte 31 928 habitants selon le RGPH 2014. L'économie de la sous-préfecture est portée essentiellement par l'agriculture de plantation, notamment le cacao, l'hévéa et le café. Cette économie de plantation est à la base

d'une forte mobilité entre la ville et la campagne de la sous-préfecture.

### 1.2. Données

Les données de cette étude ont été recueillies d'Avril 2020 à Février 2021. D'abord, ces données proviennent de recherches documentaires consultées sur des ouvrages, des articles, des revues. Nous avons recouru aux données du Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) de 2014

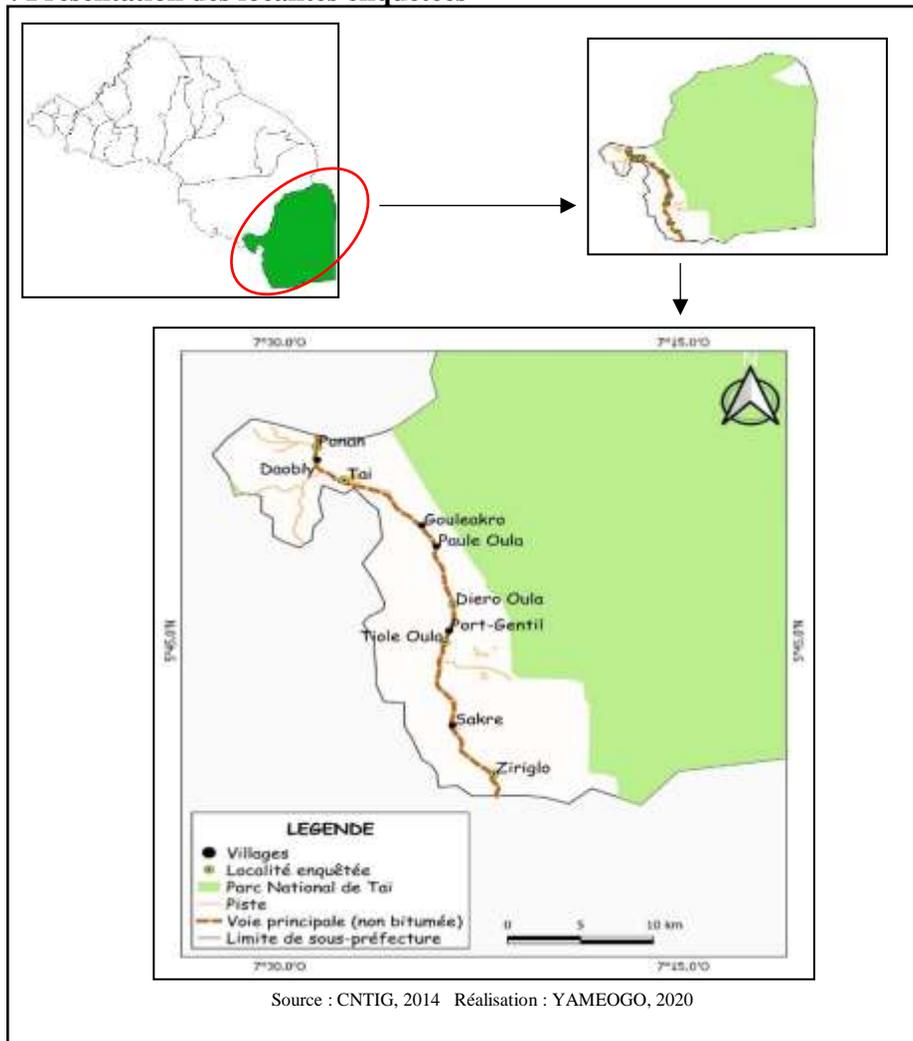
Les conditions de mobilité et leurs impacts sur santé dans la sous-préfecture de Taï (Côte d'Ivoire)

fournis par l'Institut National des Statistiques (INS) (2015, p.22).

Pour la sélection des localités, nous avons opté pour la méthode raisonnée qui s'appuie sur des caractéristiques de distinction entre les localités permettant d'étudier certains phénomènes. Il s'agit de la productivité agricole, facteur important de mobilité en ce sens où la forte production nécessite le transport des marchandises des parcelles de production aux localités. De plus, le facteur « distance » entre la

campagne et la ville de Taï s'est avéré être un critère important de sélection des localités à enquêter. Un accent a été mis sur les accidents de la route, les types d'accidents, les types de maladies liées au transport et les routes en mauvais état. Au final, nous avons retenu un échantillon de six (06) localités dont la ville de Taï, soit 60 % de l'échantillon dans la sous-préfecture dans un ensemble de 10 localités que regroupe la sous-préfecture. La carte n°2 ci-dessous nous présente les localités enquêtées.

### Carte n°2 : Présentation des localités enquêtées



Le RGPH 2014 a dénombré 31 928 habitants dans la sous-préfecture. La population mère des six localités à enquêter est de 21 487 personnes. Pour la définition de la population à enquêter, nous avons utilisé une méthode d'échantillonnage probabiliste exprimée par la formule

$$n = \frac{(Z)^2(PQ)N}{[(e)^2(N-1)+(Z)^2 \times (PQ)]}$$

n = Taille de l'échantillon ; N=Taille de la population mère ; Z = Coefficient de marge (déterminé à partir du seuil de confiance) ; e = Marge d'erreur ; P= Proportion de ménages supposés avoir les caractères recherchés. Cette proportion variant entre 0,0 et 1 est une probabilité d'occurrence d'événement. Dans le cas où l'on ne disposera d'aucune valeur de cette proportion, celle-ci sera fixée à 50% (0,5).

Pour l'application de la formule, nous pouvons présumer que si P=0,50 donc Q=0,50 ; à un niveau de confiance de 95%, Z=1,96 et la marge d'erreur e = 0,05. Q= 1-P.

La méthode des quotas nous a permis d'avoir distinctement le nombre de population à enquêter par localité (voir le tableau 1).

**Tableau n°1 : répartition des localités enquêtées**

Villages	Effectif population totale	Effectif interrogé	Pourcentage (%)
Ponan	4 543	80	20
Diero Oula	2 256	40	10
Tiolé Oula	2 525	44	11
Sakré	3 659	64	16
Ziriglo	2 587	45	11
Taï	5 917	104	25
<b>Total</b>	<b>21 487</b>	<b>377</b>	<b>100</b>

Source : INS, 2014 et nos enquêtes, 2020

Pour cette enquête, les catégories de population choisies sont principalement les usagers de la route de la sous-préfecture de Taï afin d'analyser les problèmes de santé auxquels ils sont exposés sur les routes de la sous-préfecture.

### 1.3. Méthode de traitement des données

Après avoir reçu les informations souhaitées, nous avons procédé au dépouillement. Il a été manuel et ensuite informatique grâce au logiciel SPHINX (V5). Par ailleurs, le Pack Microsoft Office via l'outil WORD a servi au traitement de texte. Aussi, l'outil EXCEL a servi à réaliser des graphiques et des tableaux statistiques. Le logiciel QGIS 3.2.1 nous a permis de réaliser les cartes.

## 2. RESULTATS

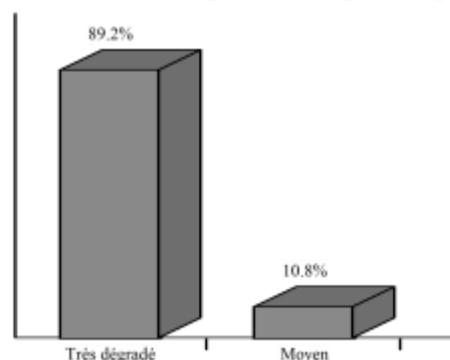
### 2.1. Une offre de transport peu diversifiée et un réseau routier qui ne facilite pas l'accessibilité de la sous-préfecture

#### 2.1.1. Un réseau routier insuffisant et en mauvais état

Selon l'Agéroute (2014, p. 27) les routes de la région de Guiglo trouvent sur l'axe A7 du réseau routier ivoirien. La route de Taï se trouvant également sur cet axe est non bitumée et s'étend sur 85 km de Guiglo à la sous-préfecture de Taï. Celle de la sous-préfecture à une longueur de 35 km de route A partant du premier village (Ponan) au dernier (Ziriglo).

Ces infrastructures routières sont de mauvaise qualité ; ce qui rend difficile les déplacements. La figure n°1 ci-dessous montre la perception des usagers sur l'état de leur route.

**Figure n°1 : Perception du niveau de dégradation de route par les usagers enquêtés**



Source : nos enquêtes, 2020

De cette figure, il ressort que 89,2% des usagers interrogés trouvent que la route est très dégradée. Cette situation rend ces routes impraticables durant la saison de pluie. La photo 1 illustre le mauvais état de la route.

**Photo n°1 : Route dégradée sur l'axe Taï-Sakré**



*Cliché : YAMEOGO, 2020*

Cette image présente le mauvais état de la route sur l'axe Taï-Sakré. Des retenues d'eau sont visibles sur la voie. Les creux dans la route sont provoqués par les nombreux passages des véhicules poids lourds dans cette zone. Cette présence de véhicules poids lourds est en raison de l'exploitation forestière et du transport des produits agricoles notamment les matières premières tel que l'hévéa, le cacao.

### 2.1.2. Des moyens de transport peu diversifiés

Les moyens de transport sont peu diversifiés dans la sous-préfecture de Taï du fait du mauvais état de la route. Cela se matérialise par la faible disponibilité des transports en commun à quatre roues, laissant ainsi la place aux motos.

Les moyens de transport collectifs à savoir les véhicules à quatre (4) roues (mini-car, car, etc) sont rares dans la sous-préfecture. On y trouve qu'un seul véhicule de transport commun à 4 roues disponible pour le transport des populations de Taï et de sa partie Sud qui regorge plus de 75% des villages de la sous-préfecture. La photo n°2 nous présente ce seul véhicule.

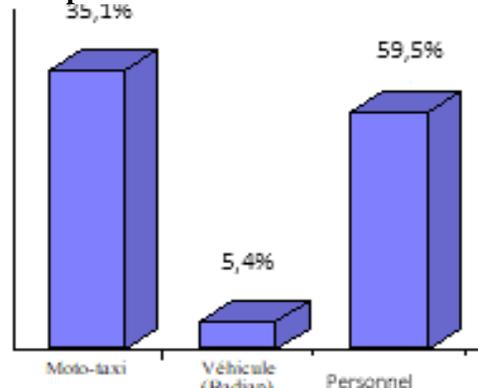
**Photo n°2 : unique véhicule à quatre (4) roues pour descendre la partie Sud de Taï**



*Cliché : YAMEOGO, 2020*

L'image présente le seul véhicule à 4 roues qui assure la liaison entre Taï et les localités rurales situées au Sud de la ville. Ce véhicule assure également la liaison entre Taï et la sous-préfecture mitoyenne de Djouroutou avec une fréquence de mobilité bihebdomadaire. Les populations de Ponan et Daobly situées respectivement à 5 km et à 3 km, au Nord de Taï, n'exploitent pas ce véhicule de transport car en raison de leur localisation à la périphérie de Taï. Elles préfèrent utiliser d'autres moyens de mobilité. En effet, cette insuffisance de véhicules de transport à quatre roues favorise une forte utilisation des motos (taxi motos à titre commerciales et moto individuelles) comme l'illustre la figure n°2.

**Figure n°2 : Utilisation de type de moyen de transport**



*Source : nos enquêtes, 2020*

Dans cette sous-préfecture, 35,1% de la population étudiée utilisent les moto-taxi pour

leur déplacement au sein de la sous-préfecture. 5,4% de cette population se déplacent avec le mini car et 59,5% utilisent des moyens de déplacement individuels. Avec des routes impraticables, il est difficile d'avoir des véhicules de transport à 4 roues (mini-car), ce qui justifierait la préférence des engins à deux roues (motos) qui occupent une place prépondérante dans le transport en commun de la sous-préfecture de Taï. Ces deux roue-moteurs s'adaptent au mieux à l'état de la route.

## **2.2. Des populations soumises à des conditions difficiles de déplacement**

Les nombreux problèmes liés à la mobilité à Taï sont matérialisés par le manque de véhicules de transport à quatre roues, la cherté du coût du transport et l'insécurité. Aussi, la mauvaise qualité des routes est un facteur clé des difficiles déplacements dans la sous-préfecture de Taï.

### **2.2.1. Des déplacements difficiles en raison de la mauvaise qualité des infrastructures routières**

Les voies de communication sont essentielles et primordiales à la mobilité. Elles permettent de rallier les distances par les moyens de transport. Les saisons de pluies entravent la mobilité dans la sous-préfecture et entraînent l'inaccessibilité par la route. Parfois, les routes sont obstruées pendant deux (2) à trois (3) jours, voire une semaine avant qu'elles ne soient dégagées. Les véhicules qui arrivent à traverser le font difficilement. La photo n°3 présente la situation d'un véhicule en difficulté sur la route.

**Photo n°3 : Véhicule embourbé sur l'axe Taï-Sakré**



### **Cliché : YAMEOGO, 2020**

En effet, la population n'arrive pas à se déplacer en saison de pluie. Dans la majorité des cas, les véhicules gros porteurs restent bloqués à certains niveaux de la route à cause de leur embourbement.

Les témoignages recueillis attestent que les véhicules des coopératives cacaoyères passent souvent une semaine sans pouvoir se déplacer.

### **2.2.2. Véhicule de transport en commun et insécurité**

Le moyen de transport en commun le plus utilisé est le taxi-moto. Apparu depuis 2012, ce nouveau moyen de transport est le plus utilisé du fait de sa disponibilité et sa facilité à se déplacer par rapport aux véhicules à quatre roues.

Les motos en principe sont des engins à deux places assises. Cependant, le nombre de place limite n'est pas respecté par les transporteurs. Au lieu d'un passager par moto, l'on peut observer jusqu'à quatre (4) personnes par moto (voir photo n°4).

**Photo n°4 : Surcharge de passagers sur une moto-taxi à Taï**



*Source : nos enquêtes, 2020*

L'inconfort de ce moyen de transport se répercute sur la sécurité des usagers notamment des passagers. En somme, ces difficiles conditions de mobilité sont à la base d'accidents de la circulation dans la sous-préfecture.

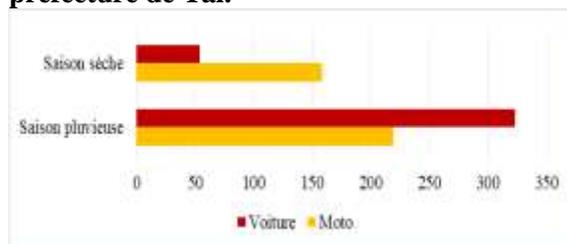
### 2.3. Les problèmes de déplacement, des vecteurs de dangers pour les usagers

La précarité des conditions de déplacement dans la sous-préfecture de Taï impacte considérablement la santé des populations du fait des accidents de la circulation et la détérioration de l'environnement.

#### 2.3.1. Un risque élevé d'accidents de la circulation à Taï

Des études de l'OMS (2004) ont montré que les accidents de la route blessent plus de 50 millions et tuent plusieurs personnes chaque année dans le monde (KAFANDO, 2006, p.9). Les usagers de la route à Taï sont également confrontés à des accidents de circulation pendant leurs déplacements. Les saisons de pluies sont l'une des causes de la dégradation des routes dans la sous-préfecture de Taï. Les proportions des accidents par saison en moto et voitures sont présentées dans la figure n°5.

**Figure n°5 : Proportion des accidents de motos et voitures par saison dans la sous-préfecture de Taï.**

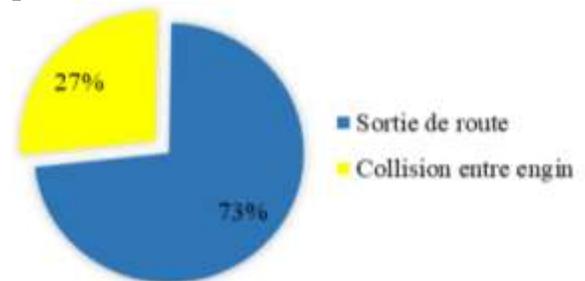


Source : nos enquêtes, 2020

Cet histogramme nous présente la proportion des accidents de la route dans la sous-préfecture de Taï en fonction des saisons et par engin. Les saisons sont déterminantes dans la survenue des accidents. En effet, elles sont un facteur de dégradation des routes surtout lors des saisons de pluies, ce qui rend difficile l'accessibilité par la route et provoquant parfois des accidents de circulation. Sur 377 personnes enquêtées, les résultats permettent d'observer qu'il y a plus d'accident en saison de pluies qu'en saison sèche. Pendant la saison de pluies, les routes quasi impraticables sont des sources de

nombreux accidents matérialisés par la perte du contrôle de l'engin à cause des routes glissantes, les sorties de routes à cause de la dégradation des voies. La typologie des accidents est présentée sur la figure n°6 ci-dessous.

**Figure n°6 : Typologie des principaux accidents vécus par les usagers dans la sous-préfecture de Taï**



Source : nos enquêtes, 2020

La figure montre que 73% des accidents dans la sous-préfecture sont provoqués par des sorties de routes. En effet, pendant les saisons de pluies, les véhicules sont exposés à des sorties de routes dues à l'accumulation de la boue et de l'argile. Les gros porteurs, les petits porteurs, les motos se retrouvent parfois dans cette situation. Les collisions entre les engins concernent 27% des accidents. Selon les usagers, ces collisions se déroulent surtout en saison sèche. La cause serait liée à la poussière qui réduit la bonne visibilité des conducteurs des engins.

#### 2.3.2. La détérioration de la qualité de vie

Pour pourvoir aux besoins sanitaires des populations face à l'absence de centres de santé dans certaines localités, les populations sont contraintes d'utiliser les moyens du bord. Ce sont les motos qui sont souvent sollicitées pour le transport des malades. Cependant, la qualité des voies de communication ralentit le déplacement notamment en saison pluvieuse. La conséquence de ces routes impraticables et de l'indisponibilité de moyen de transport adéquats est l'impossibilité d'évacuer les malades vers les centres de santé pour des soins. Certaines femmes en grossesse avec des complications

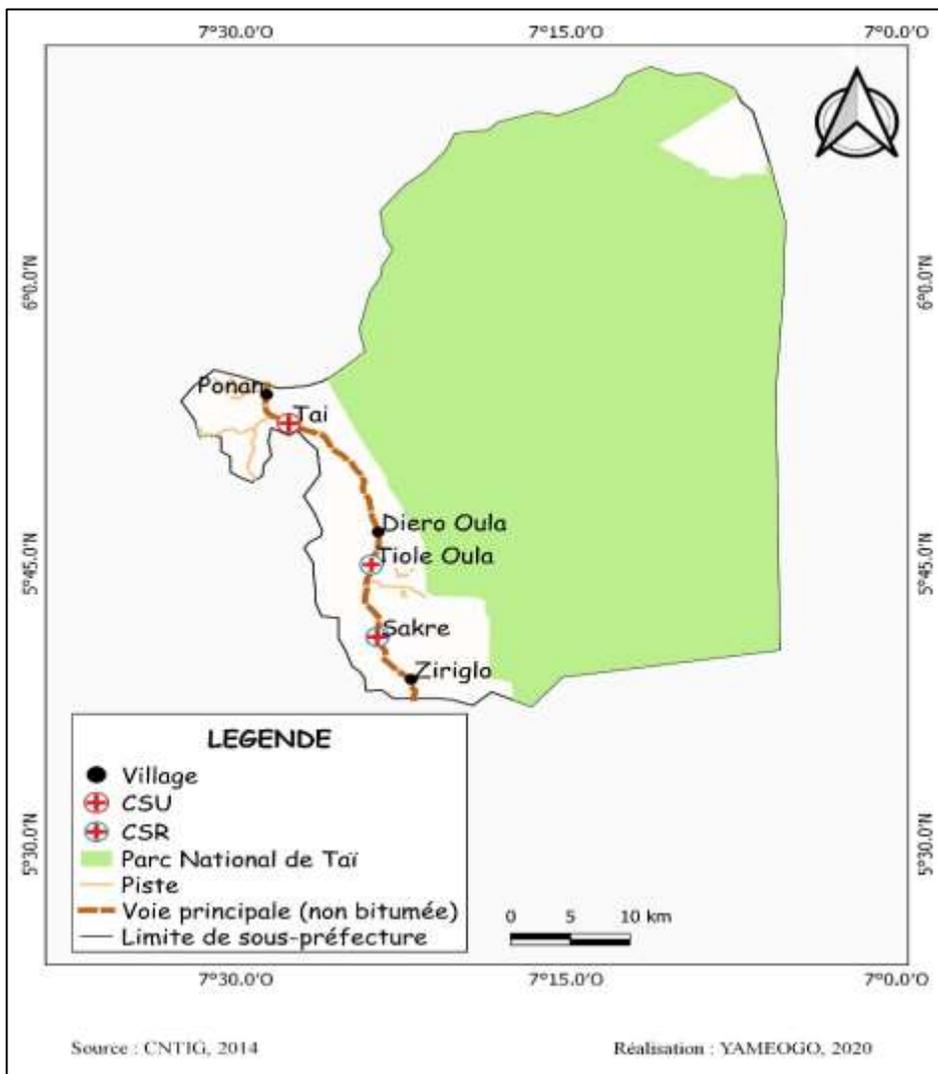
Les conditions de mobilité et leurs impacts sur santé dans la sous-préfecture de Taï (Côte d'Ivoire)

pour l'accouchement ne peuvent se rendre à la ville où il y a des spécialistes à cause de l'état des routes et le manque de véhicule. Celles-ci sont obligées de rester dans leur localité et parfois sans soins ; ce qui engendre soit des complications pour l'accouchement ou encore la mort de la femme et/ou de l'enfant. Selon le Directeur Départementale de la Santé de Taï, 3 femmes sur 10 meurent à cause du problème d'inaccessibilité (Direction Départementale de la Santé de Taï).

La sous-préfecture de Taï est dotée de 3 centres de santé dont un Centre de Santé Urbain (CSU) et 2 Centres de Santé Ruraux (CSR). Les CSR n'étant pas à mesure de toujours répondre aux attentes des patients du fait de l'absence de certains équipements sanitaires, ceux-ci préfèrent se rendre au CSU à Taï afin de faire les consultations et se faire soigner.

La carte n°3 présente les localités possédant un centre de santé.

Carte n°3 : localisation des centres de santé de la sous-préfecture de Taï



La carte montre que seule la ville de Taï possède un Centre de Santé Urbain et les villages de Tiolé Oula et Sakré disposent chacun d'un Centre de santé Rural.

Notons que l'insuffisance de moyens de transport est source de dégradation de la santé. Le coût du transport est fonction de l'état de la route à Taï. En plus de la quasi absence de véhicules de transport adéquats pour le transport des malades, le coût du transport s'avère parfois excessif avec les moyens de transport disponibles, empêchant parfois certains déplacements vers les centres de santé par le manque de moyens financiers. En effet, lorsque la route est très dégradée, le coût du transport augmente. La durée du déplacement est fonction de l'état de la route. Lors des saisons de plus, le temps mis pour parcourir les distances est plus long à cause de l'impraticabilité des routes. Les coûts de transport et les distances des campagnes par rapport à Taï (Centre de Santé Urbain) ainsi que la durée du trajet sont consignés dans le tableau n°2 ci-dessous.

**Tableau n°2 : durée et coût du transport en moto taxi en fonction de la distance par rapport à la ville de Taï**

Villages enquêtés	Distance (Km)	Coût du transport en taxi- moto (en FCFA)	Durée (en minutes)
Ponan	5	500	5-10
Diero Oula	20	1500 – 3000	25-35
Tiolé Oula	23	2500 – 4000	25-35
Sakré	27	3000 – 7000	35-50
Ziriglo	37	5000 – 15000	45-60

*Source : nos enquêtes, 2020*

Le tableau présente les villages de la sous-préfecture de Taï avec leur distances et coût de transport en moto taxi. Le coût minimal pour une distance minimale de 5 km est de 500 FCFA (Ponan-Taï) et le coût maximal est de 15 000 FCFA pour une distance maximale 37 km (Ziriglo-Taï). Dans la sous-préfecture, toutes les localités ne possédant pas de centre de santé se

trouvent à une distance supérieure à 5 km d'un centre de santé (rural et urbain) sauf Ponan qui se trouve à 5 km du CSU à Taï. De plus, à l'exception de Ponan, toutes les autres localités sont situées à plus de 15 km du CSU à Taï.

### 3. DISCUSSION

La mobilité est un besoin primordial pour l'homme. Selon YEDAN *et al*, (2018, p. 2), le transport routier est particulièrement important pour le développement économique car c'est le mode de transport le plus usuel permettant de relier les zones de production aux centres de consommation à l'intérieur des pays et dans la région. Le transport routier permet ainsi la mobilité des hommes et marchandises. Au Mali par exemple, au niveau des routes bitumées sur les tronçons interurbains, le trafic du transport routier varie de 50 à plus de 1000 véhicules par jour, dont 30 à 50% de véhicules lourds, et sur les tronçons suburbains, notamment ceux de Bamako, la capitale, le trafic varie de 2000 à 4000 véhicules par jour, dont 15 à 25% de véhicules lourds. L'accès aux voies de communication et la disponibilité d'engins routiers sont essentiels à la mobilité. Dans la sous-préfecture de Taï, le faible taux de véhicules de masse et l'insécurité des engins à deux roues sont un poids pour la population. Pour cela, les moyens les plus utilisés sont les moyens individuels à majorité les deux roues. Il faut noter que le manque de moyens de transport est tributaire de la mauvaise qualité des voies de communications.

Ces conditions de mobilité exposent les usagers à des risques de dégradation de leur santé. Les atteintes physiques liées aux transports sont multiples. Selon l'ONU (2009, p. 14), les usagers de la route sont les plus exposés aux accidents et leur taux représente 46% des personnes tuées sur la route. En effet, l'OMS estime que les accidents de la circulation constitueraient la 5<sup>ème</sup> cause de la mortalité d'ici à l'an 2030 dans le monde. En Inde par exemple, le taux par accident de la route

pour 100.000 est passé de 16,8 en 2009 à 18,9 en 2013 (DARRACQ *et al.*, 2014, p. 15). Ces chiffres montrent la forte croissance du taux des accidents de la circulation qui est une cause de dégradation de la santé physique et de mort de l'être humain. Les surcharges sur les engins rendent inconfortables les déplacements et sont parfois impliquées dans beaucoup d'accidents graves et mortels (OMS, 2009, p. 15).

Ces accidents sont sources de traumatismes et causes de mortalité et de morbidité (MORENCY *et al.*, 2015)<sup>1</sup>.

L'accès au soin est nécessaire car il est un facteur de l'évolution de l'espérance de vie par la proximité aux centres de santé et disposant d'un personnel qualifié et d'équipements satisfaisants (OMS, 2000, p. 5). Des études de l'OMS ont montré que la France fait partie des pays du monde les mieux classés en matière de soins médicaux, avec un meilleur accès aux soins (OMS, 2000, p. 4). Les femmes et les enfants étant importants dans la société, des stratégies sont mises en place par les organismes afin de permettre un facile accès aux soins à des coûts réduits (KI-MOON, 2010, p. 6). Mais en Afrique subsaharienne, le taux de décès en fonction de la faible disponibilité des véhicules de transport et du mauvais état des routes est élevé (OMS, 2000, p. 7). Rapprocher la population des centres de santé est une nécessité qui devra permettre l'amélioration des conditions de santé. Une étude de l'OMS, de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques et de la Banque Mondiale a montré qu'au Pakistan, faciliter l'accessibilité et le premier contact avec les prestataires de soins grâce au programme « Femmes agents de santé » a permis d'améliorer le traitement de la pneumonie et de réduire la mortalité néonatale (OMS *et al.* 2019, p. 11). La Côte d'Ivoire s'est inscrite dans l'amélioration

de l'offre de soins par le développement de ses systèmes de santé. Le gouvernement ivoirien par le PNU a lancé le Plan National de Développement Sanitaire (PNDS) 2016-2020, ayant pour objectif général l'amélioration de l'état de santé et le bien-être des populations, à travers une offre de services de santé de qualité. Le budget fourni par l'État de Côte d'Ivoire au Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique est de 360 594 344 796 F CFA en 2018 ; ce qui représente 5,3% du budget général de l'État (MSHP, 2019, p. 19). Un accent particulier a été mis sur le renforcement des capacités opérationnelles des structures de santé à travers la politique de Financement Basée sur la Performance (FBP) et la réforme hospitalière. De 2012 à 2016, 300 établissements de premiers contacts ont été construits sur l'ensemble du territoire. Dans l'ensemble du pays, 68 % d'entre des populations vivent désormais à moins de 5 km d'un centre de santé en 2017 (Centre d'Information et de Communication Gouvernementale, 2018<sup>2</sup>).

Parler de mobilité et transport, c'est aussi faire référence à la pollution liée aux transports et de conséquences sanitaires. Il faut noter en effet que la pollution due au trafic routier influence négativement la qualité de l'atmosphère. Les modes de transport routier motorisés émettent de l'oxyde d'azote, de composés organiques volatiles comme le benzène et de bioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) ; ce qui répercute sur le climat entraînant ainsi une perturbation climatique, agissant ainsi sur l'écosystème et impacte la santé des populations (INHQ, 2017, p. 10). L'exposition aux accidents et à la poussière ont de grandes conséquences sur la santé surtout pour les personnes vivantes à proximité des routes (Host, 2012 cité par GAYMARD *et al.*, 2014, p. 11). Ces maladies sont généralement

<sup>1</sup>MORENCY Patrick, PAQUIN Sophie, DROUIN Louis, TETREAULT Louis-François, 2015, « Le transport et la santé des populations : état de la situation et leviers pour améliorer les stratégies de mobilité durable », *Associations Québécoise des Transports* [en ligne], URL : <https://aqtr.com/association/actualites/transport-sante-populations-etat-situation-leviers-ameliorer-strategies-mobilite-durable>, consulté le 12 novembre 2021 à 15h20

<sup>2</sup>CICG, 2018, « Secteur de la santé en Côte d'Ivoire : des résultats qui impactent positivement la vie des populations », [https://www.gouv.ci/\\_actualite-article.php?d=2&recordid=9371&p=138](https://www.gouv.ci/_actualite-article.php?d=2&recordid=9371&p=138), consulté le 23 décembre 2021 à 14h44

d'ordre respiratoires (grippe), dermatologiques et occasionnant des céphalées et des vertiges ainsi que des cancers de poumons (ECHUI, 2012, p. 74).

---

## CONCLUSION

---

La mobilité est un fait important et vital de la vie humaine. Les conditions de déplacements dans la sous-préfecture de Taï sont difficiles à cause du mauvais état de la route. Ce manque de voie de communication est une cause majeure de l'insuffisance de moyens de transport notamment les véhicules de transport à 4 roues et les transports individuels à 4 roues. Cette situation a engendré la prolifération des motos dans la sous-préfecture comme moyen de transport privilégié. La précarité des routes et moyen de transport rend difficile les conditions de déplacements, ce qui engendre la pénibilité de la mobilité. Ces problèmes de mobilité influencent la santé de la population. En effet, ces déficits (manque de routes, moyens de déplacements) entraînent des accidents de la circulation. Les impacts de ces manques sur la santé sont perceptibles aux niveaux physiques. Des mesures doivent être prises afin de renforcer la sous-préfecture en matière d'infrastructures routières et de transport dans le but de permettre une mobilité durable et la réduction à l'exposition des conditions de santé.

---

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

---

AGEROUTE, 2014, Etude pour l'aménagement de la voirie structurante des chefs-lieux de districts et de régions : lot 11: man-Duekoue-Guiglo, Ministère des Infrastructures Economiques, Rapport EIES, 114p

AGNES Chevallier, MAËLAN Le Goff, 2014, « Dynamiques de croissance et de population en Afrique sub-saharienne », Panorama du CEPIL, N° 2014-A-03 – Juillet, pp.7-11

BAN KI MOON, 2010, Stratégie mondiale pour la santé de la femme et de l'enfant, 24p

CICG, 2018, « Secteur de la sante en Côte d'Ivoire : des résultats qui impactent positivement la vie des populations », [https://www.gouv.ci/\\_actualite-article.php?d=2&recordid=9371&p=138](https://www.gouv.ci/_actualite-article.php?d=2&recordid=9371&p=138), consulté le 23 décembre 2021 à 14h44

DARRACQ Vincent, CRNJANSKI Natacha, 2014, « Un risque sous-estimé : l'insécurité routière dans les pays émergents », Dans sécurité et stratégie, Numéro 2014/1 (16), pp.15-25

FLOLNEAU Mathieu et MUIGUENO Vincent, 2009, De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?, Presses universitaires de Rennes, pp.11-21

GAYMARD Sandrine, EGIDO Angel, FLEURET Sébastien, 2014, « Mobilités et transports durables : des enjeux sécuritaires et de santé », Transports, mobilités et santé, University of Angers, pp.7-12

INSTITUT NATIONAL DE LA SANTE PUBLIQUE DU QUEBEC, 2017, Politique de mobilité durable : perspectives de santé publique, pp. 5-12

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE, 2015, Répertoire des localités : Région du Cavally, p22

KAFANDO Yamba, 2006, Transport urbain et sante des populations : le cas de Ouagadougou (Burkina Faso), Mémoire de DEA, Burkina Faso, pp 6-15

KARINE K., 2021, « La ville de Taï coupée du reste de la Côte d'Ivoire », Le Sursaut, N°1226, p3

KOUASSI Mangoua, AKISSI Helene-Francette, KOFFI Lath Franck-Eric, ALOKO N'guessan Jerome, 2017, « Transport et approvisionnement

Les conditions de mobilité et leurs impacts sur santé dans la sous-préfecture de Tai (Côte d'Ivoire)

des produits vivriers à Abidjan en cotes d'ivoire », European Scientific Journal, Vol.13 No.26 I, pp.212-226

MEFIRO Oumarou, 2012, Transports, espace et logistique, Editions L'Harmattan, 250p

MINISTERE DE LA SANTE ET DE L'HYGIENE PUBLIQUE, 2019, Rapport annuel sur la situation sanitaire (RASS) 2018, pp. 5-22

MORENCY Patrick, PAQUIN Sophie, DROUIN Louis, TETREAULT Louis-François, 2015, « Le transport et la santé des populations : état de la situation et leviers pour améliorer les stratégies de mobilité durable », Associations Québécoise des Transports [en ligne], URL : <https://aqtr.com/association/actualites/transport-sante-populations-etat-situation-leviers-ameliorer-strategies-mobilite-durable>, consulté le 12 novembre 2021 à 15h20

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE, 2000, « L'OMS évalue les systèmes de santé dans le monde », Communiqué de presse : Rapport sur la Santé dans le Monde, 7p

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE, 2000, Rapport sur la santé dans le monde, Pour un système de santé plus performant, A53/4, 12p

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE, 2000, Rapport sur la santé dans le monde, Pour un système de santé plus performant, 248p

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE, 2009, Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde il est temps d'agir, Département Prévention de la violence et du traumatisme et handicap (VIP), 49p.

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE, ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT

ÉCONOMIQUES, BANQUE MONDIALE, 2019, La qualité des services de santé, un impératif mondial en vue de la couverture santé universelle, 112p

VERON Jacques, 2008, « Enjeux économiques, sociaux et environnementaux de l'urbanisation du monde », Mondes en Développement, Vol.36-2008/2-n°142, pp.39-52

YEDAN Yaya, BOVE Abel, HARTMANN Olivier, STOKENBERGA Aiga et VESIN Vincent, 2018, « Le transport routier en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale », Programme de Politique de Transport en Afrique, Document de travail No. 108, p. 2-43