



**PROFIL ÉPIDÉMIO-CLINIQUE ET PRISE EN CHARGE DES BLÉSSÉS
D'ACCIDENTS DE MOTO AUX URGENCES MEDICO-CHIRURGICALES DE
L'HOPITAL PREFECTORAL DE SIGUIRI**

EPIDEMIO-CLINICAL PROFILE AND CARE OF MOTORCYCLE ACCIDENT
INJURIES IN THE MEDICO-SURGICAL EMERGENCIES OF THE SIGUIRI
PREFECTORAL HOSPITAL

**CAMARA T¹, SIDIBE M¹, BAH ML¹, CAMARA M¹, MADJIRABE NH¹, YOULA M¹,
KEITA K,¹ DIALLO MM², LAMAH L².**

1. Service d'Orthopédie-Traumatologie, CHU Ignace Deen Conakry
2. Service d'Orthopédie-Traumatologie, CHU Donka Conakry

Auteur correspondant : Tafsir Camara, Chirurgien orthopédiste et traumatologue

E-mail : camaratafsir654@gmail.com

Tel : +224 623 14 94 78

RESUME

Introduction : Les accidents de moto sont des événements imprévus et survenant de façon violente et soudaine, provoquant un dommage visible impliquant un engin à deux ou trois roues motorisées sur une route ouverte à la circulation. L'objectif de notre travail était de décrire le profil épidémiologique et lésionnel des accidents de moto à l'hôpital préfectoral de Siguiiri.

Patients et méthodes : Il s'agissait d'une étude transversale de type descriptif d'une durée de (6) mois allant du 1^{er} Juin au 30 Novembre 2018. Elle a porté sur les victimes des accidents de moto dont la prise en charge a été réalisée aux urgences médico-chirurgicales.

Résultats : Nous avons enregistré au service des urgences médico-chirurgicales de l'hôpital préfectoral de Siguiiri 721 cas d'accident de la circulation routière dont 523 cas d'accident impliquant la moto, soit une fréquence de 72,5%. La tranche d'âge la plus touchée était celle de 15-29 ans, soit 54,11% avec une moyenne d'âge de 25,81 ans et des extrêmes de 6 mois et 85 ans. Les hommes ont été les plus touchés soit 73,2% des cas contre 26,7% pour le sexe féminin avec un ratio (H/F) de 2,74. Les plaies, les traumatismes crâniens et les contusions des parties molles ont été les lésions les plus observées soit respectivement 38,8%, 34,0% et 18,93% des cas. Nous avons réalisé 33,3% de sutures et parage et 30,9% de traitement orthopédique. Nous avons

obtenu 94,0% de guérisons, 5,4% de complications et 0,6% de décès hospitalier.

Conclusion : Les accidents de moto et les traumatismes qui en résultent constituent un véritable problème de santé publique dans la Préfecture de Siguiri. Ils constituent la première cause de consultations au service des urgences.

Mots-clés : accident, moto, victimes, Siguiri.

Abstract

Introduction: Motorcycle accidents are unforeseen events that occur violently and suddenly, causing visible damage involving a motorized two- or three-wheeled vehicle on the road open to traffic. Our work aimed to describe the epidemiological and lesional profile of motorcycle accidents at the prefectural hospital of Siguiri.

Patients and methods: This was a descriptive-type transversal study lasting (6) months, from June 1 to November 30, 2018. It focused on victims of motorcycle accidents whose care was performed in medical and surgical emergencies.

Results: We recorded 721 cases of road traffic accidents in the medical and surgical emergency department of the prefectural hospital of Siguiri, including 523 cases of accidents involving motorcycles, a frequency of 72.5%. The most affected age group was 15-29 years or 54.1%, with an average age of 25.81 years and extremes of 6 months and 85 years. Men were the most

affected, 73.2% of cases against 26.8% for women, with a ratio (M/F) of 2.74. Wounds, head injuries, and soft tissue contusions were the most observed lesions, respectively 38.8%, 34.0%, and 18.9% of cases. We performed 33.3% sutures and trimming and 30.9% orthopedic treatment. We obtained 94.0% of cures, 5.4% of complications, and 0.6% of hospital deaths.

Conclusion: Motorcycle accidents and the resulting injuries are a real public health problem in the Prefecture of Siguiri. They are the leading cause of consultations in the emergency department.

Keywords: accident, motorcycle, victims, Siguiri.

INTRODUCTION

L'accident de la circulation routière (ACR) se définit comme un évènement impliquant au moins un engin roulant, qui se produit sur une route ou une rue ouverte à la circulation publique et qui engendre des dommages matériels et/ou humains [1].

Avec 1,35 million de personnes tuées chaque année, les accidents de la route sont désormais la huitième cause de l'ensemble des décès et la première cause de décès chez les sujets de 5 à 29 ans [2]. Les motocyclistes constituent les plus grandes victimes et sont particulièrement vulnérables [3] à cause de la configuration de leur engin. Ils n'ont ni carrosserie, ni ceinture de sécurité, ni airbag pour les protéger.

Outre le chagrin et la souffrance, les accidents de la route causent d'énormes pertes sociales et économiques, absorbant 1 à 3 % du produit intérieur brut de la plupart des pays [4].

Les tendances actuelles semblent indiquer que, si aucune mesure n'est prise très rapidement, les accidents de la route passeront au cinquième rang des causes de décès à l'horizon 2030 [4]. Ceci n'est pas sans conséquences sur les hôpitaux, surtout dans les pays en développement où la capacité d'accueil et les moyens de prise en charge restent faibles et insuffisants par rapport au nombre constamment croissant des victimes d'accident [5].

Les services des urgences des hôpitaux constituent généralement le premier recours des victimes de traumatismes ; afin de leur assurer une meilleure prise en charge, ces services doivent disposer d'une bonne organisation et des ressources nécessaires suffisantes en termes de personnels, de plateau technique, de médicaments et de dispositifs médicaux vitaux.

L'objectif de notre travail était de décrire le profil épidémiologique et lésionnel des accidents de moto à l'hôpital préfectoral de Siguiri.

PATIENTS ET METHODES

Il s'agissait d'une étude transversale de type descriptif d'une durée de (6) mois allant du 1^{er} Juin au 30 Novembre 2018.

La population cible était constituée de tous les patients reçus aux urgences pour accident de la circulation routière.

La population d'étude était représentée par les patients admis pour accident de moto aux urgences de l'hôpital préfectoral de Siguiri.

L'échantillonnage a été exhaustif en incluant tous les accidentés de moto ayant été pris en charge et suivis dans les services des urgences médico-chirurgicales et de chirurgie générale. Nous avons étudié les variables quantitatives (fréquence, âge) et qualitatives (sexe, type de lésions, mode de transport, port de casque, traitement, mode de suivi et l'évolution).

RESULTATS

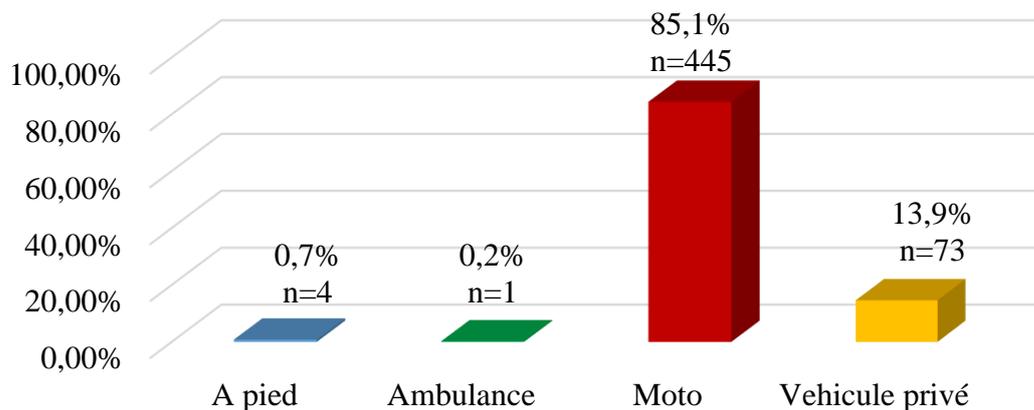
Nous avons colligé durant notre étude 721 cas d'accidents de la circulation routière dont 523 impliquant une moto. La fréquence des accidents de la circulation routière par moto était de 72,5%. Les hommes étaient les plus touchés dans 73,2% avec un sex-ratio de 2,7. La tranche d'âge de 15-29 ans était la plus touchée dans 54,1% avec une moyenne d'âge de 25,8 ans, les extrêmes de 6 mois et 85 ans.

Tableau I : Répartition des patients selon les tranches d'âge

Tranches d'âge (ans)	Effectifs	Pourcentage
0 – 14	89	17,0%
15 – 29	283	54,1%
30 – 44	100	19,1%
45 – 59	34	6,5%
60 – 74	14	2,7%
75 – 89	3	0,6%
Total	523	100 %

Moyenne : 25,8 ans Extrêmes : 6 mois et 85 ans

Les motos étaient le moyen de transport des victimes vers l'hôpital dans 85,1% suivies des véhicules privés dans 13,9%.

**Fig. 1** : Répartition des patients selon le mode transport

La notion de port de casque était retrouvée chez une seule victime (0,2%), les autres victimes ne portaient pas de casque au moment de l'accident soit 99,8%.

Les plaies des membres thoraciques et pelviens étaient les lésions les plus observées dans 203 cas (38,8%) suivies des traumatismes crânio-faciaux dans 178 cas (34,0%).

Tableau II : Répartition des patients selon les lésions cliniques observées

Lésions observées	Effectifs	Pourcentage
Plaies des membres	203	38,8 %
Traumatismes crânio-faciaux	178	34,0 %
Contusions des parties molles	99	18,9 %
Luxations	68	13,0 %
Fractures fermées	49	9,4 %
Entorses	45	8,6 %
Fractures ouvertes	28	5,4 %
Polytraumatismes	2	0,4 %

N= 523

Tous les patients ont reçu un traitement médical soit 100%, nous avons réalisé 30,9% de traitement orthopédique et 27,9% de sutures.

Tableau III : Répartition des patients selon le type de traitement reçu

Traitement	Effectifs	Pourcentage
Traitement médical	523	100 %
Soins locaux	57	10,9 %
Suture	146	27,9 %
Parage + immobilisation plâtrée	28	5,4 %
Réduction + immobilisation plâtrée	49	9,4 %
Réduction + immobilisation	113	21,6 %

Après les soins d'urgence, 468 victimes (90%) ont été suivis en ambulatoire, 52 victimes ont été hospitalisées soit 10%.

Nous avons enregistré 472 cas d'évolution favorable (94,0%), 27 cas de complications (5,4%) et 3 cas de décès (0,6%).

DISCUSSION

Nous avons enregistré au service des urgences médico-chirurgicales **721** cas d'accident de la circulation routière dont **523** cas d'accident impliquant la moto, soit une fréquence de **72,5%**.

Delamou A et al. [6] en Guinée en 2020 ont trouvé une fréquence de **77,6%** d'accidents impliquant les motos. Cette fréquence pourrait s'expliquer par l'utilisation des motos taxis dans le transport des hommes et de leur bien, mais aussi le non-respect de la réglementation de la conduite dans la ville de Siguiiri.

Les hommes étaient les plus touchés soit **73,2%** des cas contre **26,7%** pour le sexe féminin avec un ratio de **2,74**.

Tekpa BJD et al. [7] en République Centrafricaine en 2019 ont rapporté une prédominance masculine de **77,8%**. Cette prédominance masculine serait liée à la participation active des hommes aux déplacements quotidiens à la recherche de la subsistance familiale.

La tranche d'âge la plus touchée était celle de **15-29** ans, soit **54,1%** avec une moyenne d'âge de **25,30** ans et des extrêmes de **6** mois et **85** ans.

Krah KL et al. [8] en Côte d'Ivoire en 2013 ont obtenu une moyenne d'âge de 29 ans avec des extrêmes de 1 an et 100 ans. Cette fréquence élevée chez les adultes jeunes s'expliquerait à la fois par l'hyperactivité de cette couche utilisant en général les taxis

motos comme sources de revenus. Le manque de réglementation dans ce secteur et le non-respect du code de conduite fait prendre des comportements à risques par certains usagers exposant leur vie et parfois celle de leurs passagers.

Le transport des blessés vers l'hôpital était assuré par les motos dans **85,1%** des cas contre **13,9%** par véhicule privé (non-médicalisé) et seulement **0,2%** par ambulance soit 1 cas sur **523**.

Notre résultat corrobore celui de **Baonga L et al.** [9] en RDC en 2014 qui ont signalé l'implication des motos dans le transport des malades vers l'hôpital dans **58,0%**. Cette situation est déplorable car c'est un moyen d'évacuation non conforme. Il peut aggraver voire compliquer les lésions traumatiques et rendre difficile la prise en charge.

Durant notre étude, **522** victimes soit **99,8%** ne portaient pas de casque contre une victime qui en portait soit **0,2%**.

Madougou S et al. [3] ont rapporté le non port de casque dans **86,9%** contre seulement **13,1 %** de patients qui portaient de casque.

Berete PIJ et al. [10] en Côte d'Ivoire en 2022 ont retrouvé 29 cas de port de casque soit 2,03%. Cela pourrait se justifier par la faiblesse de l'application de la législation en vigueur de la sécurité routière dans la préfecture de Siguiiri et d'autre part par une mauvaise information des usagers sur

l'importance du port de casque. Ces derniers pensent souvent qu'ils doivent porter le casque pour éviter les contrôles de la police et non pour leur propre sécurité.

Les plaies, les traumatismes crânio-faciaux et les contusions étaient les lésions les plus observées soit respectivement **38,8%** ; **34,0%** et **18,9%**.

Moba JN et al. [11] à Kinshasa en 2016 ont notifié des proportions différentes dominées par les plaies dans **23,3%** suivies des contusions pour **20,6%**.

Kourouma K et al. [12] en Guinée en 2019 ont indiqué dans leur étude que les lésions des parties molles et les fractures étaient prédominantes dans respectivement **76,2%** et **9,7%**.

Konaté I et al. [13] en Côte d'Ivoire en 2020 ont rapporté une prédominance des lésions maxillo-faciales dans **61%** suivies du traumatisme des membres dans **34,7%** des cas. Ces résultats s'expliqueraient par le fait que tout accident de la circulation routière survenant chez un usager sans protection engendre soit une plaie ou une contusion dans la plupart des cas, et les traumatismes crâniens justifient le non port de casque.

Après les soins d'urgence, **90%** des patients étaient suivis en ambulatoire contre **10%** d'hospitalisation.

Nos patients étaient sortis guéris dans **94,0%** des cas, **5,4%** de complications et **0,6%** de décès hospitalier.

Almeimoune A et al. [14] en 2017 au Mali ont rapporté une mortalité hospitalière de **1,6%**.

Njoya RB et al. [15] au Cameroun, en **2021** ont enregistré 15 cas de complications (**5,7%**) et 34 cas de décès (**12,8%**).

Notre résultat s'expliquerait par le nombre élevé de traumatismes mineurs, mais aussi le délai court de consultation spécialisée.

CONCLUSION

Les accidents de moto demeurent toujours un problème de santé publique dans la préfecture de Siguiri. Ils engendrent des lésions gravissimes. La prise en charge des accidentés de moto doit être précoce afin de limiter la survenue de certaines complications pouvant engager le pronostic vital. Des efforts continus sur la sensibilisation et l'éducation de la population sur le code de la route doivent être poursuivis afin d'améliorer la sécurité routière. La formation continue du personnel médical et l'amélioration du plateau technique pourraient améliorer la prise en charge des victimes.

Conflit d'intérêt : aucun

REFERENCES

- 1- **Hailemichael F, Suleiman M, Paulos W.** Magnitude and outcomes of road traffic accidents at Hospitals in Wolaita Zone, SNNPR, Ethiopia. BMC Res Notes 2015;**8**:135.

- 2- **WHO.** Global status report on road safety. Geneva: World Health Organization; 2018.
- 3- **Madougou S, Chigblo P, Tchomtchoua A, Lawson E, Yetognon L, Akue AHM.** Incidence et impacts des accidents de la voie publique chez les conducteurs de taxi-moto en milieu tropical. *Rev Chir Orthop Traumatol* 2016;**102**(2):211–4.
- 4- **World Health Organization.** Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. Geneva: World Health Organization, 2013.
- 5- **Daddy H, Gagara M, Bako D, James Didier L, Babalola P, Garba I, et al.** Prise en charge des accidents de la voie publique chez les adultes admis aux urgences de l'Hôpital National de Niamey. *Ann Univ Abdou Moumouni* 2018; **1**:75–81.
- 6- **Delamou A, Kourouma K, Camara B, Kolie D, Grovogui F, El Ayadi A, et al.** Motorcycle Accidents and Their Outcomes amongst Victims Admitted to Health Facilities in Guinea: A Cross-Sectional Study. *Adv Prev Med.* 2020 :1–7.
- 7- **Tekpa B, Diemer S, Mapouka P, Wakanga A, Gresenguet G.** Les aspects épidémiologiques, cliniques, thérapeutiques des traumatismes dus aux accidents de circulation par moto à Bangui. *Annales de l'Université de Bangui* 2019 ; **5** (1) : 4-7.
- 8- **Krah KL, Yao LB, Séry BJLN, M'bra KI, Benié AC, Kouassi KJE, et al.** Données épidémiologiques des accidents de moto aux urgences chirurgicales du CHU de Bouaké. *Rev Int Sc Méd* 2013 ; **15**(3) : 161-164.
- 9- **Baonga L, Maoneo A, Munyapara S, Talona L.** Profil épidémiologique des traumatisés par accidents de trafic routier aux cliniques universitaires de Kisangani. *Kisangani Méd.* 2014 ; **5** (1) : 57-51.
- 10- **Berete P, Zegbeh N, Djemi E, Yapou A, Dally Y, Crezoit G.** Lésions Craniofaciales dues aux Accidents de la Voie Publique à Bouake. *Health Sci Dis* 2022 ;**23**(3) :114–7.
- 11- **Moba JN, Mokassa LB, Mashinda DK.** Accidents du trafic routier à Kinshasa : profil épidémiologique et prise en charge. *Ann Afr Med* 2016; **9**(4):2422-2428.
- 12- **Kourouma K, Delamou A, Lamah L, Camara B, Kolie D, Sidibé S, et al.** Frequency, characteristics and hospital outcomes of road traffic accidents and their victims in Guinea: a three-year retrospective study from 2015 to 2017. *BMC Public Health* 2019;**19**(1):1–12.
- 13- **Konaté I, Yao BL, Kouassi KPB, Bravo-Tsri AB, Tanoh KE, Vangah KM, et al.** Aspects épidémio-cliniques et tomodensitométriques des lésions crânio-encéphaliques des accidentés de la voie publique par engins à deux roues à Bouaké

Article original

Journal de chirurgie et spécialités du Mali

(Côte d'Ivoire). Journal Africain d'Imagerie Médicale 2020;**12**(2):80–88.

14- Almeimoune A, Mangane MI, Diop TM, Beye SA, Démbéle AS, Koita S. Aspects épidémiologiques, cliniques des traumatismes liés aux accidents de la circulation routière(ACR) impliquant les motos à Bamako.Rev Afr Anesthésiol Med Urg 2017;**22**(1):64-67.

15- Njoya R, Bombah F, Ekani Boukar Y, Nana T, Handy Eone D. Morbi-mortalité des patients victimes d'accident de la circulation routière opérés à l'Hôpital Central et au Centre des Urgences de Yaoundé. Rev Med Pharm 2021;**11**(1):1166–9.