



RETSSA

REVUE ESPACE, TERRITOIRES, SOCIÉTÉS ET SANTÉ

ISSN-L : 2617-3085

ISSN-Impr.: 2664-2344

APPEL À CONTRIBUTIONS POUR VOL. 4-N°8, Déc 2021

DOSSIER THEMATIQUE

MOBILITE, TRANSPORT ET SANTE EN AFRIQUE



CALENDRIER

- Date limite de soumission des articles : 15 Octobre 2021
- Sélection des contributions par le comité scientifique : 30 Octobre 2021
- Date de publication du Dossier Thématique : 30 Décembre 2021

SOUS LA COORDINATION DE :

Dr Irène KASSI-DJODJO, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Dr Emmanuel BONNET, Institut de Recherche pour le Développement (IRD-France)

Dr Aude NIKIEMA, Institut des Sciences et des Sociétés/ Centre National Scientifique et Technique (INSS/CNRST - Burkina Faso)

Envoi des textes : rev.tssa@gmail.com



www.retssa-ci.com



Dossier thématique

« MOBILITE, TRANSPORT ET SANTE EN AFRIQUE »

« MOBILITY, TRANSPORT AND HEALTH IN AFRICA »

Sous la Coordination de

Dr. Irène KASSI-DJODJO, Dr Emmanuel BONNET et Aude NIKIEMA

ARGUMENTAIRE

Les transports jouent un rôle essentiel dans les sociétés et les économies. Ils permettent d'accéder au lieu de travail, à l'éducation, aux services, aux infrastructures et aux loisirs, tout en contribuant à la croissance économique, à l'emploi, au commerce (OMS, 2018) et globalement à l'équilibre sociétal. Par définition, le transport est une activité qui permet le déplacement d'un individu ou d'un objet d'un lieu vers un autre (J. Lévy et M. Lussault, 2003). Plus largement, il désigne les déplacements de personnes, de biens, de l'argent, de l'information, etc. à travers l'espace qui caractérise la circulation, dont l'intensité spatiotemporelle détermine le trafic et les flux (E. Mérenne, 2013). C'est aussi l'ensemble des moyens et actions visant la mobilité des hommes et des biens.

Depuis toujours, les individus et les groupes humains sont confrontés à l'exigence de maîtrise de la distance par la mobilité. Le poids et les rôles des mobilités s'accroissent dans le monde contemporain. De même, le nombre d'objets matériels et immatériels en mouvement croît de façon exponentielle depuis que les sociétés industrielles ont modifié radicalement les conditions de vitesse des déplacements (J. Lévy et M. Lussault, 2003). Ces mouvements se sont davantage accélérés avec le progrès du transport et l'avènement des nouvelles technologies de l'information. Les voyages longue distance sont devenus beaucoup plus sûrs, plus rapides et moins onéreux. La mobilité change, aussi bien dans sa nature, ses modalités, qu'en termes de causes et d'effets. Elle apparaît dès lors comme « un phénomène spatiotemporel incontestable » (L. Vodoz, 2004).

Au-delà des possibilités qu'il offre, le transport tout comme la mobilité exerce un impact sur l'environnement et la santé humaine (S. Fleuret, 2014). Il est connu que le transport et la mobilité participent à la diffusion des maladies. C. de Malet (2006) et M. Cupa (2009) montrent par exemple clairement le rôle majeur des déplacements en avion dans la propagation des épidémies. Ils peuvent être des déterminants importants dans la chaîne de transmission, en témoigne la pandémie actuelle de la

Covid-19. Les voyages aériens ont favorisé l'extension du Sida, du paludisme et des maladies dues aux arbovirus que sont la fièvre jaune, la dengue, le chikungunya, etc. (M. Cupa, 2009). Parfois, il est évoqué la circulation des virus. Mais, en réalité, les virus ne circulent pas par eux-mêmes. Ce sont plutôt les hommes qui les déplacent dans leur mobilité. L'Afrique a connu plusieurs épidémies, sida, ébola, choléra, etc. qui se sont transmises d'un territoire à un autre. Outre l'avion, tous les modes de transport peuvent être de véritables vecteurs des épidémies. Il y a nécessité de s'interroger dans ce numéro thématique sur les moyens de transport et leurs rôles dans la diffusion des maladies dans les pays d'Afrique. Ils peuvent, en effet, entraîner des pratiques de mobilité qui ont des effets différenciés sur la diffusion des épidémies par exemple (E. Daudé et E. Eliot, 2005).

La mobilité y compris le transport, qui la caractérise, ne se réalisent pas sans risque. En Afrique, la mobilité, le transport et la santé sont au cœur des politiques publiques. Depuis quelques années, les investissements dans les infrastructures de santé et de transport sont menés en vue d'améliorer d'une part l'accès des populations à des soins de qualité et d'autre part, la mobilité des biens et des personnes afin de donner un coup d'accélérateur aux économies locales. Cependant, le développement des infrastructures routières s'accompagne d'un accroissement des accidents de la circulation. La situation dans les villes se trouve aggravée par un certain nombre de difficultés, notamment, le phénomène de l'étalement urbain caractéristique de la quasi-totalité des villes africaines, l'essor des modes de transport collectif non conventionnels (taxis collectifs, minibus, mototaxis), l'absence de trottoirs aménagés ou envahis lorsqu'ils existent par des étals et des pancartes des commerces ou le stationnement des véhicules. Ce sont autant d'obstacles à la pratique de mobilité sécurisée et de potentielles sources à la survenue des accidents. La forte propension d'utilisation des deux roues, motorisés ou non, renforce la vulnérabilité des usagers dans certaines villes comme Ouagadougou (A. Nikiema et al., 2017), mais aussi Lomé, Cotonou, Bouaké où ils prospèrent. L'OMS place les traumatismes dus aux accidents de la circulation à la huitième place des causes de décès dans le monde, ce qui devrait en faire un objet de préoccupation de santé publique dans les pays du Sud, surtout dans les villes où le phénomène est en expansion. Par ailleurs, l'aménagement urbain est également renouvelé depuis plusieurs années sous l'influence des externalités négatives des transports (A. Lévy, 1999). Les enjeux de pollution atmosphérique et des gaz à effet de serre ont contribué largement à redéfinir le transport en ville (LM. Glandus et G. Beltrando, 2013).

En outre, l'accessibilité aux centres de santé reste toujours posée. Les politiques publiques de santé des pays d'Afrique ont donné la priorité aux soins primaires et aux actions préventives, cependant difficilement mises en œuvre du fait des contingences politiques, économiques, démographiques et sociales (L. Diaz Olvera et al., 2008). La situation semble s'améliorer avec le développement des structures sanitaires. Toutefois, les populations font face à des obstacles liés aux conditions difficiles d'accès aux centres de santé dans les périphéries urbaines et surtout dans les zones rurales où le transport est un déterminant majeur dans l'accessibilité des patients aux centres de santé. Le déplacement des malades des localités rurales vers les structures sanitaires implique divers modes de transport non conventionnels, du portage à la pirogue en passant par la marche, le vélo, les engins motorisés à deux

roues, etc. (H. J. K. N'Guessan, 2018) qui peuvent davantage altérer leur condition sanitaire voire occasionner leur décès.

La santé des populations dépend donc d'un ensemble de déterminants médicaux, mais aussi non médicaux touchant aux conditions, modes de vie et à l'environnement physique et social. Dès lors, la question de la santé ne peut s'appréhender au détriment de celle des mobilités et des transports qui en sont, à bien des égards, des déterminants potentiels. Il ne s'agit pas ici d'analyser seulement l'accessibilité géographique des populations aux structures sanitaires, mais de se pencher aussi sur les moyens de mobilité des populations pour accéder à ces structures.

L'intérêt du présent numéro thématique est de questionner l'interaction entre mobilité, transport et santé dans les pays d'Afrique enclins depuis ces dernières décennies à ces problématiques. Sont attendues les contributions dans les différentes disciplines des sciences humaines et sociales.

Plusieurs axes sont portés à réflexion :

Axe 1 : Mobilité, transport et accessibilité physique aux structures sanitaires

Il conviendra ici d'interroger la capacité des usagers à se déplacer dans les meilleures conditions de transport vers les structures sanitaires. Le rayon d'influence des centres de santé généralement au-delà d'un certain nombre de kilomètres pose le problème de leur accès. Comme il a été démontré par F. Rebouha (2007), la distance peut être un obstacle pour les soins et peut constituer un facteur de risque pour les maladies où l'urgence médicale et chirurgicale est engagée. Des analyses portant sur l'effet de la distance notamment, le temps de parcours, les moyens de transports utilisés, les conditions de déplacements, les coûts de transport parfois inaccessibles aux couches défavorisées et leurs conséquences sur le niveau d'accès aux structures de santé, l'état de la voirie qui peut influencer le coût du déplacement, etc., seront bienvenues.

Les contributions sur les transports sanitaires sont aussi attendues. Les hôpitaux, dans bien des régions africaines, manquent cruellement de véhicules médicalisés pour les évacuations sanitaires. Les malades sont contraints, pour les plus défavorisés ou ceux vivant en milieu rural, d'utiliser des moyens de transport peu adaptés aux conséquences parfois dramatiques. Ainsi, l'éloignement et les moyens de transport peuvent rendre particulièrement pénibles et difficiles les trajets pour les personnes à la santé fragile (E. Bonnet et E. Eliot, 2007). Il s'agit donc d'examiner dans cet axe thématique le rôle des transports et les conditions d'accès des populations aux infrastructures de soins. Et aussi de porter la réflexion sur l'évacuation des personnes aisées dans les structures sanitaires à l'étranger.

Axe 2 : Mobilité, transport et diffusion des maladies

Cet axe vise à mieux cerner le rôle du transport et plus globalement de la mobilité dans l'expansion des maladies. En effet, les moyens de transport et les déplacements qu'ils favorisent sont identifiés comme vecteurs de propagation des épidémies. Les grandes pandémies du siècle dernier telles que la peste, la grippe espagnole et celle plus récente de la Covid-19 se sont très rapidement étendues au-delà des premiers foyers de contamination (clusters). Il s'agit d'analyser ici, à partir de terrains récents, l'implication du transport dans l'expansion des maladies au-delà des foyers

d'apparition. En outre, cet axe questionne aussi le lien entre l'évolution actuelle des épidémies et l'ère de la mondialisation industrielle qui serait aussi celle de la globalisation des risques sanitaires (C. De Malet, 2006). Comment les moyens de transport favorisent-ils la diffusion des maladies à l'échelle locale, régionale et continentale dans le contexte de la mondialisation ? La performance des moyens de transport augmente-t-elle les risques sanitaires ? Les contributions sur l'efficacité ou non des mesures de limitation des déplacements voire l'isolement des territoires en période de crise sanitaire sont aussi encouragées.

Axe 3 : Mobilité, transport et accident de la circulation

« *Not a single low-income country reduced its road injury rates* », déclarait E. Krug lors de la déclaration de Stockholm sur la sécurité routière qui a été adoptée en février 2020 par la conférence ministérielle marquant la fin de la Décennie d'Action des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020). Elle rappelle le caractère mondial de la sécurité routière qui exige une coopération internationale et des partenariats multisectoriels. La décennie d'action 2011-2020 aura surtout eu le mérite de placer la question de la sécurité routière au cœur des agendas politiques. Cependant, les résultats en termes de mortalité routière sont décevants, en particulier dans les pays à bas et moyens revenus. Les mesures prises n'ont pas suffi à faire baisser le nombre de blessés et de morts sur les routes, et la situation est toujours plus inégalitaire. Le taux de mortalité moyen est de 27,5 pour 100 000 habitants dans les pays à faible revenu, contre 8,3 pour 100 000 dans les pays à revenu élevé. De plus, les accidents de la route sont la première cause de décès chez les enfants et les jeunes adultes de 5 à 29 ans. Les questionnements attendus couvrent l'analyse des formes prédominantes de mobilité et leur implication dans la survenue des accidents de la circulation, les conséquences en termes de morbidité et de mortalité, le comportement des usagers ainsi que les mécanismes de prise en charge sanitaires des victimes.

Axe 4 : Pollution atmosphérique, circulation et impact sanitaire

Plusieurs facteurs sont à l'origine de la pollution de l'air. Cette pollution est générée le plus souvent par les transports, les industries et la production énergétique. Cependant, il est bien établi en milieu urbain le rôle majeur joué par le transport routier et plus généralement l'automobile dans la détérioration de la qualité de l'air (X. Godard, 2006, J. P. Saweysyn, 2009). En effet, le trafic routier, selon A. Garric (2014), est le premier responsable de la pollution atmosphérique dans les agglomérations. Il est attendu dans cet axe des contributions qui questionnent le rapport entre les modes de transport utilisés pour assurer la mobilité urbaine, le profil des territoires urbains (favorables à l'adoption massive de l'automobile ou au contraire contraignants pour les moyens de mobilité motorisés) et la pollution de l'air en milieux urbains africains. Les aspects à aborder dans cette thématique concernent également les facteurs locaux et les impacts sanitaires de la dégradation de la qualité de l'air sur les populations.

VARIA

Chaque numéro de la RETSSA est accompagné de la rubrique varia. Les articles publiés dans cette rubrique s'ouvrent à diverses contributions qui ne sont pas en lien avec la thématique traitée dans ce dossier (**voir les différentes rubriques de la revue RETSSA pour plus d'information : www.retssa-ci.com**).

CALENDRIER DE PUBLICATION

- Date limite de soumission des articles complets : **15 Octobre 2021**
- Sélection des contributions par le comité scientifique : **30 Octobre 2021**
- Date de publication du Dossier Thématique : **30 Décembre 2021**

CONSIGNES AUX AUTEURS

Les contributions doivent se conformer scrupuleusement aux normes éditoriales de la **RETSSA**. Les instructions aux auteur.e.s sont disponibles en ligne: <http://www.retssa-ci.com/index.php?page=auxauteurs>

COORDINATION DU DOSSIER THEMATIQUE

Ce Dossier Thématique est coordonné par :

- **Dr Irène KASSI-DJODJO**, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), irenekassi@yahoo.fr

-**Dr Emmanuel BONNET**, Directeur de Recherche, Institut de Recherche pour le Développement, CNRS Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, AgroParis Tech, emmanuelbonnet@ird.fr

-**Dr Aude NIKIEMA**, Chargé de Recherche, INSS/CNRST Ouagadougou, nikiaude@yahoo.fr

CONTACT ET SOUMISSION D'ARTICLE

Les propositions d'articles complets sont à envoyer au secrétariat permanent de la revue (rev.tssa@gmail.com) contre un accusé de réception.

Pour vos contributions et questions, veuillez contacter les responsables du Dossier Thématique ci-dessus.

Références bibliographiques

BAVOUX Jean Jacques, BEAUCIRE Francis, CHAPELON Laurent, ZEMBRI Pierre, 2014, Géographie des transports, Paris, Armand Colin, 231 p.

BONNET Emmanuel, ELIOT Emmanuel, 2007, « Santé et mobilité », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 4 | 2007, mis en ligne le 01 septembre 2010, consulté le 11 mai 2021. URL : <http://journals.openedition.org/tem/946> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/tem.946>

CUPA Michel, 2009, *Influences du transport aérien sur la santé*, Bulletin de l'Académie Nationale de Médecin [En ligne], vol. 193, N°7, pp.1619-1631.

DAUDET Eric et ELLIOT Emmanuel, 2005, Exploration de l'effet des types de mobilité sur la diffusion des épidémies, Actes du colloques Septièmes Rencontres de Théo Quant, janvier 2005, Besançon, 17 p.

DE MALET Caroline., 2006, « Le transport aérien, principal vecteur des épidémies humaines », [en ligne], mis en ligne le 8 février 2006, mis à jour le 15 octobre 2007, consulté le 30 août 2020, <https://www.lefigaro.fr/sciences/2006/02/08/01008->

[20060208ARTFIG90188-](#)

[le transport aerien principal vecteur des epidemies humaines.php](#)

DELETRAZ Gaëlle et PAUL Emmanuel, 1998, *Etat de l'air pour l'étude des impacts des transports routiers à proximités des routes et autoroutes*, rapport intermédiaire Ecosystèmes-Transports-Pollutions, contrat ADEME, n°9793022, 227 p.

DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, POCHE Pascal, 2008, *Le rôle du transport dans l'accès à la santé à Conakry et Douala*. ASRDLF, CRDT. Territoires et action publique territoriale : nouvelles ressources pour le développement régional - 45e colloque de l'ASRDLF, 25, 26 et 27 août 2008, Rimouski (UQAR), 2008, Rimouski, Canada. 15 p. ffhalshs-00329473ff

FLEURET Sébastien, 2015, *Transport, mobilité et santé*, in *Mobilités et transports durables : des enjeux sécuritaires et de santé*, ss dir. Sandrine Gaymard et Angel Egido, L'Harmattan, 224 p.

GARRIC Audrey, 2014, *Quelle est la responsabilité de la voiture dans la pollution de l'air*, Le Monde. Fr, [en ligne], consulté le 20 décembre 2017.

GLANDUS Lise-Marie et Beltrando Gérard, 2013, *Les déplacements urbains et la pollution de l'air dans des villes intermédiaires : enjeux politiques et environnementaux*, *Norois*, n°226, pp. 25-40

GODARD Xavier, 2006, *Les transports urbains et l'environnement dans les villes du sud*, in DORIER-APPRILL E., *ville et environnement*, Paris, SEDES, pp. 169-196

GODARD Xavier, 2009, *Les enjeux de la mobilité durable face à la métropolisation dans le contexte Nord-Sud*, *Revue passages*, N°159, p. 5.

LÉVY Albert, 1999, *Les trois âges de l'urbanisme, contribution au débat sur la troisième ville* », *Esprit*, n° 249, p. 46-61

LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel, 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 103 p.

MERENNE Émile, 2003, *Géographie des transports contraintes et enjeux*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 279 p.

N'GUESSAN Hassy Joseph Kablan, 2018, *Mobilité des malades en milieu rural, cas de la fréquentation du centre de santé de Krindjabo, sud-est de la Côte d'Ivoire*, *Revue Espace Territoires Sociétés et Santé*, [en ligne], vol. 1, N° 2, pp. 76-86.

NIKIEMA Aude, BONNET Emmanuel, SIDBEGA Salifou, RIDDE Valéry, 2017, *Les accidents de la route à Ouagadougou, un révélateur de la gestion urbaine*. *Lien social et Politiques*, (78), 89–111. <https://doi.org/10.7202/1039340ar>

OMS, 2015, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*, 13 p.

OMS, 2018, *Making the (Transport, Health and environment) link*, *Transport, Health and REBOUHA Fafa*, « Concentration des services de santé, contraintes de mobilité et

difficultés d'accès aux soins dans la métropole d'Oran », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 4 | 2007, mis en ligne le 15 décembre 2012, consulté le 27 mai 2021. URL: <http://journals.openedition.org/tem/852> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/tem.852>
Environment Pan-European. Programme and the Sustainable Development Goals, 48 P.

SAWERYSYN Jean Pierre, 2009, Carburants d'aujourd'hui, carburants de demain : impact sur la pollution atmosphérique, UMR-CNRS, 8522, 13 p.

VODOZ Luc, 2004, *Les mobiles d'une approche territoriale*, in Luc Vodoz, Barbara Pfister Giouque, Christophe Jemelin, (Dir), *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, pp. 1-7