



Article Original

Connaissances, Attitudes et Pratiques des Conducteurs de Mototaxis de la Ville de Maroua vis-à-vis des Traumatismes Maxillo-Faciaux et leur Prévention

Knowledge, attitudes and practices of motorcycle taxi drivers in the city of Maroua regarding maxillofacial injuries and their prevention

Ngaba O¹, Edouma J², Atanga L¹, Messina Ebogo W³, Mohamadou A⁴, Bengondo C²

¹Département d'Ophtalmologie, d'ORL et Stomatologie, Faculté de Médecine et des Sciences Biomédicales de Yaoundé, Université de Yaoundé I

²Département de chirurgie buccale, chirurgie maxillo-faciale et parodontologie, Faculté de Médecine et des Sciences Biomédicales de Yaoundé, Université de Yaoundé I

³Département de chirurgie buccale, chirurgie orale et maxillo-faciale Université Cheik Anta Diop de Dakar.

⁴Facultés de médecine et des sciences biomédicale/Université de Yaoundé I

Auteur correspondant : Dr Ngaba Mambo Olive Nicole
Tél : 237 696086547/237 677621169
Mail : ngabaolivnicole@yahoo.fr

Mots-clés : étude CAP, prévention ; traumatismes maxillo-faciaux ; mototaxis, Maroua-Cameroun

Keywords: KAP study, prevention; maxillofacial trauma; mototaxis, Maroua-Cameroon

RÉSUMÉ

Objectif. L'objectif de cette étude était d'évaluer les connaissances, attitudes et pratiques (CAP) des conducteurs de moto-taxis de la ville de Maroua vis-à-vis des traumatismes maxillo-faciaux (TMF) et leur prévention. **Matériels et méthodes.** Une enquête transversale de type CAP a été menée du 1^{er} Novembre 2018 au 31 Mai 2019 sur un échantillon représentatif de 379 conducteurs de moto-taxis de la ville de Maroua (âge moyen 31,24 ± 8,5 ans, étendue 18 -55 ans). **Résultats.** Les connaissances sur les traumatismes maxillo faciaux (TMF) et leur prévention par le port du casque étaient jugées bonnes, moyennes et mauvaises chez 35%, 43 % et 14% des conducteurs de mototaxis respectivement. La moitié des enquêtés (55%) avaient des attitudes approximatives vis-à-vis de la prévention des TMF et 25% des attitudes erronées. Près des 2/3 des enquêtés (72%) disaient ne jamais porter de casque. **Conclusion.** Ces résultats traduisent la nécessité d'une sensibilisation accrue et continue de cette population-cible sur les TMF et leur prévention. Le personnel médical, les associations syndicales du secteur et la tutelle administrative sont fortement interpellés.

ABSTRACT

Objective. The aim of this study was to assess the knowledge, attitudes and practices (KAP) of motorcycle taxi drivers in the city of Maroua regarding maxillofacial trauma (MFT) and their prevention. **Materials and methods.** A cross-sectional KAP survey was carried out from November 1, 2018 to May 31, 2019 on a representative sample of 379 motorcycle taxi drivers from the city of Maroua (average age 31.24 ± 8.5 years, range 18 -55 years). **Results.** Knowledge on MFT and their prevention by wearing a helmet was rated as good, average and poor in 35%, 43% and 14% of mototaxis riders respectively. Half of the respondents (55%) had approximate attitudes towards the prevention of MFT and a quarter (25%) erroneous attitudes. Almost 2/3 of respondents (72%) said they never wear a helmet. **Conclusion.** These results reflect the need for increased and continuous awareness among this target population about MFT and their prevention. The medical staff, the trade union associations of the sector and the administrative supervision are strongly questioned

INTRODUCTION

L'utilisation de moto est en nette augmentation, tant pour le loisir que pour le transport d'individus. Cette augmentation de l'usage de moto est plus marquée en Afrique et en Asie [1,2]. En cas d'accident, le port du casque permet de réduire de 42 % le risque de blessures mortelles et de 69 % le risque de traumatisme cranio-facial [1,2].

Le taux de décès dû aux accidents de la voie publique (AVP) dans le monde est de 18,2 pour 100 000 habitants, mais il varie considérablement selon les régions, se situant entre 9,3 et 26,6 pour 100 000 habitants. C'est en Afrique que ce taux est le plus élevé avec 20,7 décès pour 100 000 habitants [1]. Le Traumatisme maxillo-facial (TMF) représente 10,9 % au Gabon, 24,8 % au Rwanda et 10,66

% en Côte d'Ivoire [3-4] des traumatismes secondaires dû aux AVP.

Au Cameroun, Chichom et al [5-6] ont retrouvé un taux de mortalité chez les conducteurs de moto dû aux AVP de 4,3% en 2015 et une prévalence des traumatismes de 56 %. En 2012, Honga et al ont trouvé 35,5 % de TMF chez les conducteurs de moto-taxis avec une incidence estimée à 70 cas pour 100 000 habitants.

Malgré le nombre élevé de conducteurs de motos-taxis victimes d'accidents de la voie publique dans la ville de Maroua, peu d'études ont été réalisées pour déterminer les connaissances, les attitudes et les pratiques de ces conducteurs sur les moyens de prévention routière. Nous avons donc décidé de réaliser cette recherche dont l'objectif général était d'évaluer les connaissances,

attitudes et pratiques des conducteurs de motos-taxis de la ville de Maroua sur le port du casque afin de prévenir les traumatismes maxillo-faciaux.

MATÉRIELS ET MÉTHODES

Une enquête CAP (Connaissances, Attitudes et Pratiques) à visée analytique a été réalisée du 1^{er} Novembre 2018 au 31 Mai 2019, soit une durée de 07 mois. Le recrutement des participants s'est fait dans la ville de Maroua. Dans cette localité, le moyen de transport en commun le plus utilisé est la moto. La population ciblée étaient constituée de : conducteurs de mototaxis de la ville de Maroua. Était inclus dans notre enquête tout conducteur de mototaxi âgé d'au moins 18 ans affilié au syndicat et acceptant de participer à notre étude.

La collecte des données a consisté à recueillir les informations de chaque participant sur une fiche technique anonyme standardisée et pré testée comportant quatre parties. L'outil était conçu sur la base d'études similaires retrouvées dans la littérature. Il nous a permis de recueillir des informations portant sur le profil sociodémographique, le niveau de connaissances, les attitudes et les pratiques des conducteurs de moto-taxis sur les TMF et leur prévention par le port du casque.

Les données ont été saisies dans un masque conçu dans le logiciel Epi Info version 7. Ces données ont été analysées dans le logiciel IBM SPSS version 23.0 pour Windows.

Sur le plan éthique, un avis favorable du comité d'éthique de la Faculté de Médecine et des Sciences Biomédicales de Yaoundé I a été obtenu. Les enquêtés n'étaient pas

rétribués pour leur participation qui était totalement volontaire.

RÉSULTATS

Ont été inclus 379 conducteurs de mototaxis satisfaisant aux critères d'inclusion.

L'âge moyen était de $31,24 \pm 8,5$ ans (18-55 ans).

Soixante-quatorze enquêtés (19,5%) ont déclaré avoir subi un TMF au cours de leur activité professionnelle.

Au plan des connaissances, 43 %, 35%, 14% et 7,9% des conducteurs de mototaxi avaient des connaissances bonnes, moyennes, mauvaises et bonnes sur les TMF en relation avec le port du casque.

Concernant les attitudes, 66,2 % (n=251) des enquêtés affirmaient trouver le casque confortable, 52,2% (n=198) disaient que le porter rendait ridicule tandis que 80,7 % (n=306) disaient qu'il pourrait transmettre des maladies. Globalement, 54,9 % (n=208) de l'échantillon présentaient des attitudes approximatives, 17,7% attitudes justes et 24,8% erronées.

Dans la pratique, 29,6 % (n= 112) des enquêtés ont affirmé avoir un casque moto, 38,4 % (n= 43) ne portaient jamais et 94, 5% (n= 358) des participants n'avaient pas de casque-moto pour leurs passagers. Ainsi, 71,8 % (n= 272) des participants avaient des pratiques néfastes, 25,9% des pratiques inadéquates et 2,4 % néfastes.

Les bonnes connaissances étaient trois fois (OR= 2,6) plus associées aux attitudes justes. Ce résultat était statistiquement significatif (p< 0.001) (Tableau 1).

Tableau 1 : association entre Attitudes et connaissances des participants

Variables	Attitudes N(%)		OR (IC à 95%)	Valeur p
	Juste	Erronée		
Connaissances				
Bonnes	36 (27,1)	97 (72,9)	2,6 (1,5-4,4)	<0,001
Mauvaises (%)	31 (12,6)	215 (87,4)		

Dans l'étude, les bonnes connaissances étaient 2 fois associées aux pratiques adéquates (OR= 1,6). Ce résultat était statistiquement significatif (p= 0,043) (Tableau 2). De même les attitudes justes étaient 3 fois liées aux pratiques adéquates (OR= 2,9). Ce résultat était statistiquement significatif (P< 0.001) (Tableau 2).

Tableau 2 : association entre les connaissances, les attitudes et pratiques des participants

Variables	Pratiques N(%)		OR (IC à 95%)	Valeur p
	Adéquates	Néfastes		
Connaissance				
Bonnes	46 (34,6)	87 (65,4)	1,6 (1,01-2,5)	0,043
Mauvaises	61 (24,8)	185 (75,2)		
Attitudes				
Justes	32 (47,8)	35 (52,2)	2,9 (1,7-4,9)	<0,001
Erronées	75 (24)	237 (76)		

DISCUSSION

Age

L'âge de nos participants variaient entre 18 et 55 ans avec moyenne de $31,5 \pm 8,5$ ans. La tranche d'âge supérieur ou

égal à 35 ans était la plus représentée avec 33,5 % (n=127). Notre résultat est similaire à celui retrouvé par Aboubakar T et al [8] en 2015 à Yaoundé au Cameroun. Dans cette étude, les conducteurs de moto-taxis dont l'âge était compris entre 25 et 30 ans étaient les plus représentés

soit 35,6 %. Les extrêmes d'âge étaient de 18 à 58 ans avec une moyenne de 27,09 ans [8]. Notre résultat est aussi proche de celui de Kidwang J et al [9] à Douala en 2014, qui avaient trouvé 30,92 ans comme moyenne d'âge et la tranche d'âge la plus représentée était celle comprise entre 25 et 29 soit 27 %.

Prévalence

Dans la présente étude, la prévalence des TMF était de 19,5 %. Ce résultat ne concorde pas avec celui trouvé par Honga V et al [7] en 2012 au Cameroun qui était de 35,5 % ainsi que celui trouvé par Sisimwo et al [10] en 2018 au Kenya qui était de 42 %. Cette différence pourrait être expliquée par l'échantillonnage utilisé dans les études.

Connaissances

La quasi-totalité des conducteurs de moto-taxis interrogés soit 99,2 % avait affirmé connaître le casque et avait clairement identifié son rôle principal dans la protection de la tête (98,9 %) lors des AVP. Ces résultats sont similaires avec ceux retrouvés par Li-ping et al en Chine [11]. Par contre plus de la moitié 71 % avait attribué au casque le rôle de protection solaire. Ce dernier résultat pourrait être expliqué par le climat chaud et semi-aride qui sévit dans la région de l'Extrême-Nord du pays. Le port du casque jouerait un rôle de barrière efficace contre les rayons du soleil au niveau de la tête dans cette zone [12].

Attitudes

La majorité des conducteurs de moto-taxis interrogés soit 82,9 % (n= 352) pensaient que le port du casque est bien. Ce résultat est similaire à celui retrouvé par Olakulehin et al. [12] au Nigeria en 2015. Dans cette étude, plus de 88% des individus de notre échantillon s'accordaient pour dire que le casque est vraiment protecteur.

Pratiques

Bien que la majorité des conducteurs de moto-taxis aient reconnu les avantages du casque, moins d'un tiers de conducteurs de mototaxis interrogés soit 29,6 % avait un casque et parmi, seul 13,4 % le portait régulièrement et en même temps seulement 5,5 % avait un casque pour le passager. Ce faible taux de prévalence du port du casque est proche de celui trouvé par Li et al [11] en Chine où il était de 20 %. Notre résultat pourrait être expliqué par le faible contrôle de la part des autorités en charge d'appliquer la loi nationale en matière du port obligatoire du casque à l'intérieur de la ville de Maroua.

CONCLUSION

La prévalence des TMF chez les conducteurs de moto-taxi de notre série est de 19,4 %. Le niveau connaissance des conducteurs de moto-taxi sur prévention des TMF est moyen. Leurs attitudes vis-à-vis des traumatismes maxillofaciaux et du port du casque sont pour la plupart approximatives. Les pratiques des conducteurs de moto-taxi sur le port du casque sont pour la grande majorité néfastes. Les bonnes connaissances, les attitudes justes et les pratiques adéquates sont associées entre elles et le niveau d'instruction élevé.

RÉFÉRENCES

- 1- Organisation mondiale de la santé. Casques Manuel de sécurité routière à l'intention des décideurs et des praticiens OMS. 2007.
- 2- Abdou Raouf O, Allogo Obiang J. Traumatisme par accident routier au Gabon. *Med Afr Noire*. 2001;48:496-8.
- 3- Nyarwaya J, Vermeulen J. La prise en charge des victimes des accidents de la route par le service des urgences du Centre Hospitalier de Kigali. *Rean Soins Intems Urg*. 1991 ; 7:15 - 8.
- 4- Chichom-Mefire A, Nwanna-Nzewunwa OC, Siysi VV, Feldhaus I, Dicker R, Juillard C. Key findings from a prospective trauma registry at a regional hospital in Southwest Cameroon. *PLoS ONE*. 2017;12(7):e0180784.
- 5- Chichom-Mefire A, Atashili J, Tsiagadigui JG, Fon-Awah C, Ngowe-Ngowe M. A prospective pilot cohort analysis of crash characteristics and pattern of injuries in riders and pillion passengers involved in motorcycle crashes in an urban area in Cameroon: lessons for prevention. *BMC Public Health*. 2015;15:915.
- 6- Honga Vanina EB. les traumatismes maxillo-faciaux dans la ville de Yaoundé : aspects épidémiologiques, cliniques et thérapeutiques [mémoire de fin d'études spécialisée en ORL]. [Yaoundé] : Université de Yaoundé 1, Faculté de Médecine et des Sciences Biomédicales. 2012.
- 7- Le premier ministre, chef du gouvernement Philémon Y. Décret N°2008/3447/PM/du 31 décembre 2008 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux. 2009.
- 8- Aboubakar Thierno. Prévention des traumatismes maxillo-faciaux et perception du port de casque par les conducteurs des moto-taxis. [Thèse de doctorat en médecine bucco-dentaire]. Université de Yaoundé I : Faculté de Médecine et des Sciences Biomédicales ; 2015.
- 9- Kidwang JP. Stress et satisfaction au travail dans le secteur informel à Douala- Cameroun : le cas des moto-taxis. [Thèse de doctorat en médecine] [Douala] : Université de Douala, Faculté de Médecine et des sciences pharmaceutiques. 2014
- 10- Sisimwo PK, Onchiri GM. Epidemiology of head injuries and helmet use among motorcycle crache injury: a quantitative analysis from a local hospital in Wester Kenya. *Pan Afr J*. 2018; 31: 70.
- 11- Li L-P, Li G-L, Cai Q-E, Zhang AL, Lo SK. Improper motorcycle helmet use in provincial areas of a developing country. *Accid Anal Prev*. nov 2008;40(6): 1937-42.
- 12- Olakulehin OA, Adeomi AA, Oakanbi O, Itié C, Olanipekun OO, Silori O. Perception and Practice of Helmet Use among Motorcycle Riders in a Semi-Urban Community in Southwestern Nigeria. 2015. *IOSR Journal of Dental and Medical Sciences (IOSR-JDMS)* e-ISSN: 2279-0853, p-ISSN: 2279-0861. Volume 14, Issue2 Ver.1 (Feb.2015), PP 120-124.