

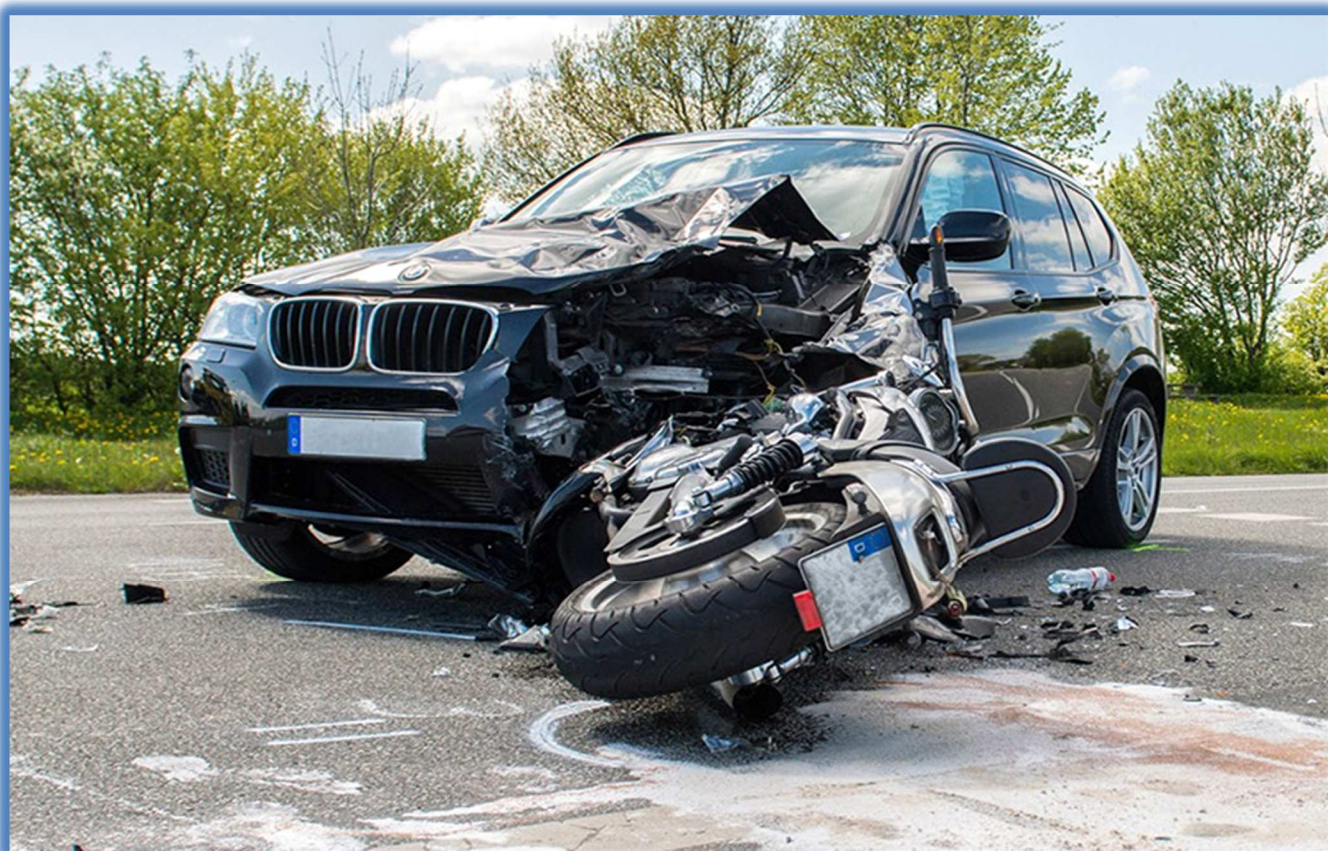
MAIRIE DU DISTRICT DE BAMAKO

**DIRECTION DE RÉGULATION DE LA
CIRCULATION ET DES TRANSPORTS
URBAINS (DRCTU)**



RÉPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple -Un But -Une Foi

SÉCURITÉ ROUTIÈRE



**Bilan des Accidents Corporels de la Circulation
Routière dans le District de Bamako.**

-Année 2016-

I – CONCEPT DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

La recherche d'un environnement de sécurité routière est un idéal recherché par tous les pays du monde. En effet, la sécurité est entendue comme "l'état de tranquillité d'esprit de celui qui pense qu'aucun danger n'est à craindre" ou encore comme "une situation dans laquelle l'individu n'est exposé à aucun risque d'agression physique, d'accident, de vol, de détérioration" (Larousse). La recherche de cet idéal rencontre très souvent des obstacles. En effet, l'une des particularités du transport routier réside dans le fait que, plusieurs types de véhicules utilisent à la fois le même espace routier. De ce fait, lorsque les normes de circulation ne sont pas respectées, le système connaît des dysfonctionnements et entrave, non seulement le bien-être des populations, mais aussi, développe un environnement d'insécurité routière.

La sécurité routière représente l'ensemble des normes, des mécanismes et des mesures prises par les différents acteurs en charge de la construction des infrastructures routières et de la gestion du trafic routier afin d'assurer la protection des usagers de la route, et aussi de leurs biens.

L'insécurité routière représente l'ensemble des dysfonctionnements générés par le trafic routier. Il peut s'agir des accidents de circulation (chocs survenus de façon inopinée entre les différents usagers de la route, ou entre les usagers et les riverains au trafic routier, pouvant entraîner des dégâts matériels, corporel ou la mort) ou de la pollution due au dégagement des gaz à effet de serre, et de la poussière dans l'air.

La recherche de cet idéal qu'est la sécurité routière passe par plusieurs axes de réflexion, à savoir, celle liée aux véhicules, à la qualité des infrastructures routières, au comportement des usagers de la route...

II – MÉTHODOLOGIE DE COLLECTE DES DONNÉES :

Le bilan annuel des accidents a pour but de faire connaître l'accidentalité pour en comprendre les mécanismes, à travers notamment des analyses thématiques. Notre système de collecte des données pour le bilan annuel des accidents corporels et de leurs causes dans le District, découle pour l'essentiel des formulaires d'enquêtes, qui sont remplis à partir des procès-verbaux d'accidents constatés par les forces de sécurité (Commissariats de Police et Brigades Territoriales de Gendarmerie), après chaque accident corporel. Cette fiche donne un grand nombre de données d'accident sur les circonstances (date, lieu, météo...), les voies (catégories, géométrie, état), les véhicules (genres, obstacles heurtés, etc.) et les usagers impliqués (y compris port de la ceinture de sécurité et du casque, alcoolémie...).

Ces formulaires sont reçus à la Division chargée de la Régulation de la Circulation et Sécurité de la DRCTU, pour leur saisie dans la base de données afin d'établir les statistiques.

Les données ayant servi pour le bilan, font l'objet d'un recueil mis à la disposition des autorités municipales, des structures étatiques et associatives partenaires.

- 4. **Collision** : Un accident peut se composer de plusieurs collisions : c’est le cas lorsqu’un conducteur heurte successivement plusieurs usagers ou obstacles (par exemple lorsqu’une voiture percute un autre véhicule avant de s’encaster dans un arbre). Une collision en chaîne, durant laquelle plusieurs véhicules se percutent simultanément, ne constitue qu’une seule collision.
- 5. **Accident en Solo** : Un accident en Solo ou en Solitaire est celui produit par un seul Usager.
- 6. **Risque** : Dans ce rapport, le risque est calculé de différentes manières mais il s’agit à chaque fois de mettre en rapport un indicateur de sécurité routière (nombre de décédés, de blessés graves, d’accidents,...) avec une donnée d’exposition (véhicules-kilomètres, population, etc).
Par exemple : nombre de décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus.

IV – PRINCIPAUX FACTEURS DE RISQUES ET PREVENTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE:

Les accidents de la route peuvent être évités. Les pouvoirs publics doivent agir de manière globale en faveur de la sécurité routière, avec la participation de plusieurs secteurs (transports, police, santé, éducation, association...), en s’attachant à la sécurité des routes, des véhicules et, bien entendu, des usagers.

Il existe plusieurs interventions efficaces: la conception d’infrastructures plus sûres et la prise en compte de la sécurité routière dans les aménagements et l’organisation des transports, l’amélioration des dispositifs de sécurité sur les véhicules et l’amélioration de la prise en charge des victimes d’accident. Les interventions qui ciblent le comportement des usagers de la route, par exemple l’élaboration et l’application des actes concernant les principaux facteurs de risque, et la sensibilisation à ces facteurs, sont tout aussi importantes.

Vitesse :

Il existe un lien direct entre l’augmentation de la vitesse moyenne et la probabilité et la gravité d’un accident. En outre:

- un piéton adulte a un risque de mourir inférieur à 20% s’il est heurté par une voiture à 50 km/h; à 80 km/h, le risque atteint presque 60%.
- l’aménagement de zones, où la vitesse est limitée à 30 km/h, réduit le risque d’accident et est recommandé là où il y a beaucoup d’usagers vulnérables (par exemple. les zones résidentielles, abords d’écoles, de marchés, de lieu de cultes...);
- la baisse de la vitesse moyenne diminue le nombre d’accidents mais a aussi d’autres effets positifs sur la santé (par exemple une atténuation des problèmes respiratoires liés aux gaz d’échappement).

Conduite en état d’ébriété :

La conduite en état d’ébriété augmente à la fois le risque d’accident et le risque de décès ou de blessure grave.

- Le risque d’être impliqué dans un accident augmente sensiblement quand l’alcoolémie est supérieure à 0,04 g/dl.
- Les lois qui interdisent la conduite à partir d’un taux d’alcoolémie de 0,40 mg par litre d’air expiré, le seuil à ne pas dépasser, voire inférieur, permettent de faire baisser le nombre d’accidents liés à la prise d’alcool.

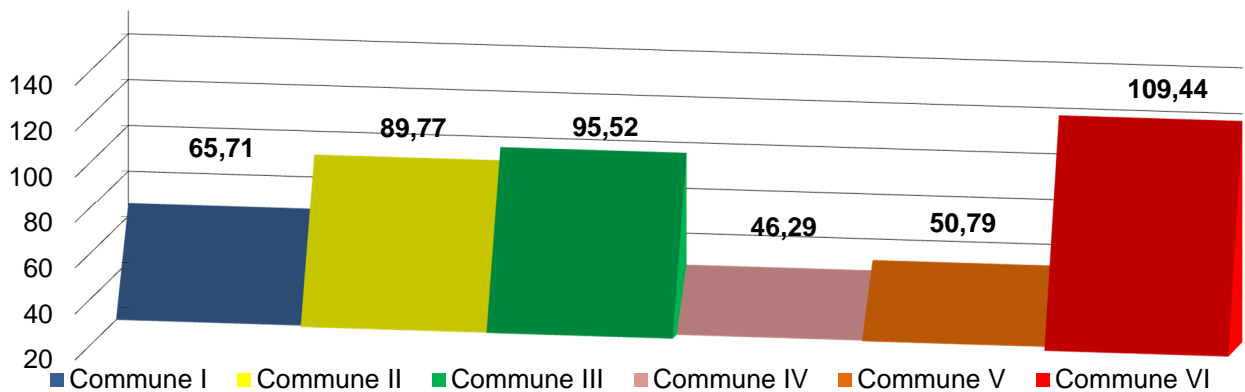
1 - Répartition du nombre d'accidents corporels par Commune :

	Nombre d'accidents (A)	Nombre de tués (T)	Nombre de blessés graves (BG)	Nombre de blessés légers (BL)	Nombre Total de victimes	Taux de Gravité $G = (T+BG)/A$ (en %)
Commune I	175	04	111	103	218	65,71
Commune II	303	08	264	88	360	89,77
Commune III	447	17	410	273	700	95,52
Commune IV	661	14	292	587	893	46,29
Commune V	630	25	295	378	698	50,79
Commune VI	519	83	485	241	809	109,44
TOTAL	2 735	151	1 857	1 670	3 678	73,42








Au vu de ce tableau, près de trois-quarts (3/4) des accidents produits sont considérés comme graves.

La violence routière dans le District de Bamako, obtient une moyenne de 73,42% en 2016 contre 81,50% en 2015 ; soit une diminution de 08,08%.

Indicateur de gravité par commune



2 – Types de Collisions :

 Collision avec	Piétons	Vélos	2RM	VL	TC	PL	Autres	TOTAL
	-	01	378	122	624	10	18	1153
	1	0	32	12	07	01	01	54
	378	32	1247	573	739	100	108	3177
	122	12	573	58	28	12	23	828
	624	07	739	28	12	12	10	1432
	10	01	100	12	12	03	6	144
Autres	18	01	108	23	10	06	04	170
TOTAL	1153	54	3177	828	1432	144	170	6958

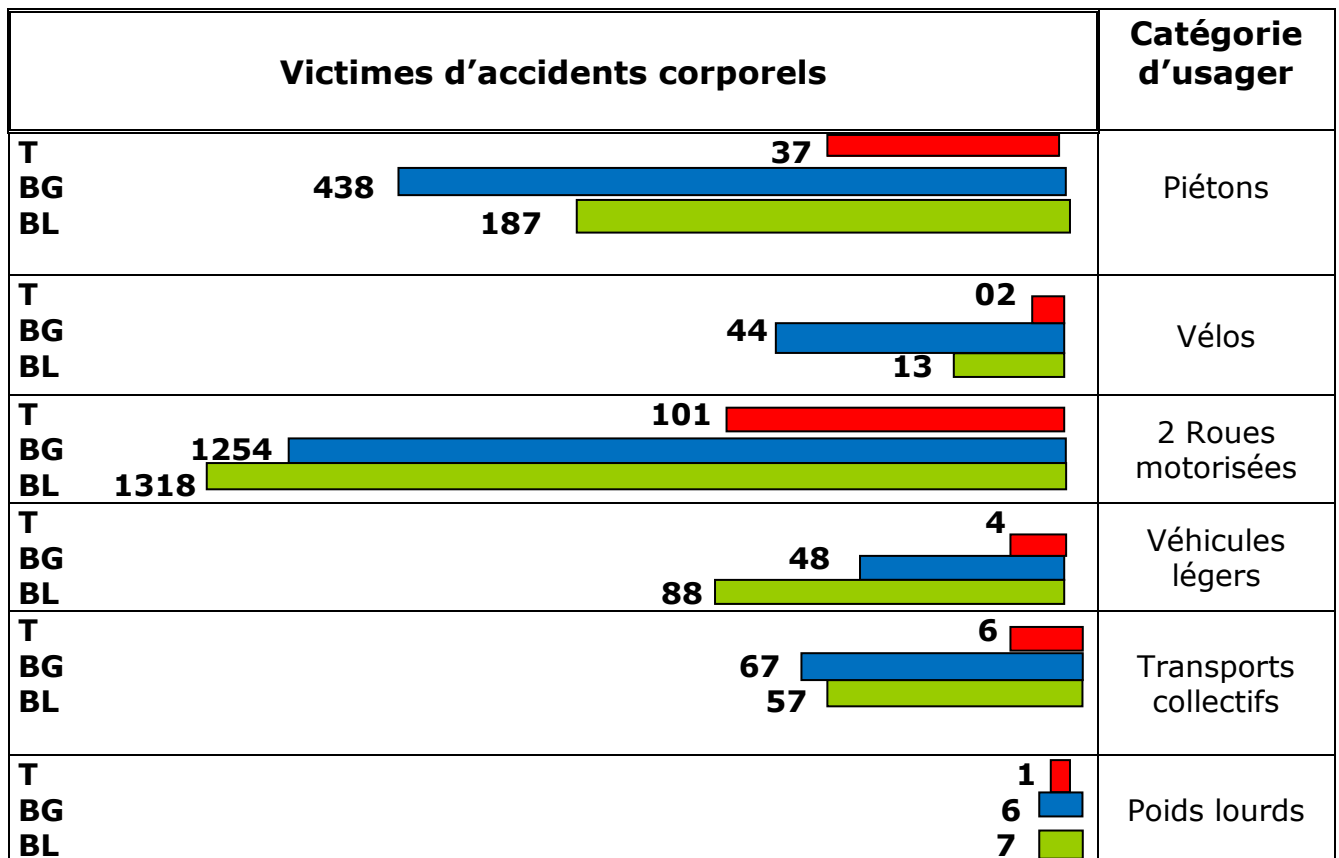
- **2RM** : Deux (02) Roues Motorisées ;
- **VL** : Véhicules Légers ;
- **TC** : Transports Collectifs ;
- **PL** : Poids Lourds.

Il ressort de cette matrice qu'il y a eu 6958 Collisions entre Usagers qui ont entraîné 151 Décès.

3 - Implication par Mode de transport :

	Piétons	Vélos	2RM	VL	TC	PL	Non Précisés
	538	58	3093	982	528	160	157
En Solo	-	-	58	18	09	0	03
Part de la Mortalité (en %)	24,50	1,33	66,96	2,64	3,97	0,60	-

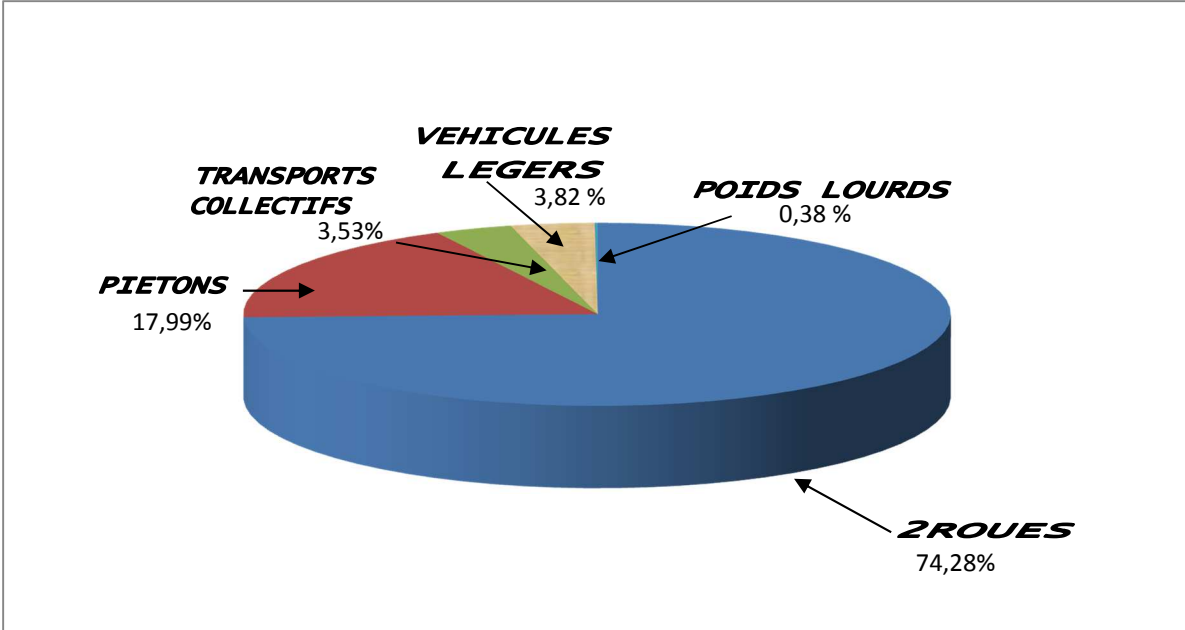
4- Victimes par Catégories d'usagers :



T=Tué

BG=Blessé Grave

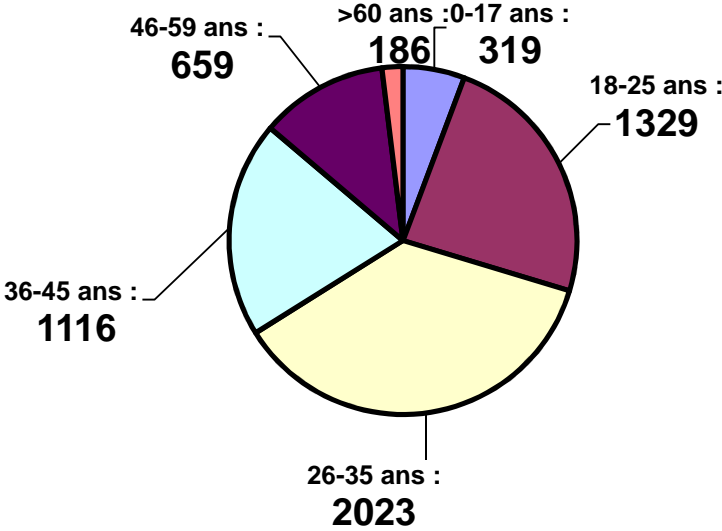
BL=Blessé Léger



Les usagers des 2Roues préservent leur triste record de l'accidentalité avec **74,28%** des victimes.






5- Implications dans les Accidents selon les tranches d'âge :

TRANCHES D'ÂGE	≤ 17	18-25	26-35	36-45	46-59	≥ 60	Total
Implications	319	1329	2023	1116	659	186	5682



La tranche d'âge de 26 à 35 ans paye un lourd tribut avec à son actif **35,60%** des implications dans les accidents. Les personnes âgées restent tout de même impliquées, généralement en tant que piétons ; leur sort dans les déplacements urbains devient inquiétant et interpelle.

6 - Évolution de l'accidentologie de 2015 – 2016 :

Résultats globaux	Année 2015	Année 2016	Écart	Pourcentage (%)	Tendance
Accidents corporels	2 645	2 735	+ 90	+3,29	
Tués	156	151	- 05	-3,31	
Blessés graves	2 018	1 857	- 161	-8,67	
Blessés légers	1 434	1 670	+ 236	+14,13	
Total /Victimes	3 608	3 678	+ 70	+01,90	

L'espoir qu'a suscité la baisse générale de tous les indicateurs en 2015, s'est estompé avec la reprise de l'ascenseur en 2016 du nombre d'Accidents, de Blessés Légers et de Victimes.

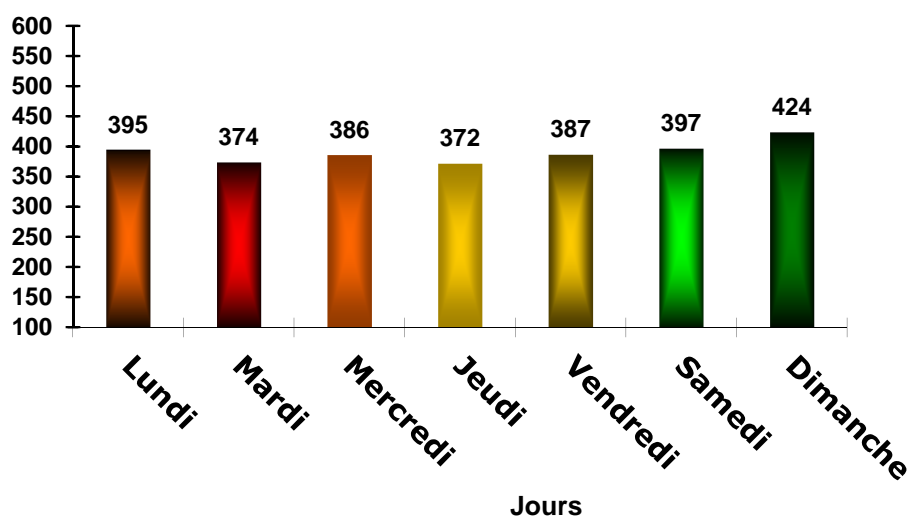
7- Répartition des victimes selon les Sexes :

Sexe	Nombre de Victimes			
	Tués	Blessés Graves	Blessés Légers	TOTAUX
Masculin	132	1 421	1 443	2 996
Féminin	11	355	173	539
Non Précisé	08	81	54	143
TOTAL	151	1 857	1 670	3 678

8.b - Répartition journalière du nombre d'accidents corporels :

Jours	Nombre d'accidents
Lundi	395
Mardi	374
Mercredi	386
Jeudi	372
Vendredi	387
Samedi	397
Dimanche	424
TOTAL	2 735

Nbre d'accidents

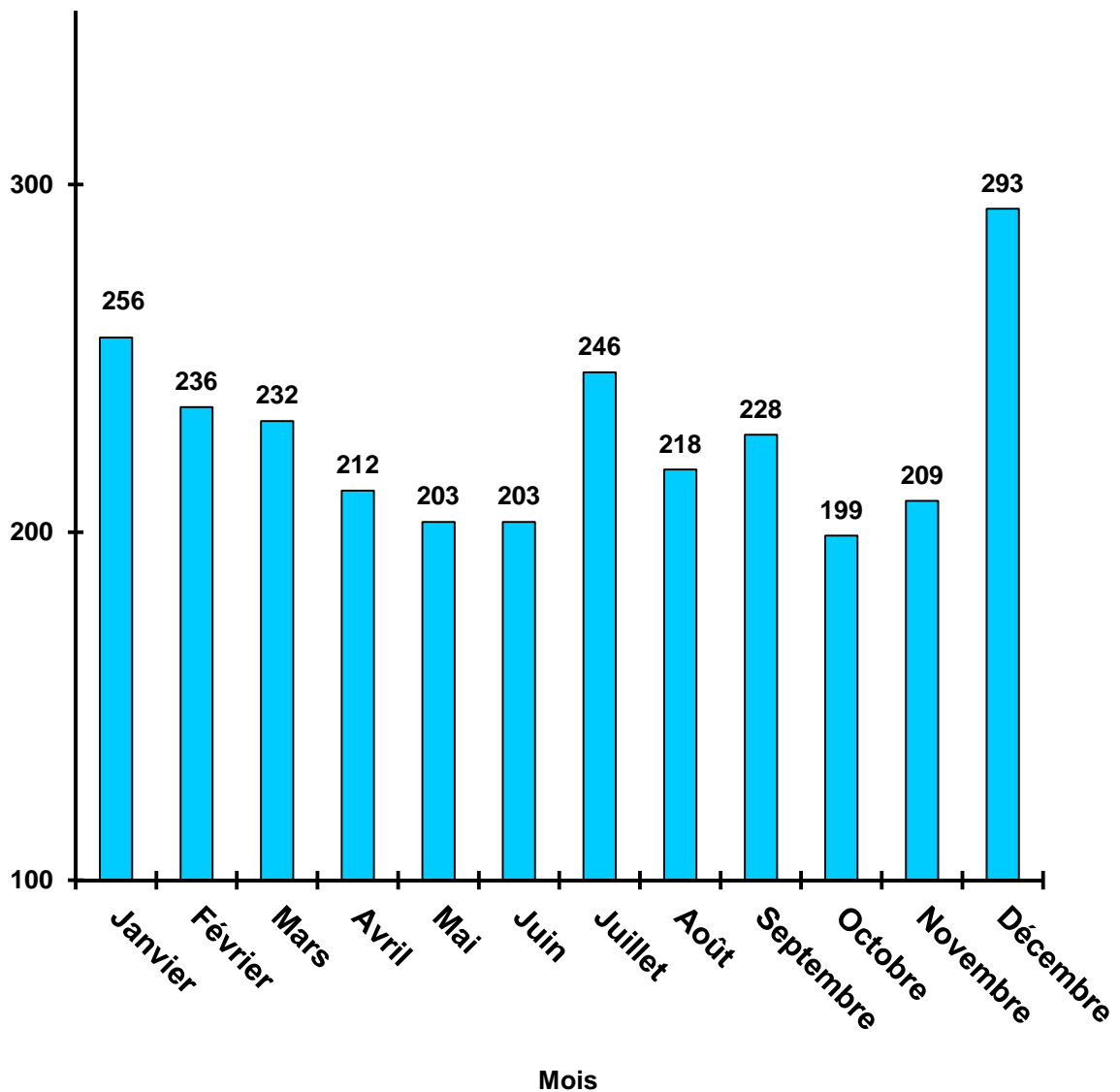


Le début et la fin de semaine se révèlent particulièrement éprouvants pour la sécurité des déplacements.

8.c - Répartition mensuelle du nombre d'accidents corporels :

Mois	Nombre d'accidents
Janvier	256
Février	236
Mars	232
Avril	212
Mai	203
Juin	203
Juillet	246
Août	218
Septembre	228
Octobre	199
Novembre	209
Décembre	293
TOTAL	2 735

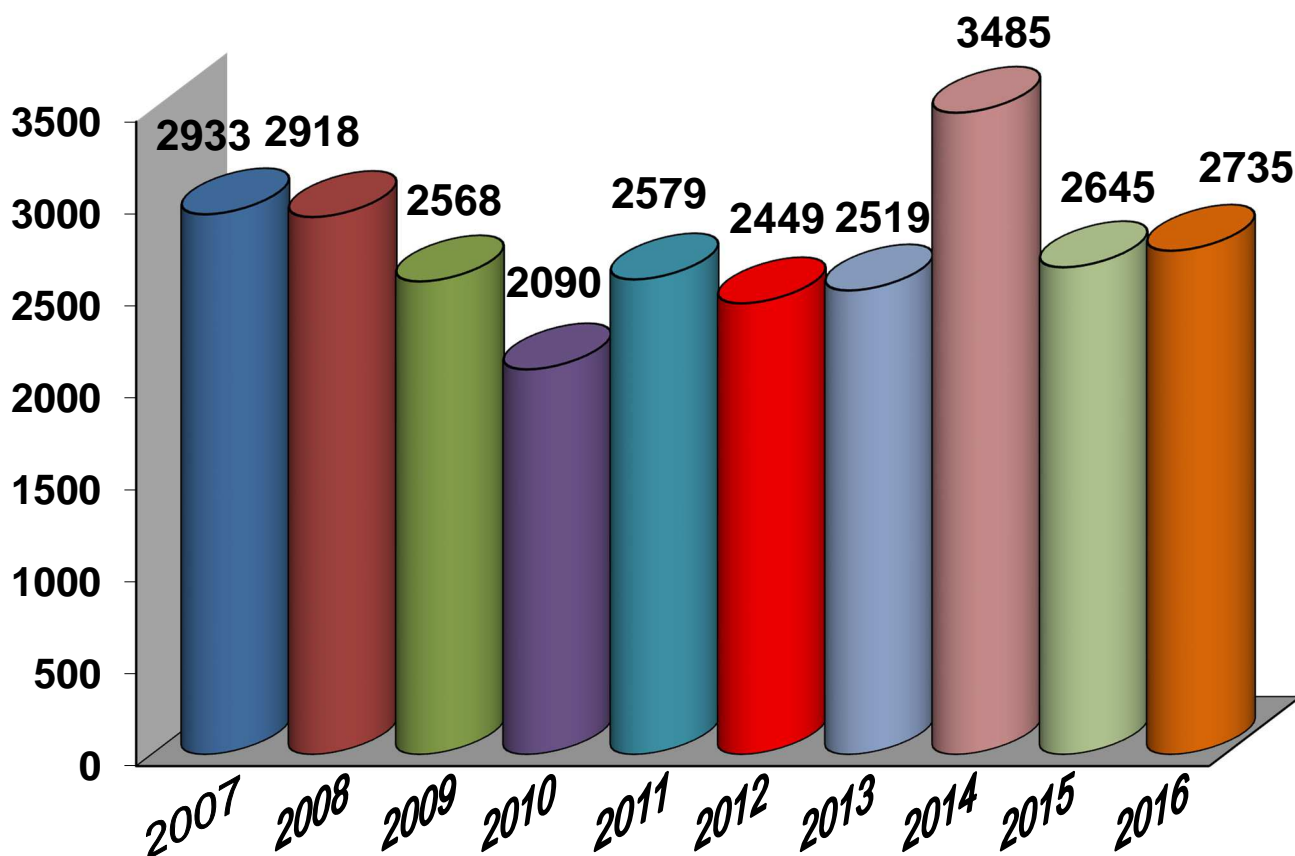
Nbre d'accidents



L'importance des Fêtes de fin d'année explique les pointes de Décembre et de Janvier.

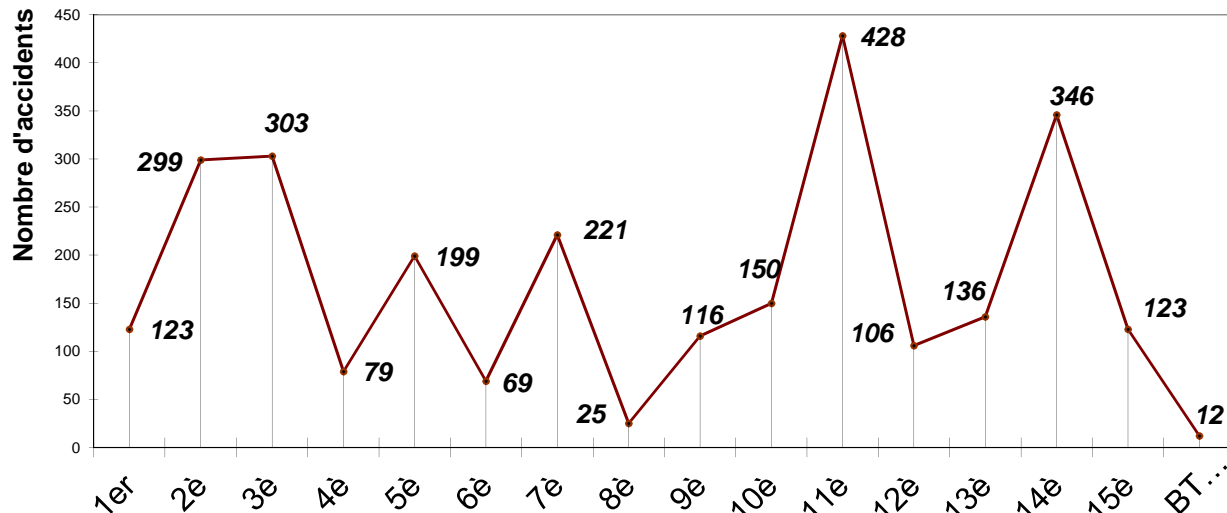
8.d - Évolution annuelle des accidents de 2007 - 2016 :

Accident	Année									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	2 933	2 918	2 568	2 090	2 579	2 449	2 519	3 485	2 645	2 735



9- Répartition du nombre d'accidents corporels par Commissariat de Police et de Brigade de Gendarmerie :

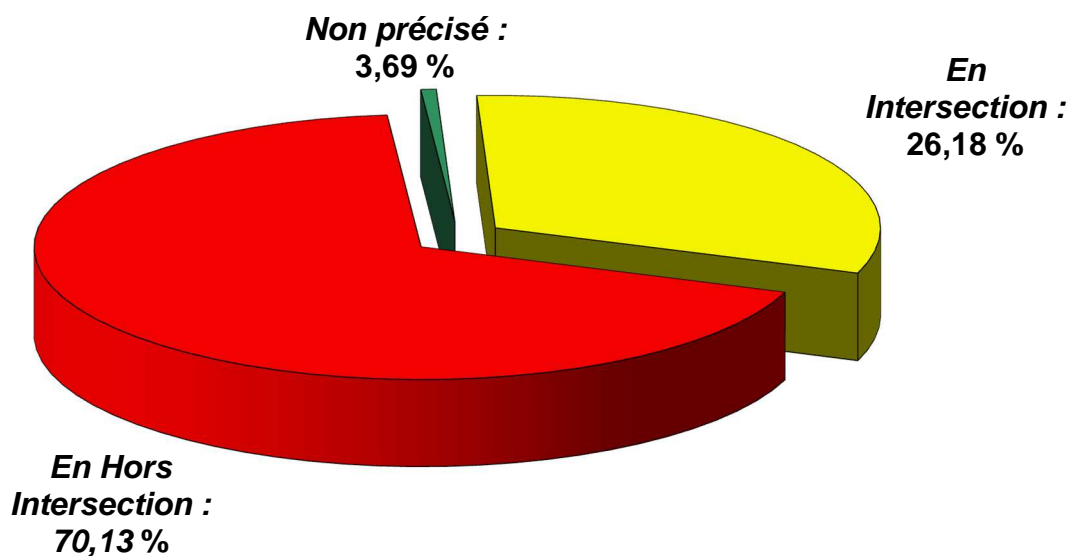
Commissariats de Police/Brigade de Gendarmerie	Nombre d'accidents
Com.Pol 1 ^{er} Arrondissement	123
Com.Pol 2 ^{ème} Arrondissement	299
Com.Pol 3 ^{ème} Arrondissement	303
Com.Pol 4 ^{ème} Arrondissement	79
Com.Pol 5 ^{ème} Arrondissement	199
Com.Pol 6 ^{ème} Arrondissement	69
Com.Pol 7 ^{ème} Arrondissement	221
Com.Pol 8 ^{ème} Arrondissement	25
Com.Pol 9 ^{ème} Arrondissement	116
Com.Pol 10 ^{ème} Arrondissement	150
Com.Pol 11^{ème} Arrondissement	428
Com.Pol 12 ^{ème} Arrondissement	106
Com.Pol 13 ^{ème} Arrondissement	136
Com.Pol 14 ^{ème} Arrondissement	346
Com.Pol 15 ^{ème} Arrondissement	123
Brigade de Gendarmerie Faladiè	12
TOTAL	2 735



10 - Localisation des accidents sur les voies :

Localisation	Nombre d'accidents	Taux
Intersection	716	26,18%
Hors Intersection	1 918	70,13 %
Non précisés	101	3,69%
TOTAL	2 735	100 %

Le score de 70,13% du nombre d'accident Hors Intersection, met en exergue une fois de plus la question de la vitesse adoptée (excessive ou inappropriée) et la traversée de chaussée hasardeuse des piétons.



⇒ **Voies Critiques :**

N°	Voie	Nombre d'accidents en 2015	Nombre d'accidents en 2016	Écart
1	Route Nationale 5 (Route de Sébénikoro)	36	298	+ 265
2	Avenue CEDEAO (Pont FADH – Aéroport)	149	259	+ 110
3	Avenue ALQOODS (Route de Koulikoro)	179	114	- 65
4	Avenue Martin Luther KING (Route de Torokorobougou)	18	109	+ 91
5	Route Nationale 6 (Route de Ségou)	70	99	+ 29
6	Route Nationale 3 (Route de Samé)	93	90	- 03
7	Trente Mètres / Prolongement	53	78	+ 25
8	Route Nationale 7 (Route de Sikasso)	56	69	+ 13
9	Avenue OUA (Pont des Martyrs – Tour de l’Afrique)	101	62	- 49
10	Avenue Cheick ZAYED (Route de Lafiabougou)	28	31	+ 03
11	Boulevard du Peuple	18	00	- 18

VII – CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS:

Chaque jour, il y a de plus en plus de véhicules sur les routes. La route a tué, tue et tuera toujours, le zéro absolu n'existe pas encore. Des accidents de la circulation se produisent tous les jours dans le District de Bamako. Tous les ans, ils tuent plus d'une centaine de personnes et rendent invalides beaucoup d'autres. Les piétons, les utilisateurs de deux-roues non motorisés – y compris les bicyclettes, les charrettes pousse-pousses et les motocyclistes supportent une forte proportion du fardeau des décès et des traumatismes graves dus à des accidents de la circulation. Les personnes âgées, les enfants et les personnes handicapées sont particulièrement vulnérables. Malgré ce fardeau croissant des traumatismes dus aux accidents de la route, les actions menées dans le cadre de la sécurité routière méritent d'être soutenues et renforcées.

Cela passerait notamment par une consolidation de la sensibilisation générale (pouvoirs publics, police, transport, éducation, associations...) et une disponibilité d'informations précises sur l'ampleur du problème, sur le coût économique, sanitaire et social des accidents de la circulation, et sur les interventions qui peuvent prévenir des accidents ou réduire leurs conséquences douloureuses. Aujourd'hui, conduire est devenu une activité complexe. L'homme doit avoir de bons réflexes et prendre les décisions qui conviennent afin d'interpréter rapidement une ou plusieurs situations qui peuvent se modifier, se dégrader très rapidement.

Il faut alors aller absolument vers une conception positive de l'éducation routière, qui doit harmoniser technicité, comportement/attitude et compétence « homme – machine – environnement ».

Pour être un bon Conducteur de véhicule motorisé, il faut un Concept, qui serait une compétence à valider en permanence :

- ⇒ Connaître le Code de la Route : Savoir la réglementation ;
- ⇒ Maîtriser sa machine avec efficacité : Savoir-faire ;
- ⇒ Prévoir les difficultés : Savoir y faire face ;
- ⇒ Être social : Changer de Conduite.

La Route est un ESPACE COMMUN que l'on doit PARTAGER en toute SÉCURITÉ. La cohabitation des conducteurs sur la route doit donc s'apparenter à la vie en communauté avec ses règles (le respect des autres...), ses limites.

***Donc, il ne nous reste plus qu'à nous serrer la ceinture,
et pas seulement d'un cran.***

ANNEXES

☛ Nombre d'accidents de 2012 à 2016

	Année					Total
	2012	2013	2014	2015	2016	
Nombre d'accidents	2 449	2 519	3 485	2 645	2 735	13 833

☛ Répartition des victimes de 2012 à 2016

Type de Victimes	Année					Total
	2012	2013	2014	2015	2016	
Tués	133	120	161	156	161	721
Blessés graves	2 022	2 001	2 078	2018	1 857	9 976
Blessés légers	1 370	1 368	2 433	1434	1 670	8 275
Nombre de victimes	3 525	3 489	4 672	3 608	3 678	18 972

☛ Victimes selon les types d'usagers dans les accidents de 2012 à 2016

Type d'Usagers	Année					Total
	2012	2013	2014	2015	2016	
Piétons	578	560	817	678	662	3 295
2Roues	2 745	2 693	3 618	2 716	2732	14 504
Véhicules Légers	109	164	145	123	140	681
Transports Collectifs	84	59	87	86	130	446
Poids lourds	09	13	05	05	14	46
Total	3 525	3 489	4 672	3 608	3 678	18 972