-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 2019-

MOT DU MAIRE DU DISTRICT

Un drame parmi tous ceux nombreux, qui endeuillent chaque jour nos familles, et qui peuvent frapper chacune et chacun d'entre nous à tout moment. La route est l'une des premières causes de mort violente dans notre ville. Année après année, les morts s'ajoutent aux morts et ce sont aujourd'hui des dizaines de milliers de nos concitoyens, qui vivent et qui ressentent la douleur d'avoir perdu à tout jamais un conjoint, un enfant, un parent, un ami, un collègue. C'est intolérable pour eux et c'est inacceptable socialement. À ces accidents mortels viennent s'ajouter les personnes blessées dont certains subiront tout le reste de leur vie dans leur chair, les séquelles, le handicap. Personne ne pense qu'il faudrait se résigner à cette situation et en tout cas pas moi et encore moins le Conseil du District qui croît qu'il est possible de faire beaucoup mieux que la situation actuelle. L'insécurité routière, voyez-vous, n'est pas une fatalité. Lorsqu'on a l'honneur de bénéficier du mandat électif d'une population et de la servir, il arrive que l'on soit en mesure de prendre des décisions qui peuvent sauver des vies.

Notre ambition, je dirais même notre obsession est que plus de vies soient épargnées et sauvées chaque année sur les routes du District et d'atténuer les souffrances. Et c'est possible !

En la matière, seules sont véritablement efficaces les mesures dites de rupture, c'est-à-dire les mesures qui modifient en profondeur le comportement des conducteurs.

Je remercie nos services techniques, l'ensemble des partenaires et acteurs, tous ceux qui s'investissent dans cette politique visant à protéger nos concitoyens

Comment ne pas profiter de cette occasion pour saluer l'engagement et l'énergie des forces de l'ordre et de la Protection Civile ; elles accomplissent chaque jour un travail remarquable notamment sur les voies du District où elles participent à la sécurité et aux secours à l'occasion des accidents.

Au cœur de notre plan qui se veut global et ambitieux certaines décisions concernent l'information, l'éducation, la règlementation, la répression. Soyons tous responsables de la sécurité routière : il n'y a pas d'infractions anodines, uniquement de grandes conséquences trop souvent fatales.

« Tous touchés, tous concernés, tous responsables ».

Le Maire du District

Adama SANGARÉ

I - CADRE STATISTIQUE: MÉTHODOLOGIES ET DÉFINITIONS

1.1. Définitions :

❖ **Prévention routière :**

Une Prévention routière, ou sécurité routière, est l'ensemble des mesures mises en place pour empêcher les usagers de la route d'être tués ou gravement blessés dans les accidents de la route ou en atténuer les conséquences.

❖ **Accident de la route :**

Un accident de la route (ou accident sur la voie publique - AVP) est un choc qui a lieu sur le réseau routier entre un engin roulant (automobile, moto, vélo, etc.) et tout autre chose ou personne et qui engendre des blessures humaines et/ou des dégâts matériels, que ces dégâts soient occasionnés aux véhicules, à un élément de la route (chaussée, panneaux, barrières de protection, etc.) ou un élément extérieur à celle-ci (bâtiment, mobilier urbain, cabine de téléphone, arbre).

❖ **Accident corporel :**

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière est un accident qui :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

❖ **Usagers :**

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- **les indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- **les victimes** : impliquées non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- **les tués** : toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- **les blessés** : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

- **les blessés graves** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- **les blessés légers** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

1.2. Origine des données statistiques :

Lors d'un accident corporel de la circulation routière, les forces de sécurité se rendent sur les lieux de l'accident afin d'établir un rapport ou un procès-verbal. À partir de ce PV, sont remplis les formulaires par des agents de la Direction de la Régulation de la Circulation et des transports urbains (DRCTU). Ces formulaires alimentent le bilan des accidents Corporels de la Circulation au compte de la Mairie du District de Bamako.

Ces formulaires recensent les données les plus complètes possibles sur l'accident suivant quatre (04) rubriques d'informations permettant d'analyser les contingences de l'accident :

- les caractéristiques de l'accident : localisation, date, heure, luminosité, conditions atmosphériques...,
- les lieux de l'accident : catégorie de route, régime de circulation, tracé, état des routes, obstacle fixe ou mobile heurté….,
- les véhicules impliqués : catégorie, type, état physique du véhicule….,
- les usagers impliqués : âge, sexe, gravité, alcoolémie, existence et utilisation d'équipement de sécurité.

II - CAUSES / FACTEURS DE RISQUE ET CIRCONSTANCES

2.1. Causes des accidents de la route :

L'homme est la cause principale de ce fléau, par son comportement non respectueux du code de la route et par sa nature imprévisible, ce qui constitue toujours un handicap majeur à la gestion de la problématique des accidents de la circulation.

À l'origine d'un accident, il y a toujours une cause ou combinaison de multiples causes dont quelques-unes sont particulièrement à retenir:

- l'alcool :

Alcool et conduite ne font pas bon ménage. Même à petite dose, l'alcool ralentit les réflexes et augmente le risque d'accident.

- la distraction et inattention au volant :

Distraction et inattention au volant : un danger sous-estimé et responsable d'un accident sur quatre (04).

- l'utilisation et /ou l'Usage du téléphone : est un risque supplémentaire en voiture mais le problème se pose aussi pour les usagers de 2 roues motorisés.
- les drogues :

Les drogues sont toutes incompatibles avec la conduite, d'autant plus si elles sont mélangées à l'alcool, aux médicaments ou d'autres substances.

- la fatigue ou la somnolence au volant :

La fatigue ou la somnolence au volant diminue les capacités à la conduite et peut être la cause d'accident.

- la vitesse :

La vitesse inadaptée est une des premières causes d'accidents mortels dans le District de Bamako. Vitesse inadaptée ne signifie pas forcément vitesse excessive, mais vitesse inadaptée aux conditions de circulation.

2.2. Principaux facteurs à risque :

Certains facteurs fondamentaux peuvent concourir à l'accident et ses conséquences :

Les statistiques indiquent que parmi les facteurs à risques relevés, la sécurité routière est impactée. On retrouve :

- la vitesse excessive ou inadaptée :
- la conduite en état d'ébriété ou sous l'influence de substances psychoactives,

- le non-respect ou l'absence de dispositions de sécurité (casque, ceinture de sécurité, siège-auto pour enfants…),
- la distraction au volant en raison de l'usage du téléphone portable,
- une infrastructure routière dangereuse (état de la chaussée, éclairage public….)
- le non-respect du Code de la route.

2.3. **<u>Circonstances</u>** :

Ce sont :

- La saison (luminosité, état des routes…) ;
- Le moment de la journée (jour, nuit, horaires pendulaires, trajet domicile/travail …) ;
- Le trafic (densité, fluidité) ;
- Le contexte général (idées dominantes comme les campagnes de sensibilisation, contrôle/sanction, valeurs de la société ou morales comme le partage de la route, respect des autres, attention portée aux plus vulnérables, la considération de la vitesse ;
- La réglementation, et les usages locaux (par exemple : le respect des feux tricolores, …) ;
- L'alerte, le soin, le secours ;

Juste après l'accident, une alerte, des soins, des secours mal effectués peuvent devenir un facteur aggravant :

-la rapidité et la précision du message d'alerte ;
-la pertinence et l'efficacité des actions entreprises avant l'arrivée des secours ;
-la rapidité et l'efficacité de l'intervention des secours.

Les conséquences d'un accident peuvent être :

- Physiques et/ou physiologiques (douleur, handicap…) ;
- Psychologiques (traumatisme…) ;
- Familiales ;
- Sociales ;
- Professionnelles ;
- Civiles ;
- Financières ;
- Pénales…

III - STATISTIQUES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

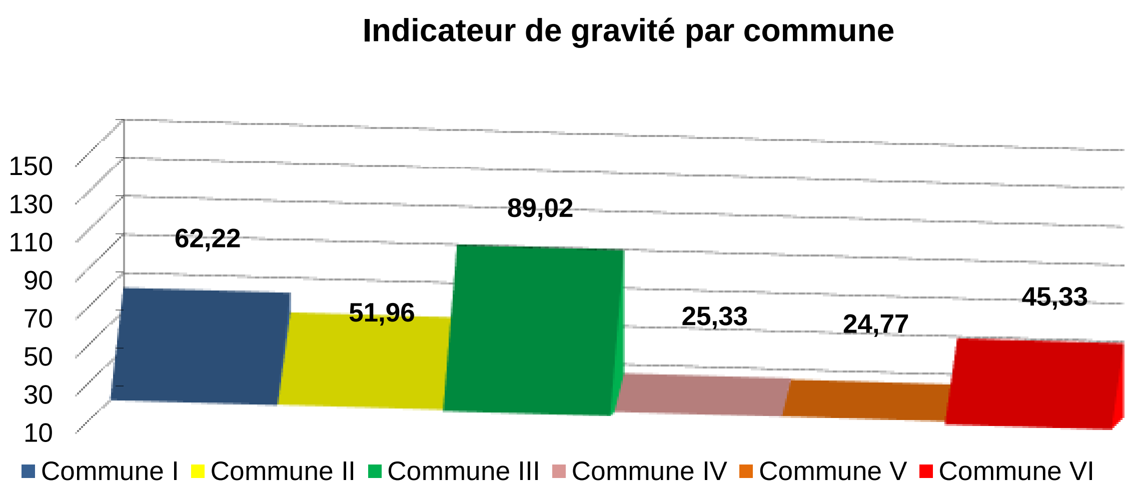
À l'instar des acteurs politiques les statistiques des accidents de la route sont au cœur des préoccupations des autorités municipales du District de Bamako depuis de nombreuses années. Ils permettent de connaître avec précisions les données liées aux accidents de la route pour l'ensemble des usagers et par conséquent aider à la prise de décisions notamment concernant les cibles potentielles.

3.1. Tableau de la répartition des accidents corporels par Commune :

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	405	14	238	176	428	**62,22**
Commune II	306	10	149	162	321	**51,96**
Commune III	783	32	**665**	467	1 164	**89,02**
Commune IV	604	14	139	456	609	**25,33**
Commune V	**981**	46	197	**1 064**	**1 307**	**24,77**
Commune VI	547	**60**	188	478	726	**45,33**
TOTAL	**3 626**	**176**	**1 576**	**2 803**	**4 555**	**48,31**

Tout comme en 2018, pour cette année 2019 :

- **la Commune V, enregistre le plus gros score avec 981 nombre d'accidents à son actif ;**
- **la Commune III, détient le taux de gravité le plus élevé avec 89,02 %.**



3.2. Types de Collisions :

Collision avec	Piétons	2RM	3RM	VL	TC	PL	TOTAL
	0	564	-	177	51	9	**801**
	564	**784**	36	1 103	385	183	**3 045**
	-	36	**0**	17	9	2	**64**
	177	1 103	17	**234**	27	21	**1 571**
	51	385	9	27	**10**	10	**484**
	9	183	2	21	10	**3**	**228**
TOTAL	**801**	**3 045**	**64**	**1 571**	**484**	**228**	**6 193**

- **2RM :** Deux (02) Roues Motorisées ;
- **3RM :** Trois (03) Roues Motorisées (Tricycles) ;
- **VL :** Véhicules Légers ;
- **TC** **:** Transports Collectifs ;
- **PL** **:** Poids Lourds.

Dans le District de Bamako, les 2RM sont impliquées dans près de la moitié des Collisions, avec le score de 3045 pour un total de 6193 Collisions.

3.3. Implication par mode de transport :

	Piétons	2RM	3RM	VL	TC	PL	AUTRES	TOTAL
IMPLICATION	845	**3 905**	47	1 513	518	158	137	**7 123**
%IMPLICATION	11,77	**54,41**	0,66	21,08	7,22	2,95	1,91	**100**
En solo	0	**128**	0	10	10	4	1	**153**
Part de la mortalité (en %)	**21,32**	**51,27**	**3,55**	**9,64**	**3,55**	**-**	**-**	**-**

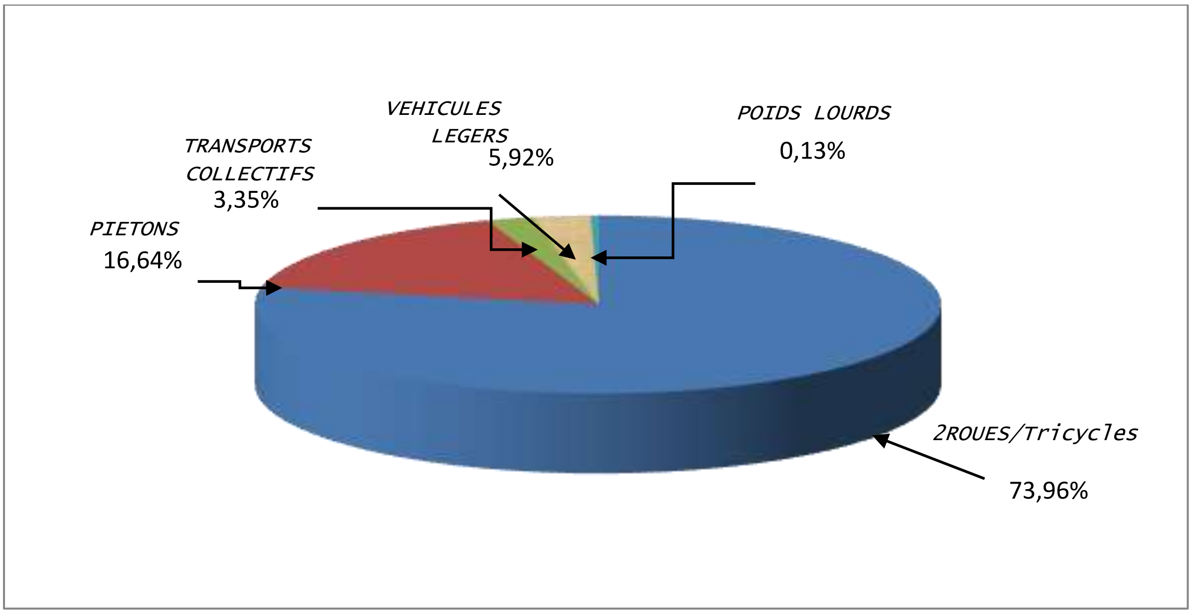
Les 2RM sont impliqués dans 54% des accidents, alors que les Poids Lourds sont impliqués dans seulement 2,95%.

3.4. Répartition des victimes selon le moyen de locomotion :

Victimes d'accidents corporels		Catégorie d'usager
T	**42**	Piétons
BG	**307**	
BL	**406**	
T	**07**	3 Roues Motorisées (Tricycles)
BG	**23**	
BL	**35**	
T	**101**	2 Roues Motorisées
BG	**1 078**	
BL	**2 121**	
T	**19**	Véhicules légers
BG	**100**	
BL	**150**	
T	**07**	Transports collectifs
BG	**60**	
BL	**85**	
T	**00**	Poids lourds
BG	**03**	
BL	**02**	

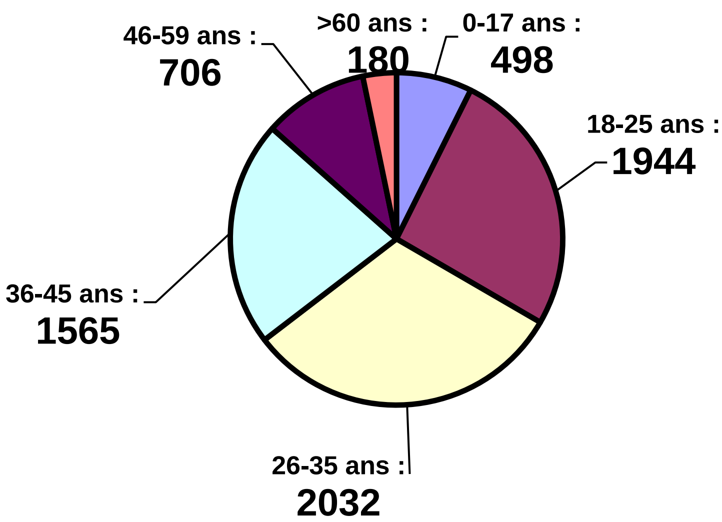
T=Tué BG=Blessé Grave BL=Blessé Léger

Près de 85,22% des personnes tuées sur les routes sont des usagers vulnérables (Piétons, Motocyclistes). On recense à leur compte 3 970 blessés sur 4 555Victimes.



3.5. Implications dans les Accidents selon les tranches d'âge :

TRANCHES D'ÂGE	≤ 17	18-25	26-35	36-45	46-59	≥ 60	Non Précisés	Total
Implications	498	1 944	**2 032**	1 565	706	180	252 (3,51%)	**7 177**



Les tranches d'âge des Jeunes de 18 – 25 et 26 – 35 ans, restent les usagers les plus vulnérables de par leur mode de déplacement (Motocyclistes). Dans ces classes d'âge, on rencontre aussi des Jeunes Automobilistes.

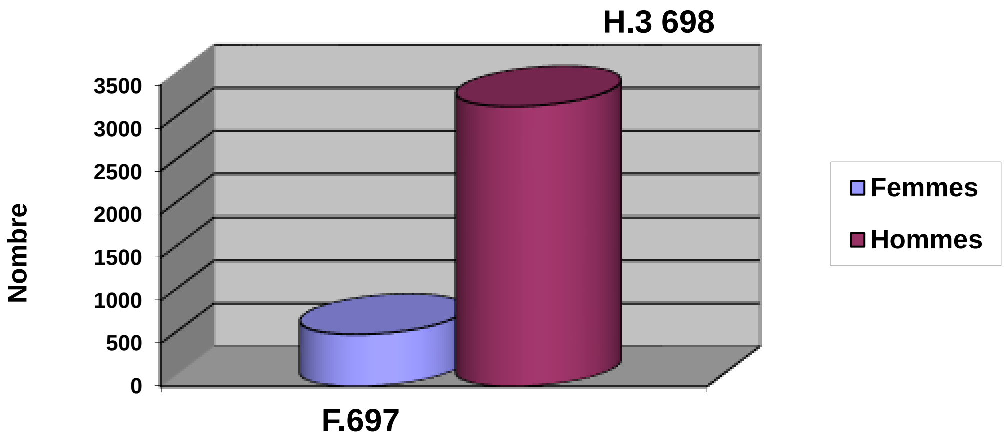
3.6. Évolution de l'accidentologie de 2018–2019 :

Résultats globaux	Année 2018	Année 2019	Écart	Pourcentage (%)	Tendance
Accidents corporels	3 060	3 626	+ 566	+15,60	↗
Tués	138	176	+ 38	**+ 21,59**	↗
Blessés Graves	1 372	1 576	+ 204	+ 12,94	↗
Blessés Légers	2 438	2 803	+ 365	+ 13,02	↗
Total /Victimes	**3 948**	**4 555**	**+ 607**	**+ 13,32**	↗

En 2019, l'évolution de tous les indicateurs impose à davantage d'attention et de prudence.

3.7. Répartition des victimes selon les Sexes :

Sexe	Nombre de Victimes			
	Tués	**Blessés Graves**	**Blessés Légers**	**TOTAUX**
Masculin	**150**	**1 208**	**2 340**	**3 698**
Féminin	21	333	343	697
Non Précisé	05	35	120	160
TOTAL	**176**	**1 576**	**2 803**	**4 555**



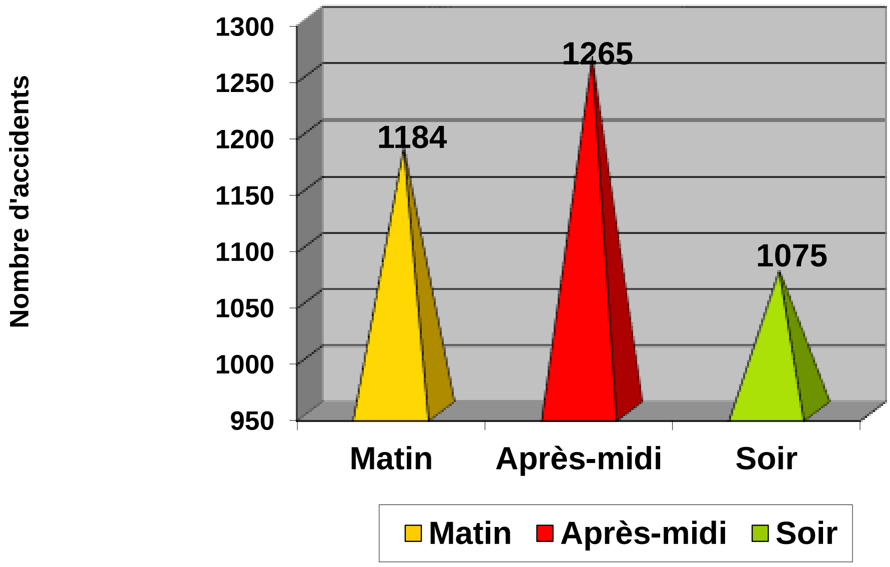
Non précisés : 160

La répartition des Victimes «Hommes » et « Femmes » confirme respectivement l'ordre de grandeur 81,20% et 15,30%. Cette répartition, généralement constatée à la même proportion, est observée en ce qui concerne le partage des responsabilités dans les accidents.

3.8. <u>Répartition du nombre d'accidents corporels dans le temps :</u>

3.8.a - <u>Répartition des accidents selon le moment de la journée :</u>

Plages horaires	Nombre d'accidents
Matin (06h – 12h)	1 184
Après – midi (12h – 18h)	1 265
Soir (18h – 06h)	1 075
Non précisées	102
TOTAL	**3 626**

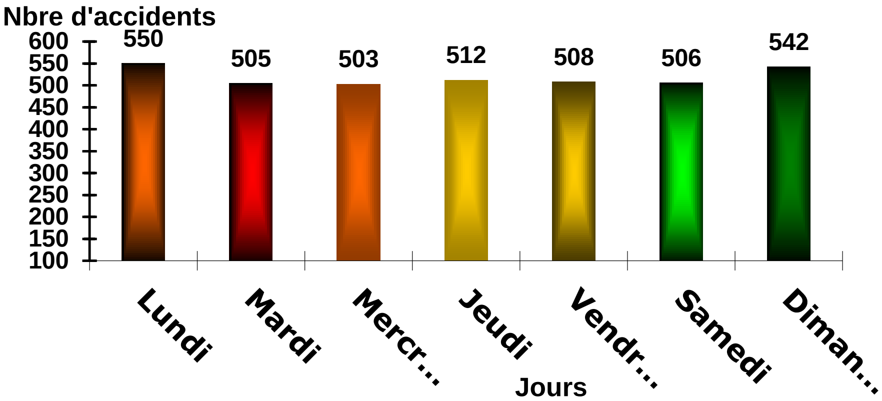


Non précisés : 102

Les accidents demeurent plus fréquents dans l'après-midi. Cela est lié à la densité du trafic.

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

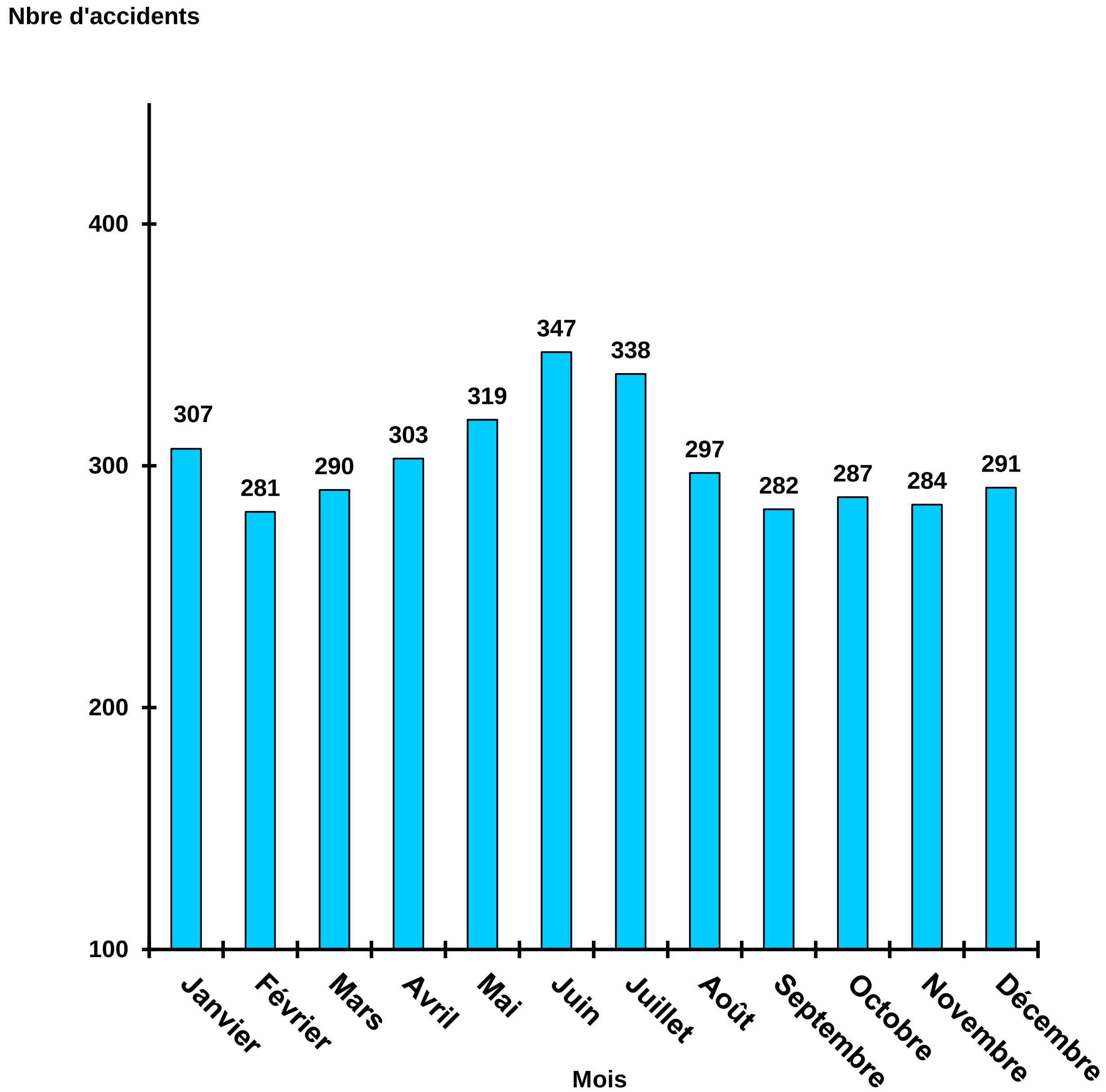
Jours	Nombre d'accidents
Lundi	**550**
Mardi	505
Mercredi	503
Jeudi	512
Vendredi	508
Samedi	506
Dimanche	542
TOTAL	**3 626**



Les dimanches et les lundis sont les jours qui enregistrent le plus d'accidents (reprise des activités, mariages….)

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

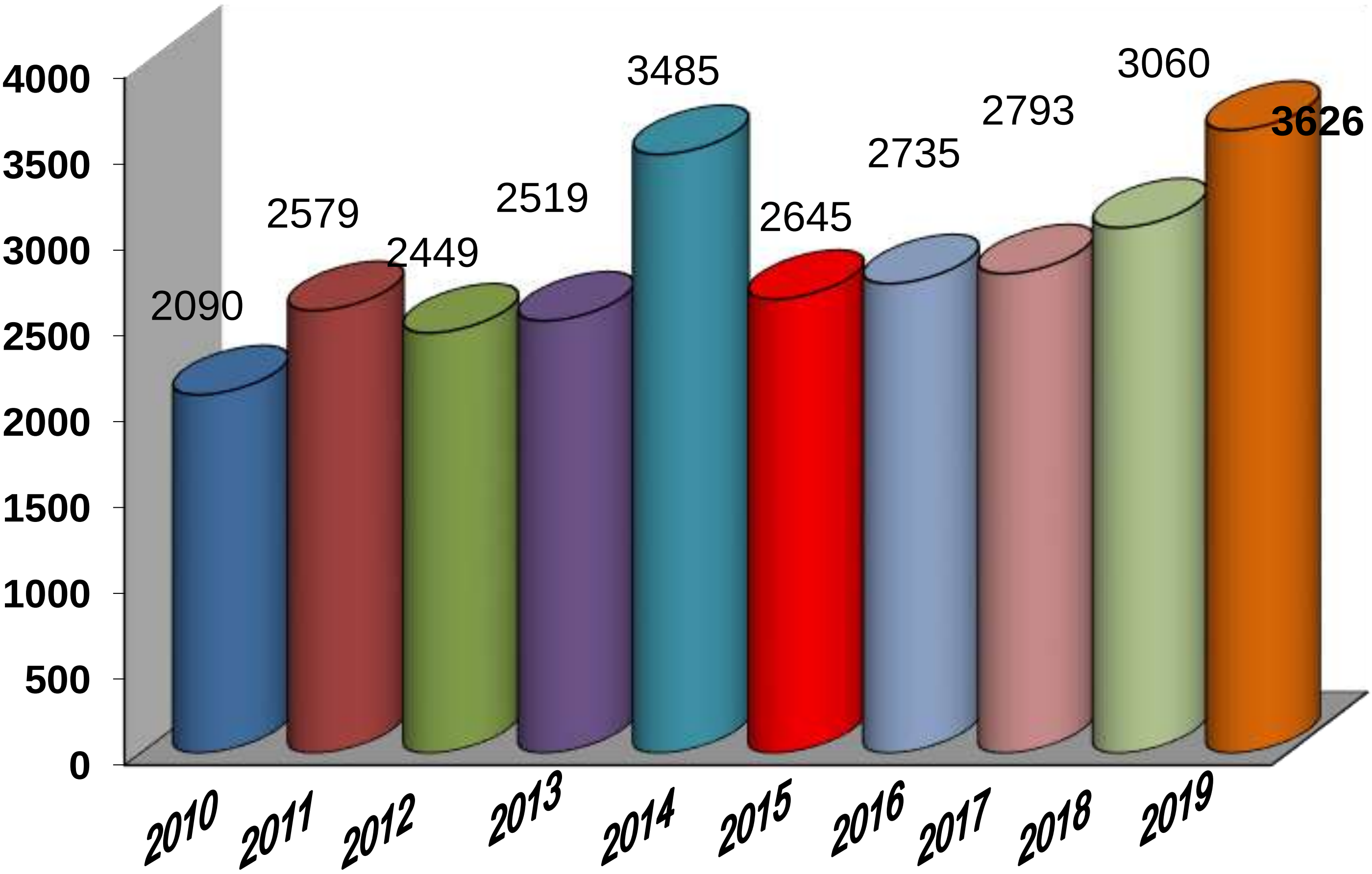
Mois	Nombre d'accidents
Janvier	307
Février	281
Mars	290
Avril	303
Mai	319
Juin	**347**
Juillet	338
Août	297
Septembre	282
Octobre	287
Novembre	284
Décembre	291
TOTAL	**3 626**



Les mois de Mai, Juin et Juillet se démarquent nettement des autres mois de l'année.

3.8.d - Évolution temporelle des accidents de la circulation de 2010 à 2019 :

	Année									
Accident	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**
	2 090	2 579	2 449	2 519	3 485	2 645	2 735	2 793	3 060	**3 626**

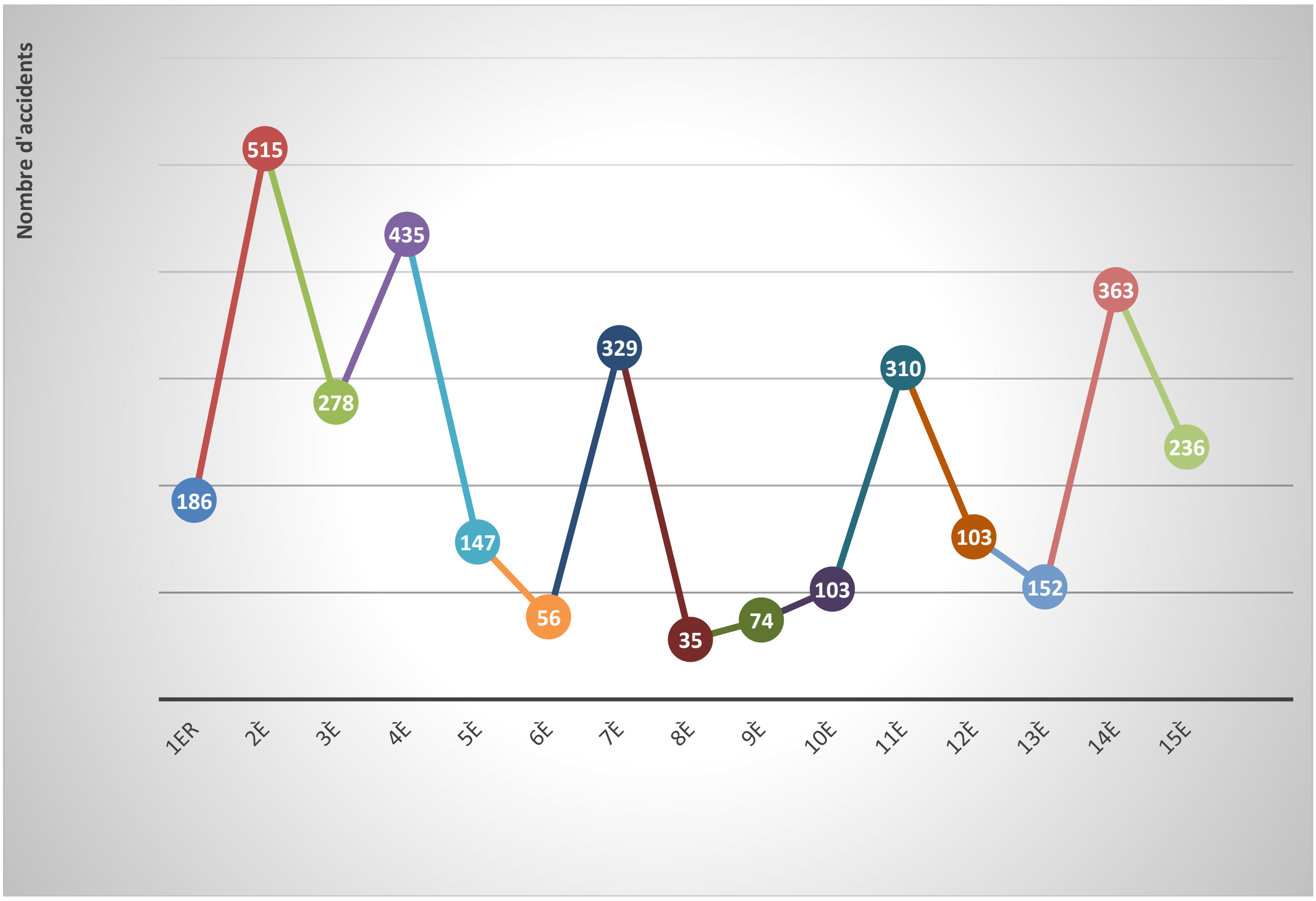


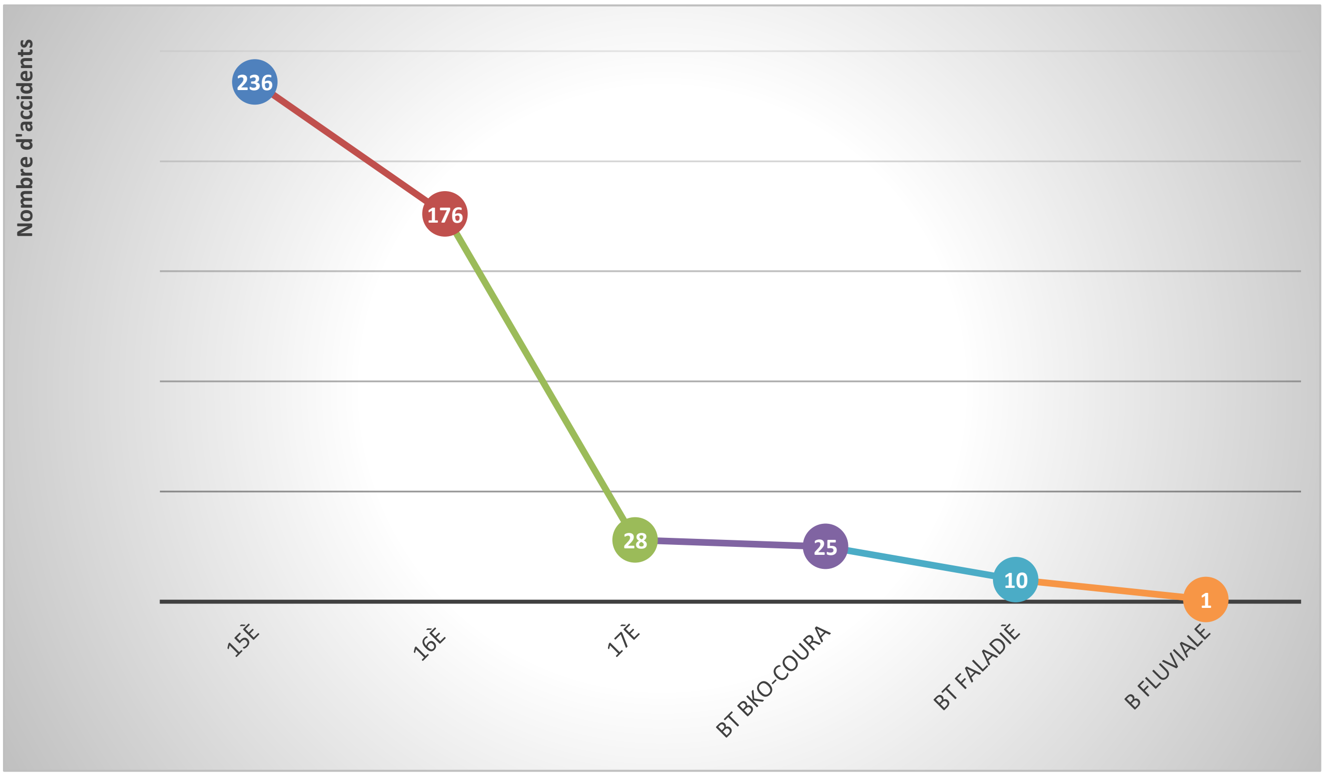
L'évolution comparée des quatre (04) dernières années nous permet visuellement et rapidement de noter globalement que le nombre d'accidents augmentent assez significativement.
En 2019, l'accidentalité routière dans le District atteint le niveau de seuil le plus haut de la décennie.

3.9. <u>Répartition du nombre d'accidents corporels par Commissariat de Police et de Brigade de Gendarmerie</u> :

Commissariats de Police/Brigade de Gendarmerie	Nombre d'accidents
Com.Pol 1er Arrondissement	186
Com.Pol 2ème Arrondissement	**515**
Com.Pol 3ème Arrondissement	278
Com.Pol 4ème Arrondissement	435
Com.Pol 5ème Arrondissement	147
Com.Pol 6ème Arrondissement	77
Com.Pol 7ème Arrondissement	329
Com.Pol 8ème Arrondissement	56
Com.Pol 9ème Arrondissement	74
Com.Pol 10ème Arrondissement	103
Com.Pol 11ème Arrondissement	310
Com.Pol 12ème Arrondissement	152
Com.Pol 13ème Arrondissement	105
Com.Pol 14ème Arrondissement	383
Com.Pol 15ème Arrondissement	236
Com.Pol 16ème Arrondissement	176
Com.Pol 17ème Arrondissement	28
Brigade de Gendarmerie Bamako-coura	25
Brigade de Gendarmerie Faladiè	10
Brigade Fluviale de la Gendarmerie	01
TOTAL	**3 626**

Le Commissariat de Police chargé du 2ème Arrondissement enregistre à lui seul 14,20% des accidents du District de Bamako, en évidente corrélation avec le taux de gravité (89,02%) de la Commune III. Aussi, le Commissariat de Police chargé du 4ème Arrondissement suit la même tendance en rive droite du District de Bamako.

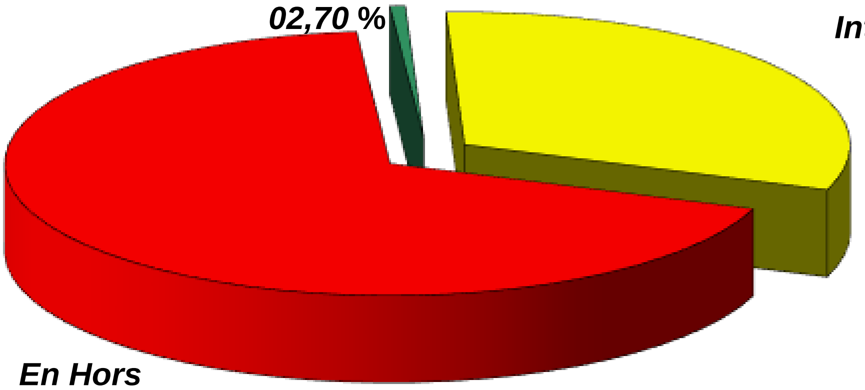

Nombre d'accidents
515
435
363
329
310
278
236
186
147
56
35
74
103
103
152
1ER
2È
3È
4È
5È
6È
7È
8È
9È
10È
11È
12È
13È
14È
15È


Nombre d'accidents
236
176
28
25
10
1
15È
16È
17È
BT BKO-COURA
BT FALADIÈ
B FLUVIALE

3.10. Localisation des accidents sur les voies :

Localisation	Nombre d'accidents	Taux
Intersection	1 368	37,73%
Hors Intersection	**2 160**	**59, 57 %**
Non précisés	98	02,70%
TOTAL	**3 626**	**100 %**

Rien d'étonnant dans ces résultats puisque les sections courantes permettent de circuler à grande vitesse. Le score de 59,57% du nombre d'accident «en Hors Intersection», met en exergue une fois de plus, la question de cette vitesse adoptée (excessive ou inappropriée) et la traversée de chaussée hasardeuse des piétons.



➩ Part des Accidents sur les grands Axes /Voies Critiques :

N°	Voie	Nombre d'accidents en 2018	Nombre d'accidents en 2019	Écart
1	Avenue OUA (Pont des Martyrs – Tour de l'Afrique)	**315**	**354**	**+ 39**
2	Route Nationale 5 (Route de Sébénikoro)	189	208	+ 19
3	Avenue Martin Luther KING (Route de Torokorobougou)	183	198	+ 15
4	Avenue CEDEAO (Pont FADH – Aéroport)	149	166	+ 17
5	Avenue ALQOODS (Route de Koulikoro)	112	127	+ 15
6	Route Nationale 6 (Route de Ségou/ Tour de l'afrique - Yirimadio)	72	99	+ 27
7	Avenue Cheick ZAYED (Route de Lafiabougou)	62	78	+ 16
8	Route Nationale 3 (Route de Samé)	63	75	+ 12
9	Trente Mètres / Prolongement	38	41	+ 03
10	Route Nationale 7 (Route de Sikasso)	17	45	+ 28
11	Boulevard du Peuple	03	04	+ 01

En 2019, l'accidentalité a pris l'ascenseur sur toutes les Voies Critiques.

IV - ANALYSE SOMMAIRE DE SÉCURITÉ

« Un bilan sombre, des efforts à poursuivre » :

Le bilan 2019 de la sécurité routière pour le District de Bamako est décourageant, tous les indicateurs étant à la hausse. Les chiffres restent préoccupants et il est de la responsabilité de tous de poursuivre les efforts pour fléchir cette tendance et épargner des vies. La mobilisation des services de l'État, des Collectivités et des forces de l'ordre demeurera totale pour l'année à venir.
Après une année 2018 difficile, l'accidentalité routière dans le District de Bamako remonte au niveau des seuils les plus hauts de la décennie (2010-2019).
Toutefois, si les constats faits sur l'évolution de l'accidentalité routière montrent que tous les indicateurs (nombres d'accidents, de tués, de blessés) sont spectaculairement en hausse, l'évolution du nombre de victimes oblige à davantage d'attention et de prudence.
En effet en 2019, avec 176 tués et 4379 blessés, le nombre des victimes est en hausse de de 15,37% par rapport à 2018.
Autre fait marquant pour cette année 2019, les chiffres des accidents corporels dans le District de Bamako font ressortir la problématique de l'accidentalité des engins tricycles avec leur implication déterminante de l'ordre de 02%.
En 2019, on dénombre 3626 accidents corporels de la circulation dans le District de Bamako, 176 personnes ont été tuées, dont notamment 42 piétons, 07 tricyclistes, 101 motocyclistes, 19 automobilistes, 07 usagers des transports en commun et aucun décès d'usagers de poids lourds.
Si en 2018, l'espoir suscité par la baisse du nombre de tués (138), malgré un bilan médiocre, 2019 a vu s'estomper cet espoir avec une augmentation du nombre de tués (176) ; ainsi, 38 vies n'ont ainsi pu être épargnées par rapport à 2018. C'est dire que cette détérioration doit cependant être regardée avec préoccupation. La gravité globale des accidents, malgré la très légère diminution (soit 0,02%) démontre que le niveau de risque est resté identique et stagnant.
Dans presque 09 accidents sur 10, la faute de comportement d'un usager est en cause, qu'il soit piéton ou conducteur d'un véhicule motorisé. Ce niveau élevé des fautes de comportements se retrouve à travers les constats et les contrôles réalisés par les policiers et les gendarmes. Force est de constater qu'en matière d'infractions de délits de mauvais comportements des usagers qu'il n'y a malheureusement pas d'amélioration cette année dans le District de Bamako.

« Une Évolution des Victimes selon les catégories d'Usagers » :

Un changement de perspective permet de distinguer le coût humain en termes de victimes selon les catégories d'usagers de la route (piétons, les usagers des 2 ou 3 roues à moteur…).
Cette approche facilite l'observation des catégories qui encourent le plus de risque et par là-même, amène à préciser les points sensibles sur lesquels il faut agir.

- **Les Piétons :**

Le nombre des accidents impliquant des piétons a fortement augmenté en 2019 (+211) par rapport à 2018.
Pour autant, la gravité des accidents pour les piétons, a baissé de -11 ;28%.

Si les piétons peuvent parfois adopter des comportements inappropriés (on pense aux traversées de voies en dehors des passages réservés à cet effet ou alors que les feux tricolores sont verts pour les véhicules), en raison du poids et du volume qu'ils représentent, ils se trouvent donc de fait, en situation de plus grande vulnérabilité.

- **Les 2 Roues motorisées :**

Comme pour l'ensemble des usagers de la route (sauf les usagers des Poids Lourds), la sécurité de ceux des deux (02) Roues motorisées ne s'est guère améliorée
La mortalité des motocyclistes est en hausse en 2019 soit 101 tués contre 86 en 2018 soit 15 tués de plus par rapport à 2017 (17%). La hausse concerne surtout les jeunes des tranches d'âge de 18 à 25 ans et de 26 à 35 ans.
Le nombre des blessés en 2019 (3 199) est légèrement plus important qu'en 2018 (2 950) soit de 8,44%.
La réflexion aurait dès lors le mérite de déterminer si les mesures répressives et les campagnes de prévention n'ont pas eu d'efficacité sur ces Usagers des deux (02) Roues motorisés.
La sensibilisation régulière des adolescents et des jeunes adultes, doit permettre de gagner encore des résultats positifs dans cette frange de la population.

- **Les 3 Roues motorisées (Tricyclistes):**

Comparativement aux piétons en 2019, les « tricyclistes » payent un tribut moins lourd à la route, que ce soit en nombre de blessés (58) ou de tués (07).
La sécurité des tricyclistes s'est dégradée entre 2018 et 2019 dans un contexte de leur fulgurante augmentation dans la ville. Le nombre de tué dans cette catégorie est passé de zéro (0) à sept (07) décès en un an. Conséquemment le nombre de victimes a significativement bondé dans le même sens. Ce type de transport est attributaire de 64 collisions au cours de l'année 2019. Sa part de la mortalité (3,55%), en appelle à la vigilance.
Nous sommes alors dans une situation de vulnérabilité comparable à celle des piétons. À ce jour, comme moyen de transport dans le District de Bamako, il devient une nécessité de porter un regard nouveau sur la situation de cette catégorie d'usagers, au regard des enjeux de circulation et de son austérité sur la sécurité routière.

- **Les Véhicules Légers :**

Le nombre de Véhicules Légers (Voitures Particulières) en circulation s'est visiblement accru au cours de ces dernières années et conséquemment on observe à la fois que ces voitures sont aujourd'hui souvent impliquées dans des accidents qu'auparavant et que le nombre des victimes a plus que doublé de 2018 à 2019.

- **Les Véhicules de Transports Collectifs Urbains :**

Considérés comme à l'origine des perturbations du trafic, le transport collectif renoue avec la violence routière. Tous les indicateurs les concernant ont repris spectaculairement l'ascenseur. Entre outre, la courbe de l'évolution du nombre de tués sur les deux dernières années consécutives fluctue de manière importante (+85,57%). Après avoir connu une stagnation le nombre de victimes a aussi subi une remontée importante en 2019, où ce nombre est revenu à un niveau nettement supérieur à la moyenne de ces deux dernières années (4 252).

- **Les Véhicules Poids lourds :**

Peu représentatifs en nombre dans la circulation, cette catégorie de transport se révèle impliquée dans les accidents généralement très graves, avec à la clé des victimes décédées.
Pourtant les usagers de poids lourds en 2019 n'ont subi aucun décès tout comme en 2018. Dans la même foulée, ils améliorent leur score avec 13 Victimes de moins qu'en 2018.

« Des Enjeux importants » :

Les enjeux sont fondés essentiellement sur le partage de la route et de la rue.
S'il est un domaine où le partage de l'espace doit être une réalité, il s'agit bien de la circulation routière. Voitures, poids-lourds, engins agricoles, moto, vélo, piétons, etc. doivent pouvoir circuler en toute sécurité sur un espace commun. Les piétons, les cyclistes usagers de deux-roues et trois roues motorisées sont les plus vulnérables en cas de conflit avec un autre véhicule. Les motocyclistes et usagers de tricycles font l'objet d'un enjeu spécifique, car ils peuvent être soit victimes d'un accident avec un autre véhicule (par exemple : choc moto / VL), soit victimes d'un accident où ils sont seuls en cause.

De la même manière qu'en 2018, les tranches d'âge en sur-risque sont toujours les 18-25 et 26-35 ans, avec une évolution du nombre de victimes de +18,31% et +6,15 % en 2019.

À l'autre extrême de la pyramide des âges, les seniors de plus de 60 ans au nombre de 180, ont été impliqués dans les accidents (2,5%). Leur protection reste un enjeu important.

C'est sur les routes à plus fort trafic (pénétrantes à double sens, avec ou sans séparateur central, les plus larges et les plus droites concentrent les accidents les plus nombreux et les plus graves (32%), un pourcentage qui figure parmi les plus élevés du reste du réseau qui présage un risque de mourir plus probable dans les accidents de la circulation.
Il faut alors continuer le travail de construction et de réhabilitation constant des voies urbaines**.**
En finalité le respect des règles de sécurité par tous, la prudence, et le partage de la route devront constituer les principaux enjeux à aborder dans les actions de sensibilisation

« ***Des Actions envisageables » :***

Puisque que le risque d'être victime d'un accident ou de subir des blessures graves a constamment augmenté dans le District de Bamako au cours de la dernière décennie, il devient inacceptable de relâcher les efforts destinés à poursuivre l'amélioration de la sécurité sur les routes. Au regard de la situation tout de même préoccupante, toute une série de points différents nécessite de mener plusieurs actions. À ce propos, il est recommandé d'accorder une priorité également importante aux mesures relatives à la visite technique des automobiles, aux infrastructures routières et de renforcer la perception du risque de tous les usagers. De plus, les domaines de la législation, de la surveillance du trafic, des secours et de l'éducation routière sont susceptibles d'apporter une contribution importante au recul du nombre de morts et de blessés graves sur les routes.

D'autres actions méritent d'être encouragées par les pouvoirs publics :

- continuer à assurer les meilleures cadres de collaboration pour les questions de sécurité routière de tous les acteurs travaillant pour le compte de la sécurité routière;
- Elaborer des programmes et des plans d'action relatifs à la sécurité routière, qui devraient avoir une large perspective de la prévention des accidents de la circulation routière, en accordant une attention particulière aux besoins en matière de sécurité des usagers de la route vulnérables, notamment grâce à des améliorations des transports publics et à la création d'espaces pour les piétons et les conducteurs des deux et trois Roues;
- accorder une attention particulière à des facteurs de risque tels que la non-utilisation des ceintures de sécurité, la non-utilisation des casques, la conduite sous l'influence de l'alcool, l'utilisation du téléphone portable pendant la conduite, l'excès de vitesse ainsi qu'à la mise en place de l'infrastructure appropriée (voies réservées, sites propres, notamment en adoptant et en appliquant la législation à cet effet, en menant des campagnes de sensibilisation et en appliquant des méthodes appropriées pour suivre et évaluer les interventions en cours);
- continuer à veiller au bon état des routes avec les services des routes, exhorter le contrôle technique à continuer à améliorer la sécurité des véhicules.

Mais les efforts devrons être concentrés sur le facteur comportemental et agir avec détermination si l'on veut diminuer significativement le nombre d'accidents des usagers de la ville de Bamako en circulation.

V - CONCLUSION

L'espace routier est un des espaces publics les plus partagés dans la société et des plus animés rendant compte de la vie quotidienne. Il n'en demeure pas moins qu'il comporte des risques et des dangers dus à l'état des infrastructures, à l'organisation et au comportement des usagers. Le facteur humain constitue une dimension majeure de la problématique des accidents et de la sécurité routière.

L'accident est un phénomène involontaire et aléatoire dont aucune personne usagère de la route n'est à l'abri. La probabilité d'avoir un accident existe dès qu'une personne utilise la route pour se déplacer d'un endroit à un autre pour un motif ou un autre.

Certes, nous ne pourrons jamais éviter totalement, donc éradiquer ce phénomène d'accident, mais nous pouvons réduire son intensité, sa gravité et ses dégâts par l'application de diverses mesures préventives de sécurité. Ces mesures ne doivent pas être prises d'une manière arbitraire ou ponctuelle, mais d'une manière logique et stratégique répondant à un objectif clair et ciblant les facteurs les plus déterminants d'un accident.

Plusieurs observations ont montré que cette efficacité des actions préventives est tributaire de la manière d'influencer et de discipliner le comportement des conducteurs. Elles ont montré que la perception du risque constitue l'élément dissuasif pour réduire l'occurrence ainsi que la gravité des accidents.

Au volant, chacune de nos actions peut contribuer à sauver une vie, une vie qui pourrait être la nôtre ou celle des passagers que nous transportons ou celle d'un de nos proches ou celle de quelqu'un que nous ne connaissons pas mais qui a lui aussi des proches, des gens qui l'attendent.

« Restons en permanence concentrés sur notre conduite et soyons attentifs à tous les autres usagers de la route ».

ANNEXES

☞ **Nombre d'accidents de 2015 à 2019 :**

	Année					Total
	2015	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	
Nombre d'accidents	2 645	2 735	2 793	3 060	3 626	**14 859**

☞ **Répartition des victimes de 2015 à 2019 :**

Type de Victimes	Année					**Total**
	2015	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	
Tués	156	151	194	138	176	**815**
Blessés graves	2 018	1 857	1 609	1 372	1 576	**8 432**
Blessés légers	1 434	1 670	1 931	2 438	2 803	**10 276**
Nombre de Victimes	**3 608**	**3 678**	**3 734**	**3 948**	**4 555**	**19 523**

☞ **Victimes selon les types d'usagers dans les accidents de 2015 à 2019 :**

		Total

Type d'Usagers	Année					
	2015	2016	2017	2018	2019	
Piétons	678	662	657	656	758	**3 411**
2Roues / Tricycles	2 716	2 732	2 769	3 084	3 369	**14 670**
Véhicules Légers	123	140	130	107	270	**770**
Transports Collectifs	86	130	122	87	153	**578**
Poids lourds	05	14	56	14	05	**94**
Total	**3 608**	**3 678**	**3 734**	**3 948**	**4 555**	**19 523**

DISTRIBUTION SPATIALE DES ACCIDENTS 2019

LOCALISATION	NOMBRE
BANCONI	44
DJELIBOUGOU	36
BOULKASSOUMBOUGOU	38
FADJIGUILA	10
SIKORONI	03
SOTUBA	214
NIARELA	25
BOZOLA	9
BAGADADJI	4
MEDINA COURA	60
QUINZAMBOUGOU	137
ZONE INDUSTRIELLE	1
HIPPODROME	59
BAMAKO- COURA	57
BOLIBANA	31
OUOLOFOBOUGOU	67
BADIALAN I	8
BADIALAN II	28
BADIALAN III	21
DARSALAM	47
KOULOUBA	55
N'TOMIKOROBOUGOU	32

NIOMIIRAMBOUGOU	4
SIRAKORO - DOUNFING	30
SAME	61
QUARTIER DU FLEUVE	190
ROUTE DE BANCONI RAZEL	1
LAFIABOUGOU	72
LOCALISATION	**NOMBRE**
SEBENIKORO	75
DJIKORONI-PARA	99
TALIKO	1
HAMDALLAYE	91
LASSA	3
SIBIRIBOUGOU	1
DAOUDABOUGOU	160
KALABAN COURA	80
SABALIBOUGOU	64
QUARTIER MALI	118
BACO-DJIKORONI	99
BADALABOUGOU	118
TOROKOROBOUGOU	67
YIRIMADIO	35
MISSABOUGOU	14
SOKORODJI	2
BANANKABOUGOU	22
MAGNAMBOUGOU	76
SOGONIKO	93
FALADIE	69
NIAMAKORO	44
SENOU	29
ACI 2000	41

SIRAKORO -MEGUETANA	5
KANADJIGUILA	11
CENTRE COMMERCIAL	81
CITE ADMINISTRATIVE	9
PONT FADH	24
PONT DES MARTYRS	36
ROND-POINT DE LA NATION / AVENUE DU 05 SEPTEMBRE	6
LOCALISATION	**NOMBRE**
AVENUE KWAME KRUMAH	35
AVENUE MAMADOU KONATE	2
AVENUE MODIBO KEITA	3
AVENUE DE LA NATION	10
AVENUE DE LA LIBERTE	3
DJICORONI	8
BOULEVARD DE L'INDEPENDANCE	6
AVENUE KASSE KEITA	10
AVENUE ALQOODS	127
MISSIRA	9
BOULEVARD DU PEUPLE	4
ROUTE DE SOTUBA	25
N'GOLONINA	10
AVENUE OUA	354
AVENUE CEDEAO	166
AVENUE CHEICK ZAYED	78
TITIBOUGOU	17
ROUTE DE KOULIKORO	10
DJELIBOUGOU	26
SIKORO	8
LOGEMENTS SOCIAUX YIRIMADIO	9
NIAMANA	15
KALABAN-ACI	4
GARANTIGUIBOUGOU	109

BADALA - SEMA	4
BADALA - GESCO	2
FALADIE - SEMA	7
ECHANGEUR DU BABEMBA	3
KONATEBOUGOU	7
SANGAREBOUGOU	4
FOMBABOUGOU	7
LOCALISATION	**NOMBRE**
FASO KANU	3
AVENUE MARTIN L. KING	198
AVENUE RAOUL FOLLEREAU	12
NAFADJI	8
PLACE - RUE CAN/LAFIA	2
ECHANGEURS MULTIPLES	8
AVENUE DE LA MARNE	2
KOROFINA	16
BRETELLE DU PONT FADH	6
VOIE EXPRESS BADALA	6
CONTRE-ALLEE / AV.OUA	6
AUTOGARE DE SOGONIKO	23
TOUR DE L'AFRIQUE	1
BRETELLE HOTEL SALAM	7
RN5/ RN6 / RN7	352
AVENUE VAN VOLLOHOVEN	1
RUE FANKELE DIARRA	1
PLACE DE LA LIBERTE	2
BADIABOUGOU	2
KALABAMBOUGOU	1
DIAKINEBOUGOU	1
CITE DU NIGER	1
FOYER DE L'AIR	10
STOP KONARE	14

DRAMANEBOUGOU	2
MAMARYBOUGOU	4
OUENZIMBOUGOU	4
KONATEBOUGOU	6
TOTAL GENERAL :	**3 626**

DISTRIBUTION SPATIALE DES VICTIMES D'ACCIDENTS 2019

LOCALISATION	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGERS	TOTAUX
BANCONI	1	50	11	**62**
DJELIBOUGOU	0	9	10	**19**
BOULKASSOUMBOUGOU	0	8	18	**26**
FADJIGUILA	0	11	1	**12**
SIKORONI	0	6	3	**9**
SOTUBA	3	36	59	**98**
NIARELA	0	3	17	**20**
BOZOLA	0	0	8	**8**
BAGADADJI	0	1	3	**4**
MEDINA COURA	1	13	36	**50**
QUINZAMBOUGOU	0	2	6	**8**
ZONE INDUSTRIELLE	1	2	2	**5**
HIPPODROME	2	3	51	**56**
BAMAKO- COURA	0	31	20	**51**
BOLIBANA	0	11	25	**36**
OUOLOFOBOUGOU	1	12	32	**45**
BADIALAN I	0	3	4	**7**
BADIALAN II	0	9	22	**31**
BADIALAN III	0	14	15	**29**
DARSALAM	1	61	46	**108**

KOULOUBA	0	17	20	**37**
N'TOMIKOROBOUGOU	1	22	14	**37**
NIOMIIRAMBOUGOU	0	3	5	**8**
SIRAKORO - DOUNFING	0	3	6	**9**
SAME	5	47	49	**101**
QUARTIER DU FLEUVE	1	24	30	**55**
ROUTE DE BANCONI RAZEL	0	1	3	**4**
LOCALISATION	**TUES**	**BLESSES GRAVES**	**BLESSES LEGERS**	**TOTAUX**
LAFIABOUGOU	1	31	104	**136**
SEBENIKORO	1	40	61	**102**
DJIKORONI-PARA	4	35	34	**73**
TALIKO	0	1	0	**1**
HAMDALLAYE	2	27	92	**121**
LASSA	0	3	6	**9**
SIBIRIBOUGOU	1	3	2	**6**
DAOUDABOUGOU	9	24	74	**107**
KALABAN COURA	3	7	97	**107**
SABALIBOUGOU	2	11	57	**70**
QUARTIER MALI	3	8	27	**38**
BACO-DJIKORONI	1	39	60	**100**
BADALABOUGOU	4	23	54	**81**
TOROKOROBOUGOU	7	20	56	**83**
YIRIMADIO	9	35	17	**61**
MISSABOUGOU	3	6	9	**18**
SOKORODJI	0	1	0	**1**
BANANKABOUGOU	2	7	15	**24**
MAGNAMBOUGOU	0	12	74	**86**
SOGONIKO	0	11	116	**127**
FALADIE	2	5	58	**65**
NIAMAKORO	0	0	3	**3**

SENOU	0	8	5	**13**
ACI 2000	0	23	25	**48**
SIRAKORO -MEGUETANA	0	2	5	**7**
KANADJIGUILA	0	2	7	**9**
CENTRE COMMERCIAL	4	64	29	**97**
CITE ADMINISTRATIVE	0	2	6	**8**
PONT FADH	1	11	11	**23**
PONT DES MARTYRS	0	2	3	**5**
LOCALISATION	**TUES**	**BLESSES GRAVES**	**BLESSES LEGERS**	**TOTAUX**
ROND-POINT DE LA NATION / AVENUE DU 05 SEPTEMBRE	0	2	4	**6**
AVENUE KWAME KRUMAH	1	3	13	**17**
AVENUE MAMADOU KONATE	0	2	6	**8**
AVENUE MODIBO KEITA	0	2	7	**9**
AVENUE DE LA NATION	1	9	12	**22**
AVENUE DE LA LIBERTE	0	1	0	**1**
DJICORONI	0	4	8	**12**
BOULEVARD DE L'INDEPENDANCE	3	9	15	**27**
AVENUE KASSE KEITA	1	3	4	**8**
AVENUE ALQOODS	3	33	78	**114**
MISSIRA	0	2	7	**9**
BOULEVARD DU PEUPLE	0	1	3	**4**
ROUTE DE SOTUBA	1	15	24	**40**
N'GOLONINA	0	3	7	**10**
AVENUE OUA	5	42	48	**95**
AVENUE CEDEAO	8	20	114	**142**
AVENUE CHEICK ZAYED	1	9	16	**26**
TITIBOUGOU	1	10	23	**34**
ROUTE DE KOULIKORO	2	17	33	**52**
DJELIBOUGOU	0	10	15	**25**

SIKORO	0	7	12	**19**
LOGEMENTS SOCIAUX YIRIMADIO	0	5	6	**11**
NIAMANA	0	13	25	**38**
KALABAN-ACI	1	8	14	**23**
GARANTIGUIBOUGOU	2	13	45	**60**
BADALA - SEMA	0	2	5	**7**
BADALA - GESCO	0	1	6	**7**
FALADIE - SEMA	1	3	9	**13**

LOCALISATION	**TUES**	**BLESSES GRAVES**	**BLESSES LEGERS**	**TOTAUX**
ECHANGEUR DU BABEMBA	1	3	8	**12**
KONATEBOUGOU	0	3	6	**9**
SANGAREBOUGOU	0	2	4	**6**
FOMBABOUGOU	1	3	6	**10**
FASO KANU	0	2	3	**7**
AVENUE MARTIN L. KING	0	2	1	**3**
AVENUE RAOUL FOLLEREAU	0	1	11	**12**
NAFADJI	0	10	1	**11**
PLACE - RUE CAN/LAFIA	1	2	4	**7**
ECHANGEURS MULTIPLES	0	10	11	**21**
AVENUE DE LA MARNE	0	1	1	**2**
KOROFINA	0	15	5	**20**
BRETELLE DU PONT FADH	0	3	12	**15**
VOIE EXPRESS BADALA	1	7	10	**18**
CONTRE-ALLEE / AV.OUA	0	4	5	**9**
AUTOGARE DE SOGONIKO	0	2	38	**40**
TOUR DE L'AFRIQUE	0	4	9	**13**
BRETELLE HOTEL SALAM	0	5	4	**9**
RN5 /RN6 / RN7	14	46	84	**144**

AVENUE VAN VOLLOHOVEN	0	0	1	**1**
RUE FANKELE DIARRA	0	0	1	**1**
PLACE DE LA LIBERTE	0	1	3	**4**
BADIABOUGOU	0	2	4	**6**
KALABAMBOUGOU	0	2	5	**7**
DIAKINEBOUGOU	0	1	1	**2**
LOCALISATION	**TUES**	**BLESSES GRAVES**	**BLESSES LEGERS**	**TOTAUX**
CITE DU NIGER	0	1	1	**2**
FOYER DE L'AIR	1	5	14	**20**
STOP KONARE	2	7	55	**64**
DRAMANEBOUGOU	0	1	1	**2**
MAMARYBOUGOU	0	0	3	**3**
OUENZIMBOUGOU	0	3	5	**8**
KONATEBOUGOU	0	1	1	**2**
TOTAUX	**176**	**1 576**	**2 803**	**4 555**

-*-*-*-*-*-*-*-*-*-*-*-*-*-*-*--*-*-*-*-*-*-*-*-*-*-*--*-*-*-*-*--*-*-*-*-*-*-*-*-*-*-*-*-*-*-