

LA SECURITE ROUTIERE AU MALI: ETAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

6eme CONFÉRENCE DE L'IRTAD

10-12 Octobre 2017

PALM PLAZA HÔTEL & SPA - Marrakech - Maroc



Tidiani I Déka DIABATE
Manager Exécutif AGORA CONSULTING

PLAN DE L'EXPOSE

- Introduction
- Contexte Régional
- Etat des lieux de la sécurité routière au Mali
 - Contexte général
 - Etat des lieux
- Les perspectives en matière de sécurité routière
- Conclusion

INTRODUCTION

La mobilité étant un besoin vital et un droit fondamental pour les hommes, le fait de l'offrir à tout le monde en même temps et dans tous les sens s'accompagne souvent d'une insécurité routière dont les accidents de la circulation en sont une manifestation. Cette insécurité routière qui résulte d'un dysfonctionnement du système de mobilité prend de plus en plus des proportions inquiétantes dans nos pays.

Au Mali ,on a frôlé 2 morts et 38 blessés par jour suite à un accident de la route dont 60% des victimes sont des usagers des deux roues et près de 50% sont des jeunes.

Plus de 90% des décès sur les routes surviennent dans les pays à revenu faible ou Intermédiaire. C'est dans la Région africaine que les taux de mortalité sont les plus élevés. OMS prévoit que, d'ici 2030, les accidents de la Route deviendront la cinquième cause de décès.

Une analyse des données des statistiques des accidents au Mali de 2014 à 2016 donne Les résultats suivants :

9191 Victimes en 2014 ; **8617** Victimes en 2015 ; **7565** victimes en 2016.

Les principaux facteurs d'accidents au Mali sont liés au comportement .l'état des véhicule s et a la la route et son environnement.

CONTEXTE REGIONAL

C'est à partir **de 2004** a la suite de la journée Mondiale de la Santé consacrée a la Sécurité routière par OMS et le rapport mondial accablant sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation (NU, OMS, BM).

Que l'alerte de la sécurité routière sonna en Afrique

- ❑ Conférence africaine sur la sécurité routière en 2007 (Déclaration d'Accra)= *10% du montant des projets routiers consacrés au volet sécurité routière*
- ❑ Cadre réglementaire de la sécurité routière de l'UEMOA : schéma harmonisé de gestion de la Sécurité Routière=*une politique nationale, un organisme consultatif multisectoriel ,un organisme directeur, un fonds autonome de sécurité routière*
- ❑ conférence des ministres des transports de l'Union Africaine tenue du 21 et 25 novembre 2011 à Luanda (Angola) avec comme objectif de réduire de 50% les accidents mortels d'ici 2020.

ETAT DES LIEUX DE LA SECURITE ROUTIERE AU MALI

CONTEXTE GENERAL

Le Mali est un vaste pays continental d'une superficie de 1 241 238 km² dont les 2/3 sont désertiques et sahéliens. Il est situé dans la partie nord de l'Afrique de l'Ouest et partage plus de 7200 km de frontières avec sept pays voisins.

Le Pays est caractérisé par son enclavement (intérieur Et extérieur) qui rend son développement socio-économique tributaire des transports et particulièrement des transports internationaux de marchandises.

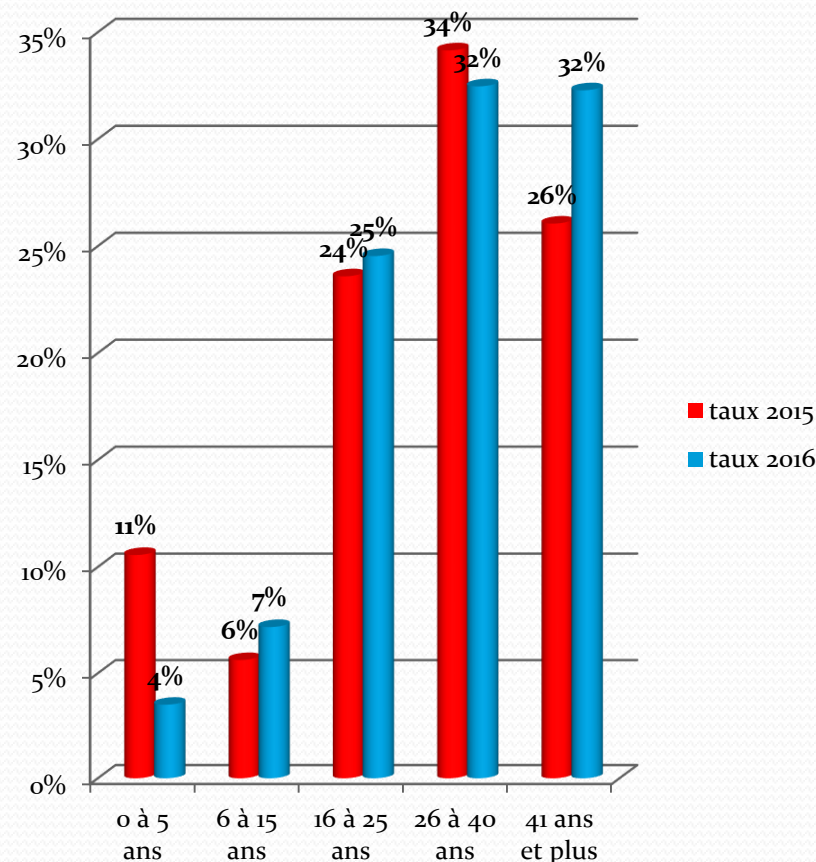
Bamako, la capitale économique et Politique du pays, est située à près de 1000 km de Conakry, le port maritime le plus proche.



La densité routière est de 1,80km/100km² contre une densité cible de 7,17 km/100 km². Cette densité est l'une des plus faibles du monde et de la sous-région (3,1 km/100 km² pour la CEDEAO et 4,7 km/100 km² pour le continent africain) mettant ainsi en exergue le degré d'enclavement du Mali.

Le mali connaît un accroissement spectaculaire de la motorisation conjugué à la forte croissance démographique et à une urbanisation galopante. Ce qui fait de ce pays, un pays ou **la route tue**. A ces éléments s'ajoutent l'inadéquation des infrastructures .les victimes de la route se retrouvent dans la Catégorie des jeunes actifs (18 à 30 ans) mais aussi dans les catégories de population les Plus vulnérables que sont les piétons, les personnes âgées et les enfants.

Victimes par tranches d'âges



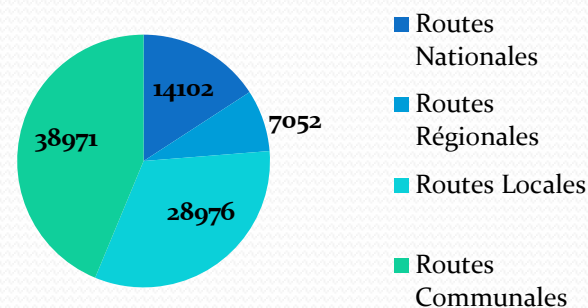
CONTEXTE GENERAL (SUITE)

Le réseau routier classé du Mali compte 89.071 km, dont 14.102 km de routes nationales (15,8%) ; 7.052 km de routes régionales (8%); 28.976 km de routes locales (32,5%) et 38.941 km de routes communales (43,7%).

Un total de 5 461 km de routes revêtues soit 38% du RN

Routes	km
Routes Nationales	14102
Routes Régionales	7052
Routes Locales	28976
Routes Communales	38971

repartition des routes



Cadre institutionnel et réglementaire

Les structures de la sécurité routière ne relèvent pas d'un seul département ministériel. En effet, le décret n° 02-498/P-RM du 05 novembre 2002 fixant les attributions spécifiques des membres du Gouvernement. En vertu de ce décret,

le Ministre de l'Équipement et des transports	élabore et met en œuvre les règles relatives à la circulation et à la sécurité routière
le Ministre de la Sécurité Intérieure et de la Protection Civile	Assure le respect de la loi et le maintien de l'ordre public et de la sécurité ainsi que le contrôle de la réglementation de la circulation sur les voies publiques. Intervient au niveau de l'évacuation
Le Ministère de la Santé	Est responsable des services d'urgence et des soins hospitaliers prodigués aux blessés de la route
Ministre de l'Éducation	est responsable de la sensibilisation des écoliers et des étudiants aux questions de la sécurité routière.

Agence de gestion	☐ Agence Nationale de la sécurité routière (ANASER)
Les services centraux	☐ Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux ☐ Direction Nationale des Routes (DNR)
les organes consultatifs	☐ Le Comité National de Sécurité Routière (CNSR) ☐ La Commission Technique de Retrait de Permis et autorisations de conduire ☐ La Commission Professionnelle de la Circulation Routière
Autres acteurs	☐ Mali Technique Système (MTS); ☐ Le comité des Compagnies d'Assurance du Mali; ☐ Les Auto écoles ; ☐ La Société Civile

La législation et la réglementation : plusieurs lois, décrets et arrêtés notamment

- ❑ Loi N°99-004 du 02 mars 1999 régissant la circulation routière ;
- ❑ Loi N°01-079 du 20 août 2001 portant code pénal ;
- ❑ Arrêté N°00- 1357/MICT-SG du 09 mai 2000 fixant les conditions **d'établissement et de délivrance des permis et des autorisations de Conduire Ainsi que les conditions d'exécution, de prorogation et de restriction de la validité des permis de conduire** ;
- ❑ Arrêté N°00-1359/MICT-SG du 09 mai 2000 fixant le détail des règles applicables aux visites techniques des véhicules ;
- ❑ Arrêté interministériel N°00-1565/MICT-MEATEU du 23/05/2000 fixant **les conditions de signalisation des routes** ;
- ❑ Arrêté interministériel N°00-2911/MICT-MS-SG du 27/10/2000 fixant les **conditions de port de ceinture de sécurité** ;
- ❑ Arrêté N°00-2979/MICT-SG du 03/11/2000 fixant les conditions de transport des personnes et de chargement sur les motocycles tricycles et quadripôles à moteur, vélomoteurs cyclomoteurs et cycles ;
- ❑ Arrêté interministériel N°2012-2016/METLU-MSIPC-MATDAT-SG du 17 juillet 2012 portant institution d'un **système d'information sur les accidents de la circulation routière** ;
- ❑ Décision N°06-41/MIC-SG du 3 octobre 2006 portant sur les caractéristiques d'aptitude à l'emploi des casques de **protection pour les conducteurs et les passagers de motocyclettes et vélomoteurs**.

Mais force est de reconnaître une insuffisance dans l'application des ses différentes lois et règlements.

Caractéristiques de l'insécurité routière

Les principales causes des accidents de la circulation routière sont les suivantes :

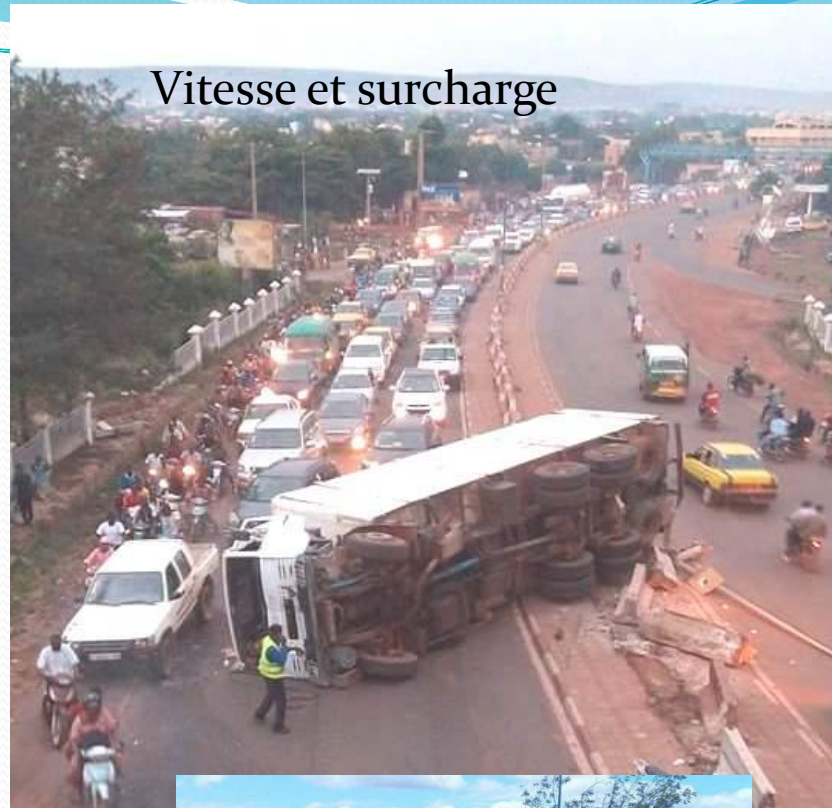
- ❑ **Environnement routier** : dégradation avancée ,occupation anarchique, insuffisance de signalisation,
- ❑ **Véhicules** : mauvais état, vétusté, surcharge, contrôle technique;
- ❑ **2 roues** : casque, support à 3 et plus, Permis de Conduire, vétusté;
- ❑ **Respect des règles** : Excès de vitesse (urbain et interurbain), ceinture de sécurité, alcool/stupéfiant, transport mixte généralisé, stationnement anarchique, téléphone au volant
- ❑ **Secours** : temps d'intervention long, insuffisance du plateau technique des hôpitaux



Transport mixte



Vitesse et surcharge



Véhicule d'un ministre renversé

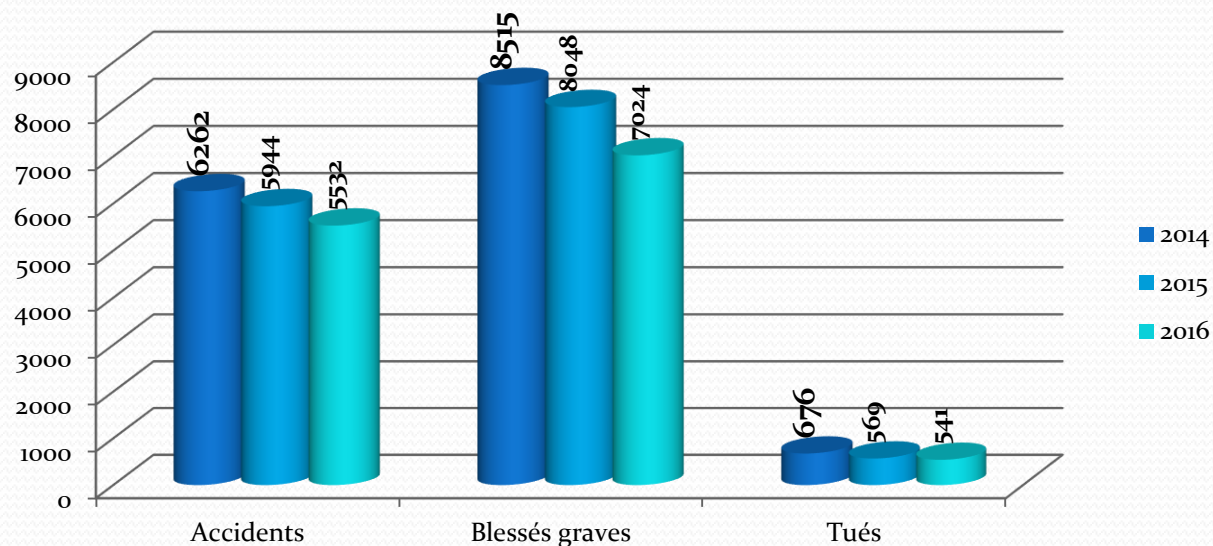


« RECUEIL DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIERE »

De 2014 à 2016,

Tableau récapitulatif des accidents et des victimes par an

Année	Accidents	Blessés graves	Tués
2014	6262	8515	676
2015	5944	8048	569
2016	5532	7024	541



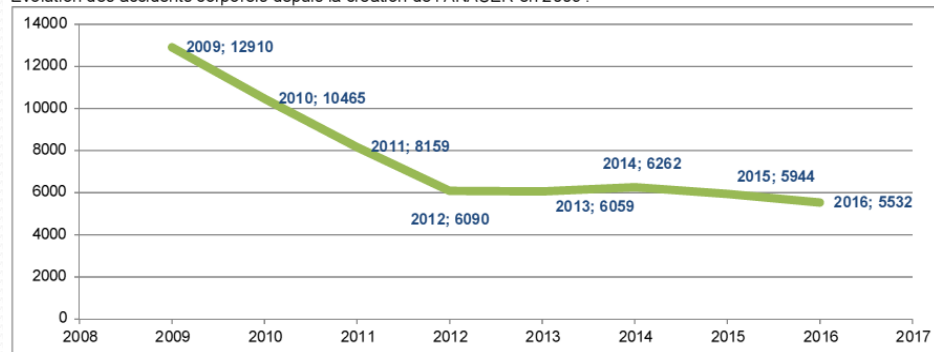
Depuis 2014 une régression est constatée dans les accidents entraînant ainsi une diminution des blessés et des mort sur la route au Mali

Type de collisions

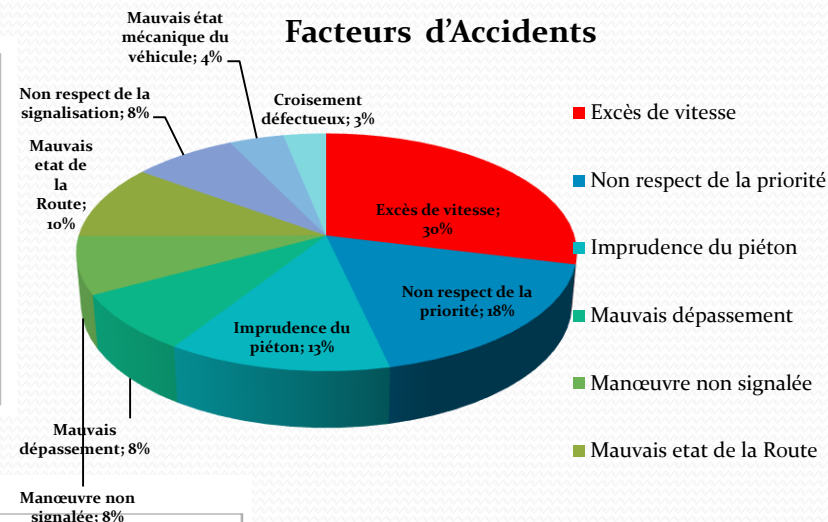
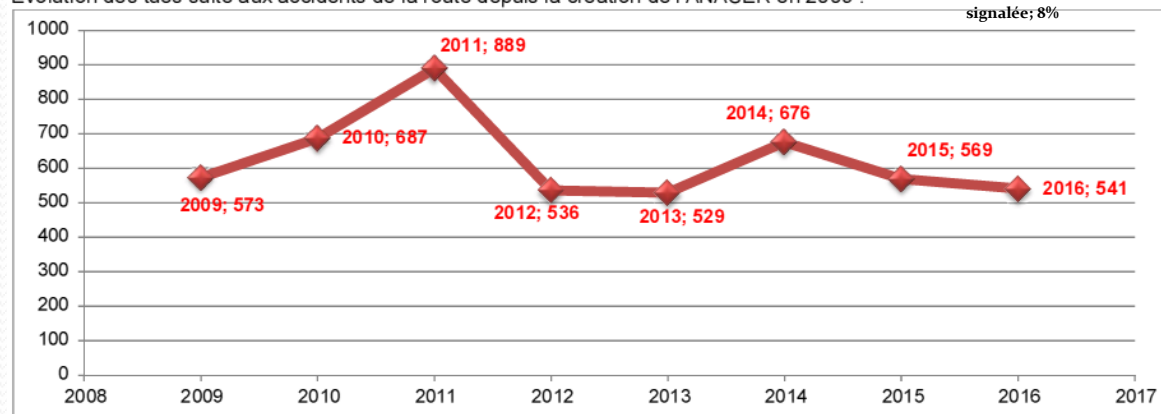
2014	auto-auto	auto-2 R	2 R- 2 R	2 R-piéton	auto-piéton	2 R seule	auto seule	Total
Accident	618	1736	2457	724	424	186	117	6262
Tués	123	193	162	67	77	32	22	676
Blessés Graves	234	879	746	72	47	97	104	2179
Blessés Légers	511	2223	2519	612	425	19	27	6336
2015								
Accident	923	1975	2212	107	92	442	193	5944
Tués	97	145	123	49	74	39	42	569
Blessés Graves	271	956	106	71	42	125	29	1600
Blessés Légers	975	2676	2106	15	37	433	206	6448
2016								
Accident	766	1521	2181	184	127	435	318	5532
Tués	111	120	183	23	39	26	39	541
Blessés Graves	328	811	764	76	54	137	82	2252
Blessés Légers	688	1364	1918	118	112	321	251	4772

Il n'est pas possible d'évaluer de façon précise la dimension et les Caractéristiques des accidents au Mali, en **l'absence d'un système très performant de collecte des données**. Cependant depuis la création de l'ANASER la tendance est à la baisse de façon générale.

Evolution des accidents corporels depuis la création de l'ANASER en 2009 :



Evolution des tués suite aux accidents de la route depuis la création de l'ANASER en 2009 :



ETATS DES ROUTES : DEGRADATION AVANCEE ET SUBMERSSION



Route RN submergée



Niveau de dégradation
élevée d'un route nationale



Transport mixte



Voie submergé après une
pluie

Les perspectives en matière de sécurité routière : Au Mali, le résultat cible à atteindre est de réduire le nombre annuel d'accidents corporels sous la barre des **7500 victimes à l'horizon 2020**

Actions de base : Les actions de base pour renforcer la sécurité routière sont :

- ❑ la réglementation : Code de la **route(relecture)**
- ❑ la délivrance du permis et autorisation de conduire (**auto école passage obligé**)
- ❑ la construction d'infrastructures routières de plus en plus « sûres »
- ❑ le contrôle technique des véhicules (automatisé)
- ❑ le contrôle routier
- ❑ le secours aux victimes (**ambulance médicalisée**)
- ❑ le renforcement de capacités des structures de gestion : CNSR, ANASER, DGGN, DGPN, DGPC, Hôpitaux

Les Actions Correctrices : Plusieurs actions d'amélioration du comportement des usagers sont entreprises :

- ❑ réalisation des campagnes de communication (sensibilisation, information et éducation) : vitesse excessive, alcool ou drogue au volant, fatigue ou somnolence, téléphone portable au volant, respect des distances de sécurité, respect des stop ou des feux tricolores, port de casque et ceinture de sécurité, etc.
- ❑ application de la réglementation (mise en œuvre intégrale) : contrôles routiers, contrôles inopinés ciblés
- ❑ amélioration de l'état des routes : points accidentogènes, renforcement de la signalisation, libération du domaine public routier, pistes cyclables et passage piétons, etc.
- ❑ amélioration du système de collecte des données d'accidents de la route
- ❑ rajeunissement de la flotte (Transport en commun, taxis et camions) et renforcement du contrôle technique automobile
- ❑ développement des **transports publics** pour réduire le trafic des voitures et engins motorisés
- ❑ introduction de la sécurité routière dans **le système éducatif à l'école**
- ❑ équipement des services de secours aux blessés ;
- ❑ amélioration du plateau technique du service des urgences.

Plan national pour la Décennie d'actions de la sécurité routière

Conformément au document d'orientation de la Décennie transmis aux Etats par l'OMS, le Mali a élaboré son plan d'actions national en tenant compte essentiellement des cinq volets contenus dans le document d'orientation, notamment:

- ❑ la gestion de la sécurité routière. (**politique nationale, gestion des données**)
- ❑ La gestion de l'infrastructure routière. (**audit de sécurité routière**)
- ❑ la sécurité des véhicules. (**contrôle technique**)
- ❑ Du comportement des usagers de la route. (**sensibilisation, contrôle routier**)
- ❑ de la formation à la sécurité routière et des soins dispensés aux victimes y compris la réadaptation des personnes handicapées .(**Améliorer la prise en charge des victimes**)



Test alcoométrique



Conclusion

Malgré l'effort des autorités du pays , la lutte contre l'insécurité routière reste un combat de longue halène nécessitant l'implication de tous les acteurs. Il devient donc urgent que chacun joue sa partition.

L'atteinte des résultats passe nécessairement par un certain nombre de points:

- Une application rigoureuse des lois et règlements ;
- l'amélioration des collectes d'informations sur les accidents de la route;
- travailler sans relâche dans l'exécution des programmes sectoriels;
- créer des innovations tendant à réduire le nombre des accidents;
- la mise en place du fond national de sécurité routière alimenté par une partie des recettes de péage, taxes sur le pétrole.....et consacré à l'amélioration de la sécurité routière sera la bienvenue.

MERCI POUR VOTRE ATTENTION!!!

