



## LES DETERMINANTS DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIERE DANS LA VILLE DE SEGOU (MALI)

### DETERMINANTS OF TRAFFIC ACCIDENTS IN THE CITY OF SEGOU IN MALI

<sup>1</sup> IBRAHIMA Aliou, <sup>2</sup> DOUMBIA Siaka, <sup>3</sup> SISSOKO Sounko, <sup>4</sup>TOURE Moussa, <sup>5</sup> COULIBALY Amadou, <sup>6</sup>SOIBA Alhousseini.

<sup>1</sup> Maître-assistant, Université de Ségou, Mali, alioudjiteye015@gmail.com

<sup>2</sup> Assistant-vacataire, Université de Ségou, Mali, siakadombia916@yahoo.fr

<sup>3</sup> Maître – Assistant, Université de Ségou, Mali, ssko\_al@yahoo.fr

<sup>4</sup> Maître de Conférences, Ecole Normale Supérieure de Bamako, touremou@yahoo.fr

<sup>5</sup> Doctorant-assistant, Université de Ségou, Mali, zangak2002@yahoo.fr

<sup>6</sup> Etudiant, Université de Ségou, Mali, alhousseynisoiba@gmail.com

IBRAHIMA Aliou, DOUMBIA Siaka, SISSOKO Sounko, TOURE Moussa, COULIBALY Amadou, SOIBA Alhousseini, Les déterminants des accidents de la circulation routière dans la ville de Ségou (Mali), *Revue Espace, Territoires, Sociétés et Santé* 4 (8), 79-92, [En ligne] 2021, mis en ligne le 30/12/2021, consulté le 2021-12-31 16:58:46, URL: <https://retssa-ci.com/index.php?page=detail&k=236>

### Résumé

La ville de Ségou est l'un des principaux pôles structurants du Mali en matière de transit. Selon la Direction Régionale des routes, le réseau de la voirie bitumée dans la ville de Ségou s'étend sur 32 km ce qui fait qu'en dehors de la ville de Bamako, elle est la ville la mieux dotée en infrastructure routière. L'usage généralisé des moyens de transport routier et leur diversification ont entraîné un accroissement de

la mobilité de la population. Cependant, ces moyens de transports participent aussi à l'augmentation des accidents de route dans la ville de Ségou. C'est dans ce contexte que cette étude se propose comme objectif d'analyser les déterminants des accidents de la circulation routière dans la ville de Ségou.

La méthodologie utilisée a consisté à recourir à la recherche documentaire et à l'organisation des enquêtes de terrain. La taille de l'échantillon a été fixée à 120 personnes proportionnellement réparties entre les usagers de la circulation routière notamment les usagers de la route utilisant les moyens de transport individuel et les conducteurs de transport en commun. Les principaux résultats obtenus s'articulent autour des points suivants : cartographie des lieux accidentogènes, facteurs explicatifs des accidents de la circulation, stratégies de réduction des accidents, etc. Les données recueillies à l'Agence Nationale de Sécurité Routière (l'antenne régionale de Ségou) ont révélé qu'entre 2016 et 2020, les engins à deux-roues motorisés ont été à l'origine de 52,11% des accidents de la circulation contre 47,86% pour les automobilistes. En outre, les enquêtes de terrain ont montré qu'il y a une concentration des accidents de la circulation dans les quartiers

centraux de la ville. Les principales causes de ces accidents d'après les résultats des enquêtes sont entre autres, l'excès de vitesse, la mauvaise conduite, la surcharge des moyens de transport, et le non-respect du code de la route. Les stratégies adoptées par les autorités municipales pour la réduction des accidents ont été axées sur la construction des ronds-points amovibles préfabriqués, l'augmentation du nombre d'agents de régulation sur les voies publiques et la sensibilisation des usagers de la route.

**Mots-clés :** Déterminants, accidents, circulation routière, Ségou, Mali

---

## Abstract

---

The city of Segou is one of Mali's main structuring poles in terms of transport development. According to the Regional Road Directorate, the asphalt road network in the city of Segou extends over 32 km, which makes it the city with the best road infrastructure outside of Bamako. The generalization of road transport and its diversification have led to an increase in the mobility of the population. However, these means of transport also contribute to the increase in road accidents in the city of Segou. It is in this context that this study aims to analyze the determinants of road traffic accidents in the city of Segou.

In order to carry out this study, it was useful to put forward a methodological approach. This consisted of documentary research and the organization of field surveys. The sample size was set at 120 people proportionally distributed among road users, notably heads of households and drivers of means of transport. The main results obtained are based on the following points: location of accident-prone areas, factors explaining traffic accidents, accident reduction strategies, etc. The field surveys showed that there is a concentration of traffic accidents in the central districts of the city. The main causes of traffic accidents are related to speeding, bad driving, overloading of means of transport,

indiscipline on public roads and laxity on the part of traffic control officers. The main strategies adopted to reduce accidents were the construction of removable roundabouts, the increase in the number of traffic control officers on public roads and the sensitization of road users.

**Keywords:** Determinants, accidents, road traffic, Segou, Mali.

---

## INTRODUCTION

---

L'espace routier du Mali 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 (DRCTU, 2019, p. 22). 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. Au Mali, les accidents de la circulation provoquent en moyenne 2 morts et 38 blessés par jour dont 60% des victimes sont des usagers des deux-roues et près de 50% sont des jeunes (T. D. Diabaté, 2017, p. 3). Selon la Banque Africaine de Développement (2018, p. 7), si le développement de la motorisation et de la mobilité individuelle procure des avantages importants aux populations, il entraîne des conséquences négatives en termes sanitaires, humains et économiques à cause des accidents de la circulation et son lot de victimes (blessés et morts) et de dommages matériels. C'est le cas du Mali, où durant la décennie 1990, on a assisté à un accroissement spectaculaire de la motorisation consécutive à l'importation des

véhicules d'occasion. Ce phénomène « d'individualisation de la mobilité urbaine » s'est amplifié durant les années 2000 avec le développement du marché des motos d'origine chinoise, communément appelés « Djakarta ». L'auteur précise que dans le cas spécifique du District de Bamako, l'analyse des statistiques disponibles fait ressortir que le District enregistre à lui seul, plus de la moitié des victimes d'accidents survenus sur le territoire national faisant, du coup, des accidents de la route la première cause d'engorgement des services d'urgence des hôpitaux. Malgré la création de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (ANASER) en 2009 par le Gouvernement du Mali, la courbe des accidents de la circulation dans le District de Bamako demeure ascendante. Diabaté (2017, p. 6), affirme que le Mali connaît un accroissement spectaculaire de la motorisation conjugué à la forte croissance démographique et à une urbanisation galopante. 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. Il n'est pas possible d'évaluer de façon précise la dimension et les caractéristiques des accidents au

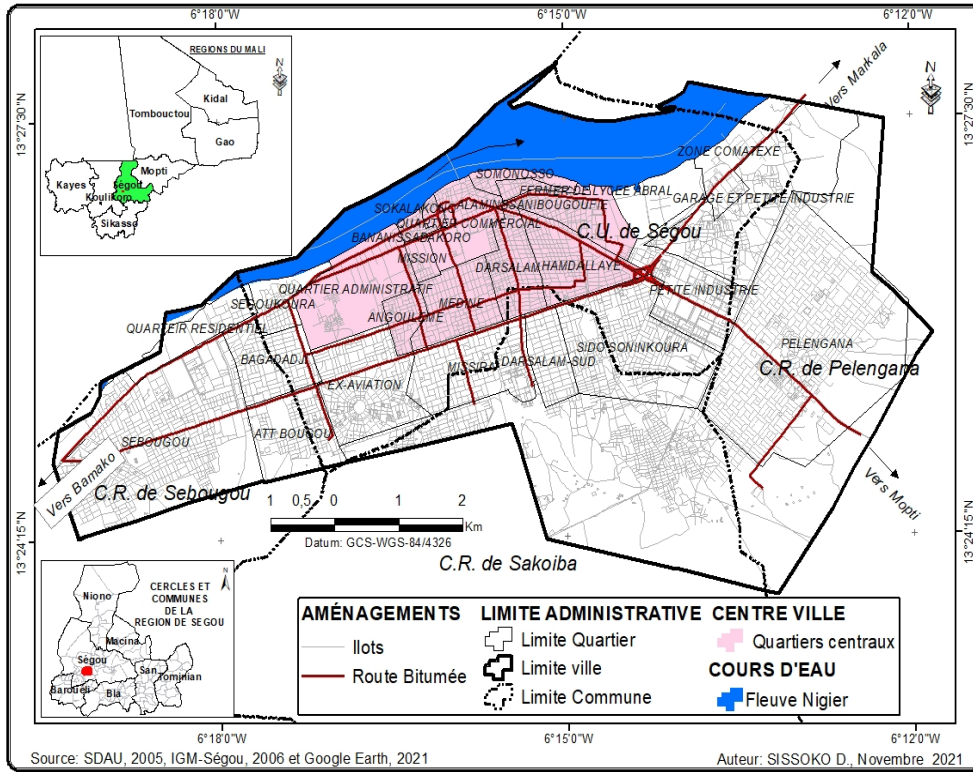
Mali, en l'absence d'un système très performant de collecte des données.

Dans la ville de Ségou, 85% des accidents de la circulation sont dus aux comportements des conducteurs des moyens de transports routiers. L'état défectueux des véhicules et des engins à deux-roues représentent 8% des accidents sur les voies publiques contre 7% imputables au mauvais état des infrastructures et de l'environnement (ANASER Ségou, 2020, p.6). Ainsi, dans le contexte de recrudescence des accidents, la question qui se pose est de savoir : quels sont les facteurs explicatifs de la persistance des accidents de la circulation dans la ville de Ségou ? L'objectif visé consiste à déterminer les facteurs explicatifs de la persistance des accidents de la circulation dans la ville de Ségou.

### **1. Présentation de l'espace d'étude**

La ville de Ségou, ancienne capitale du royaume Bambara, est aujourd'hui la capitale de la 4ème région administrative du Mali. Située au cœur du pays entre le 13°27' latitude nord et le 6°5' longitude ouest, la ville est bâtie le long du fleuve Niger sur une vingtaine de Km. Sa population s'élève à 163 740 habitants pour une superficie de 23,74 km<sup>2</sup> (A. Coulibaly, 2012, p. 15).

Carte n° 1 : Présentation de la ville de Ségou



## 2. Méthodologie

Cette étude s'est appuyée sur la recherche documentaire, l'observation sur le terrain et l'organisation des enquêtes.

La recherche documentaire a consisté à recueillir des données secondaires permettant de traiter le sujet. Pour l'acquisition des données, les services techniques impliqués dans les questions de sécurité routière dans la ville de Ségou ont été sollicités. Ces services sont la Direction Régionale de L'Agence Nationale de Sécurité Routière (ANASER), les Directions Régionales de la Protection Civile et de la Police. Les données recherchées dans ces services étaient les statistiques sur les accidents de circulation et la cartographie des lieux accidentogènes de la ville de Ségou.

Concernant l'observation, il s'agissait pour nous d'observer l'état des infrastructures routières, l'identification des lieux accidentogènes de la

ville de Ségou. Le guide d'entretien a été administré aux responsables de l'ANASER, de la police, de la protection civile et de la municipalité de Ségou dans le souci d'obtenir des informations qualitatives et quantitatives sur le taux des accidents de la circulation routière. Par ailleurs, l'entretien a porté sur les causes des accidents de la route et les stratégies adoptées par les autorités pour réduire les accidents de la circulation routière. S'agissant du questionnaire, il a intéressé les usagers de la circulation routière notamment les usagers de la route utilisant les moyens de transport individuel et les conducteurs de transport en commun dans la ville de Ségou dans le but d'obtenir d'eux des informations qui expliquent la persistance des accidents de la circulation. La taille de l'échantillon a été fixée à 120 pour des raisons de disponibilité de temps. Ce questionnaire a été administré aux enquêtés conformément à la méthode des quotas. Cette méthode donne la possibilité au chercheur de déterminer la taille de son échantillon tout en s'adossant à des critères

de pertinence pour la discrimination des choix à opérer. La taille de l'échantillon a été proportionnellement répartie entre ces deux cibles. Suivant la méthode du choix raisonné ces cibles ont été interrogées dans six quartiers. Le choix de ces quartiers a été fondé sur trois critères à savoir : l'importance des infrastructures routières (quartiers bien desservis en voirie et quartiers faiblement desservis), le niveau du volume démographique (quartiers peuplés et quartiers moins peuplés) et l'importance des activités économiques (quartiers attractifs et quartiers moins attractifs). Ainsi, les six quartiers ont été choisis sur la base de ces critères. Les quartiers sélectionnés pour l'administration du questionnaire sont : Hamdallaye, Médine, Sido-sonikoura, Bougouni, Quartier administratif, Camp militaire.

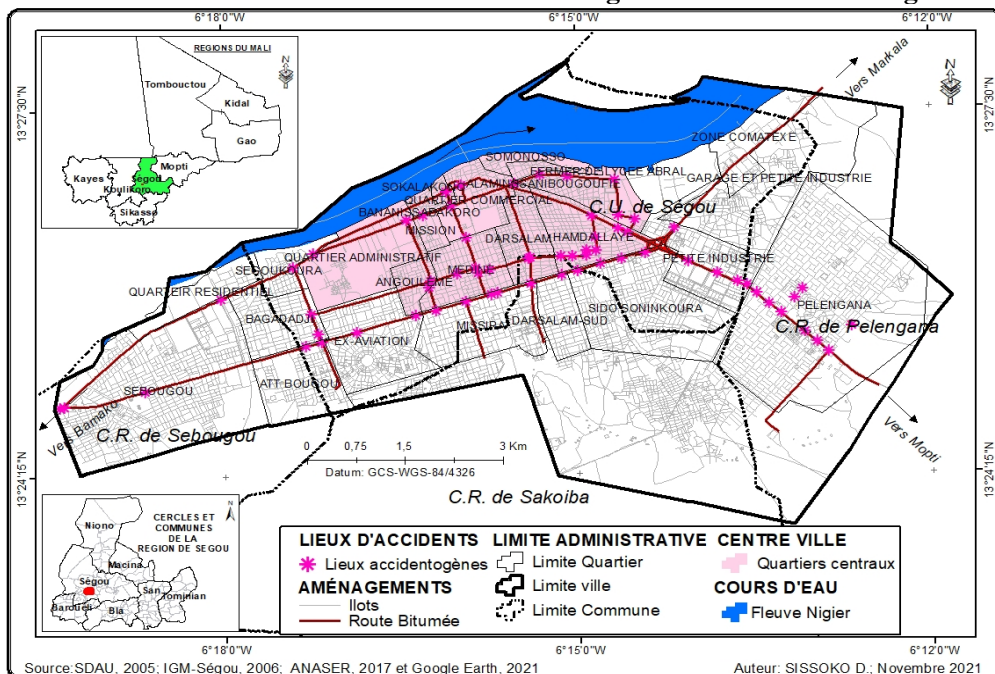
### 3. RESULTATS

Les principaux résultats de cette étude sont regroupés autour des éléments suivants : la cartographie des lieux accidentogènes dans la ville de Ségou, les facteurs explicatifs des accidents de circulation et les stratégies adoptées par les autorités pour la réduction des accidents.

#### 3.1. Une concentration des accidents dans les quartiers centraux

La géographie des accidents de circulation dans la ville de Ségou montre qu'il y a une importante concentration des accidents dans les quartiers centraux et le long de la voie express 2x2 (Carte n°2).

Carte n° 2 : Localisation des lieux accidentogènes dans la ville de Ségou



Sur cette carte, il apparaît clairement que les quartiers de Médine, de Darsalam, Hamdallaye le quartier administratif, Angoulême, et le long de la voie express aussi appelée l'Autoroute AN

2000 sont les principaux lieux accidentogènes dans la ville de Ségou. Les témoignages fournis par le directeur régional de l'Agence Nationale de Sécurité Routière (ANASER) montrent qu'il

y a une persistance des accidents dans ces lieux. Selon lui, ces quartiers abritent les grands marchés, les services de l'administration publique, plus de 80% des voies bitumées, les hôpitaux, les écoles, etc. Cette position de centralité fait que la population converge vers ces quartiers tous les jours toute chose qui accroît une affluence humaine sur les voies publiques. C'est ainsi que des accidents surviennent régulièrement au niveau des carrefours dans ces quartiers. L'installation des kiosques sur certains carrefours, le stationnement des véhicules le long des voies empêchent les piétons, les automobilistes et les motocyclistes qui traversent la route d'avoir une bonne visibilité. Cette situation est à l'origine de nombreux accidents notamment entre les motocyclistes et les piétons. Les investigations de terrain ont révélé que la voie express 2x2 est également une zone accidentogène. La fluidité sur cette voie pousse des conducteurs à l'excès de vitesse dont les conséquences fâcheuses sont les accidents de circulation.

### **3.2. Les facteurs explicatifs des accidents de la circulation dans la ville de Ségou**

La survenance des accidents de la circulation dans la ville de Ségou s'explique par une diversité de causes que sont principalement : l'excès de vitesse, la mauvaise conduite des moyens de transport collectif, l'indiscipline des conducteurs de véhicules individuels et de deux-roues motorisés, la surcharge des tricycles.

#### **3.2.1. L'excès de vitesse, un élément déclencheur des accidents de circulation**

Dans la ville de Ségou, de nombreux accidents de la circulation sont provoqués à la suite de l'excès de vitesse des conducteurs de véhicules et des deux-roues motorisés. D'après les statistiques sur les accidents de la circulation de l'ANASER Ségou (2020, p. 2), 32,72% des accidents sur les routes sont dus à l'excès de vitesse impliquant les conducteurs de véhicules et des engins à deux-roues motorisés. Les

investigations menées auprès du responsable régional de l'Agence Nationale de Sécurité Routière (ANASER) ont permis de comprendre que l'excès de vitesse demeure une préoccupation majeure dans la régulation de la circulation routière. Il a affirmé qu'en dépit des campagnes de sensibilisation pour la limitation de la vitesse sur les voies publiques urbaines et interurbaines, force est de constater que les résultats obtenus ne sont pas à la hauteur des attentes. Les résultats des enquêtes ont révélé que 95% de la population incriminent les motocyclistes dans le dépassement de vitesse sur les voies bitumées et non bitumées dans la ville de Ségou. C'est surtout à l'occasion des manifestations publiques liées notamment aux cérémonies de mariages civils. Lors de ces cérémonies, les mariés sont escortés par un cortège de motos et de véhicules qui se dirigent vers la mairie où le mariage doit être célébré. Après la proclamation civile du mariage, le cortège décide de rendre visite aux parents des mariés à l'intérieur de la ville. C'est alors pour exprimer leur joie et aussi montrer aux spectateurs leur maîtrise dans la conduite de motos que de nombreux jeunes se laissent emporter par l'excès de vitesse. Les cérémonies de mariage sont des moments où des accidents surviennent régulièrement. Aussi, 96% de la population pensent que les cars de transports urbains provoquent des accidents de circulation dans la ville à cause de l'excès de vitesse. Selon eux, cette situation s'explique par le fait que de nombreux voyageurs préfèrent attendre les cars au bord de la route sans se rendre dans une gare routière. Cela représente une aubaine pour les cars de transport qui n'ont pas de gare dans la ville. C'est ainsi que les conducteurs de ces cars se lancent dans une course à la clientèle au bord des voies publiques dans le seul but de gagner le maximum de passagers pour accroître leurs gains (voir photo n°1). Hormis tous ces facteurs, d'autres témoignages recueillis sur le terrain ont fait ressortir que l'une des raisons fondamentales de l'excès de vitesse est principalement la



fluidité de la circulation. En effet, contrairement à la ville de Bamako qui se caractérise par de grands embouteillages, la ville de Ségou ne connaît rien de tout cela. Ici, les voies publiques sont bien dégagées sans encombrements pour la mobilité urbaine. Cette liberté dans la circulation est un facteur favorisant l'excès de vitesse. En outre, dans le même temps la divagation des animaux domestiques le long des voies bitumées est une pratique courante dans la ville. De ce fait, le conducteur en dépassement de vitesse qui ne s'attend pas à la présence de ces animaux entre facilement en collision. Ce désordre et cette inconduite du chauffeur provoquent des accidents.

**Photo n°1 : Accident survenu à la suite de l'excès de vitesse entre un car et un camion**



Source : ANASER Ségou, 2021

**3.2.2. La mauvaise conduite des véhicules et des engins à deux-motorisés, une pratique banalisée**

Les moyens de transport collectif, les véhicules individuels et les deux-roues jouent un rôle essentiel dans la mobilité des habitants de la ville de Ségou. La rapidité de ces moyens de transport à assurer les déplacements quotidiens a suscité l'engouement chez de nombreuses personnes à recourir à leur service. Les résultats des enquêtes révèlent que plus de 90% des enquêtés affirment que les voies publiques sont utilisées par des conducteurs dont la plupart n'ont aucun souci des enjeux de la bonne conduite dans la circulation.

Selon eux, ces conducteurs ne connaissent pas les codes de la route et n'ont pas la maîtrise de leurs moyens roulants. Cette situation est à l'origine de la récurrence des comportements de mauvaise conduite dans la circulation. Ainsi, les statistiques de l'ANASER Ségou (2020, p. 2) révèlent que 18,63% des accidents de la circulation sont provoqués par la mauvaise conduite des automobilistes et 21,36% par celle des motocyclistes. Les propos du directeur régional des sapeurs-pompiers sont illustratifs lorsqu'il rapporte que : « *Dans la ville de Ségou, les causes des accidents à 85% sont dues à l'homme à travers la malveillance des conducteurs de moyens de transport, les 10% sont dus à l'état des routes et les 5% sont dus à l'état des engins* ». Par ailleurs, les témoignages des agents de la police chargés de la régulation routière sont illustratifs en matière de mauvaise conduite sur la route. Ces témoignages permettent de comprendre que : « *Parmi les conducteurs des moyens de transport pris en flagrant délit de mauvaise conduite dans la circulation, certains ne disposent même pas de permis de conduire. Ces infracteurs sont généralement des jeunes et des enfants des cadres de l'administration publique. Parfois, ces cadres plaident pour leur relâche. Cela est de nature à encourager la pratique* ». Les investigations de terrain ont permis d'apercevoir des conducteurs de motos en situation de mauvaise conduite (Photo n°2).

**Photo n°2 : Un motocycliste sur le point d'entamer un virage**



*Source : Cliché personnel, 2021*

Sur cette photo, un conducteur de moto s'apprête à effectuer un virage à gauche sur l'autre côté de la voie express 2x2 qui lui est pourtant interdit comme le montre le symbole sur le panneau de signalisation. Au niveau des carrefours englobant un tel panneau de signalisation le long de la voie express 2x2, tout virage d'un conducteur de moyens de transport pour marquer un demi-tour sur la voie opposée est formellement interdit. Cette interdiction vise à éviter la survenance d'accidents sur la route. En effet, lorsque des conducteurs de véhicules et de motos circulant sur la voie express 2x2 souhaitent amorcer un virage à gauche, ils doivent le faire dans le sens de la voie qui est perpendiculaire à la voie express 2x2. Cependant, s'ils veulent tourner pour emprunter le côté opposé de la voie express 2x2, ils doivent continuer dans leur couloir de marche jusqu'à atteindre un carrefour où il n'y pas le panneau de signalisation susmentionné pour effectuer leur virage. Malheureusement, de nombreux conducteurs de véhicules et de deux-roues motorisés en violation des panneaux de signalisation effectuent des virages à gauche au niveau des carrefours pour emprunter le côté opposé de la voie express 2x2. Cette mauvaise conduite est à l'origine des accidents de la circulation dans la ville de Ségou.

D'autre part, les propos rapportés par des agents de sécurité chargés de faire les constats des accidents de la circulation sont édifiants sur la négligence des automobilistes et des motocyclistes dans la ville de Ségou. Ces propos notent que : « La consommation d'alcool et de stupéfiants par des conducteurs de moyens de transport est inquiétante pour la sécurité routière dans la ville de Ségou. Certains de ces conducteurs en les interrogeant dégagent des odeurs d'alcool lorsqu'ils parlent et d'autres ont du mal à bien articuler les expressions. Leur attitude de malveillance provoque des accidents de la circulation ».

**3.2.3. Une indiscipline de plus en plus avérée des usagers de la circulation**

La discipline des usagers des voies publiques est un élément essentiel dans la prévention des accidents de la circulation. L'indiscipline des usagers de la route est devenue un phénomène banalisé dans la ville de Ségou. Les résultats des enquêtes ont permis de savoir que l'indiscipline se passe à tous les niveaux des moyens de transports urbains utilisés. D'après les propos rapportés par le directeur régional des sapeurs-pompier, l'indiscipline dans la circulation se caractérise par l'incivisme et l'inconscience dans la conduite des moyens de transport. Selon lui, le respect des codes de la route est bafoué par de nombreux conducteurs des engins roulants. Cette attitude met en danger la vie des conducteurs indisciplinés, dans le pire des cas, ils mettent aussi la vie des paisibles populations en péril du fait des effets collatéraux de leurs actes. Les investigations de terrain ont permis de rencontrer des conducteurs de motos, de tricycles et de charrettes roulant en sens interdits sur les voies publiques sans se soucier de ce qui allait advenir de cette mauvaise conduite. Ce comportement d'indiscipline représente une menace pour la sécurité de la population. C'est ainsi que, 70% des personnes interrogées pensent que l'indiscipline des conducteurs des moyens de transport notamment celle des motocyclistes est



à l'origine des accidents de la circulation. En effet, selon leur dire ces enfants qu'ils qualifient « d'indisciplinés et de mal éduqués » n'ont aucune notion de responsabilité en matière de respect des codes de la route. Certains d'entre eux n'ont aucun respect pour les piétons sur les voies publiques et celles des quartiers. Ils peuvent sortir du bout des rues et se lancer directement sur les routes sans observer le moindre stop afin de s'assurer s'il n'y a pas de danger des deux côtés de la voie. Ce comportement provoque régulièrement des accidents. Par ailleurs, beaucoup de ces jeunes conduisent des motos la nuit dans les rues sans phares et n'hésitent pas à fuir après avoir percuté un piéton qui est livré à son propre sort. D'après les témoignages de ces populations : *« Il est pratiquement impossible de ramener ces conducteurs indisciplinés à la raison. Dans le meilleur des cas, ils répliquent par des injures sinon dans le pire des cas ils n'hésitent pas à te percuter et continuent leur chemin ».*

Les entretiens réalisés avec les agents de la régulation routière ont révélé une autre forme d'indiscipline des usagers de la circulation. Cette indiscipline s'explique par l'utilisation des téléphones au volant, le non-respect des panneaux de signalisation et les feux tricolores. Leurs témoignages montrent que la plupart des accidents de la circulation qui se produisent dans les points de croisement des feux tricolores sont dus au non respect des règles de circulation des conducteurs. En effet, certains conducteurs des engins en profitant de l'absence des agents de régulation routière forcent le passage sans attendre que les feux tricolores leur donnent la priorité pour passer. Cette attitude provoque des accidents. Selon leur dire, les piétons sont parmi les principales victimes des conducteurs indisciplinés qui sont majoritairement des conducteurs de motos. Les statistiques de l'ANASER Ségou (2020, p. 2) révèlent que 22,02% des piétons sont victimes des accidents de la circulation à cause de l'indiscipline des conducteurs dans la ville de Ségou. Parmi ces conducteurs indisciplinés 9,47% sont des

automobilistes contre 12,55% pour les motocyclistes.

### **3.2.4. La surcharge des tricycles et des deux-roues motorisés, un facteur accidentogène**

La surcharge des tricycles et des deux-roues motorisés est une pratique courante dans la ville de Ségou. Les informations obtenues auprès des agents de l'ANASER déployés sur le terrain indiquent que la surcharge implique principalement les motocyclistes et les conducteurs de tricycles. Selon ces informations, les jeunes écoliers et les étudiants propriétaires de motos, les conducteurs de tricycles et les forains qui viennent au grand marché de Ségou se livrent régulièrement à cette pratique. En effet, les places admises sur les motos ne doivent pas dépasser deux passagers. Pourtant, des écoliers et des étudiants montent à trois sur une même moto qui n'est pas souvent en bon état. Cela confirme les propos rapportés par le directeur régional de la protection civile qui atteste que : *« Les engins utilisés dans la circulation routière notamment les motos se caractérisent par leur vétusté, leur mauvais état, le manque de rétroviseur sans oublier les pneus qui laissent à désirer ».* Donc, il apparaît clairement que dans une telle condition, la surcharge devient un élément facilitateur des accidents dès lors qu'il y a une crevaison des pneus soit lorsque le conducteur percute un obstacle, il perd l'équilibre et le contrôle de son engin. Les témoignages des agents de la police sur le cas des forains de la foire hebdomadaire de Ségou sont illustratifs. En effet, le jour de la foire de Ségou est le Lundi. Selon ces témoignages, de nombreux habitants des villages voisins viennent à la foire en moto. Ces motos sont utilisées comme des moyens de transport mixtes. En d'autres termes, elles sont surchargées de passagers et de bagages. A l'entrée de la ville, la circulation devient difficile pour ces conducteurs de moto du fait de la densité de la circulation et de personnes sur les voies. Il suffit de la moindre défaillance technique sur la moto généralement au niveau des freins pour qu'il y ait un accident.

Les résultats des enquêtes montrent que plus de 60% des personnes interrogées affirment que les conducteurs de tricycles se livrent à la pratique de la surcharge. Par ailleurs, les témoignages recueillis auprès de ces conducteurs précisent que ceux-ci travaillent dans une logique de recette journalière au compte des propriétaires de leurs engins. Ainsi, selon ces conducteurs, la quête perpétuelle de la recette fait qu'ils n'hésitent pas à recourir à la surcharge. De plus, l'augmentation du nombre de conducteurs de tricycles fait que la demande de la clientèle en termes de transport de bagages et de passagers devient faible. C'est pourquoi, ils n'hésitent pas à pratiquer la surcharge sur les voies publiques dans la ville de Ségou. Selon eux, le plus important est qu'ils conviennent avec leur client sur un prix négocié (voir photo n°3).

**Photo n°3 : Tricycle en état de surcharge**



*Source : Cliché personnel, 2021*

### **3.3. L'installation des ronds-points amovibles, une stratégie palliative aux accidents de la circulation**

La persistance des accidents de circulation dans la ville de Ségou a mobilisé les autorités et la société civile à mettre en place des stratégies pour améliorer la sécurité routière. Ces stratégies ont préconisé la mise en œuvre des mesures immédiates et futures. Selon le directeur régional de l'ANASER, l'une des concrétisations des mesures immédiates a été l'aménagement des ronds-points amovibles dans les carrefours les plus accidentogènes à partir de 2017 (voir photos 4 et 5). A l'appui de ses témoignages, il rapporte que « Cette mesure s'est révélée efficace car le nombre d'accidents a diminué passant de 8 à moins de 4 par jour dans les carrefours où les ronds-points amovibles ont été installés ». Il ressort clairement que la mise en place de ces ronds amovibles a été un important élément de réduction des accidents de circulation. Car certains lieux qui étaient accidentogènes avant l'avènement de ces ouvrages sont devenus moins accidentogènes avec leur mise en place (voir carte n°3).

Les déterminants des accidents de la circulation routière dans la ville de Ségou (Mali)

Photo n° 4 : Aperçu du rond-point amovible 1



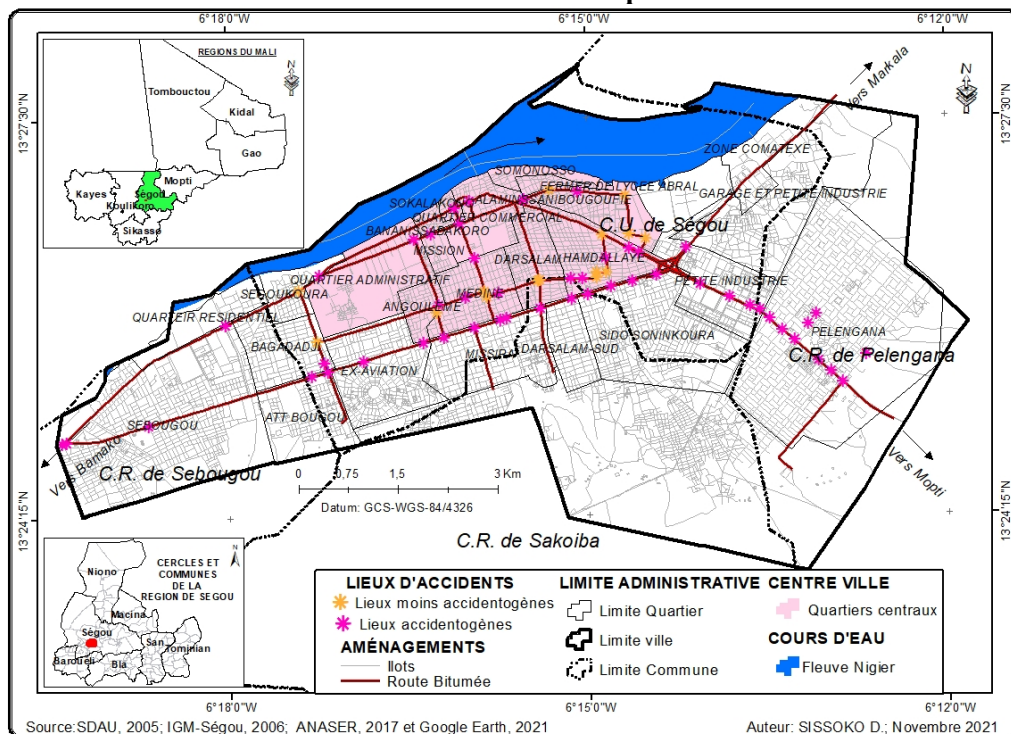
Source : Cliche personnel, 2021

Photo n° 5 : Aperçu du rond-point amovible 2



Source : Cliche personnel, 2021

Carte n°3 : Localisation des ronds-points amovibles



En outre, une autre traduction des mesures immédiates a été l'augmentation du nombre de policiers au niveau des principaux carrefours de la ville pour une meilleure régulation de la circulation routière. Il convient aussi de rappeler que l'ANASER privilégie la sensibilisation à

travers le déploiement de ses agents sur le terrain pour amener les usagers de la circulation routière à adopter de bonnes conduites pour éviter les accidents. A ces mesures immédiates, d'autres mesures futures sont préconisées. Parmi ces mesures il faut retenir : l'aménagement des aires

de stationnement pour les tricycles et pour les gros porteurs en transit à Ségou, l'interdiction de la conduite des engins (moto, voiture) par les enfants de moins de dix-huit ans, l'interdiction de la divagation des animaux aux environs des routes, l'interdiction de la tenue des marchés hebdomadaires sur le goudron (chaussée). En plus, les autorités chargées de la régulation routière prévoient des contrôles routiers spontanés principalement pour l'alcool et les stupéfiants au volant, la vitesse, le transport mixte, les permis, les visites techniques, les surcharges chaque quinzaine du mois dans la ville de Ségou.

---

## 4. DISCUSSION

---

La ville de Ségou a bénéficié des investissements importants dans l'aménagement de routes. C'est ainsi que le réseau de la voirie bitumée s'étend sur 32 km à l'intérieur de la ville. La réalisation de ces infrastructures routières a facilité la circulation des moyens de transports sur les voies publiques. La mobilité de la population est devenue moins contraignante avec la diversification des moyens de transports utilisés notamment les engins à deux roues. En dépit, des efforts consentis dans l'aménagement des voies bitumées, les résultats des enquêtes montrent que les routes ont largement contribué à la survenance des accidents de la circulation. La localisation des zones accidentogènes fait ressortir que dans la ville de Ségou, il y a une concentration des accidents de la circulation dans les quartiers centraux et le long de la voie express 2x2. Or, ces quartiers centraux englobent plus de 80% des routes bitumées. Contrairement à la ville de Ségou où les zones accidentogènes se concentrent dans les quartiers centraux et le long de la voie express 2x2, la DRCTU (2019, p. 12) rapporte que dans le district de Bamako les principales zones accidentogènes en 2019 étaient les communes V, III et IV avec respectivement 981, 783 et 604 accidents enregistrés. A l'exception de la commune III, les 2 autres

communes se prolongent dans les périphéries du district de Bamako. La même tendance était observée par une étude réalisée par la BAD (2015, p. 17) dans le district de Bamako. Selon cette étude, en 2015, les zones les plus accidentogènes dans le district de Bamako étaient les axes de la route de Koulikoro avec 179 accidents survenus, les avenues de la CEDEAO avec 149 et de l'OUA pour 101 cas d'accidents. Aucun de ces axes n'est situé dans les quartiers centraux de la ville de Bamako.

Par ailleurs, les témoignages recueillis auprès des agents de la protection civile montrent que ce sont les engins à deux roues et les véhicules de transports interurbains qui sont les moyens de transports les plus incriminés dans la provocation des accidents dans la ville de Ségou. Les mêmes témoignages font savoir que les principales victimes des accidents de circulation sont des motocyclistes généralement jeunes et des piétons. Ces informations sont consolidées par les statistiques de l'ANASER Ségou (2020, p. 2) qui montrent que 52,11% des accidents de la circulation sont provoqués par les engins à deux roues contre 47,86% par les automobiles. De plus, parmi les accidentés de la circulation 22,02% sont des piétons. Ces résultats concordent avec ceux de Ouédraogo (2019, p. 63) sur les accidents de la route et recours aux soins chez les enfants de moins de 15 à Ouagadougou. L'auteur rapporte que les enfants sont confrontés à plusieurs modes de transport dans la capitale burkinabè (marche, cycliste, bicyclette, passager de véhicule à deux-roues ou quatre roues, tricycle, etc.) dans leurs déplacements scolaires et extrascolaires qui les exposent souvent aux risques d'accidents. On observe une absence de mesures de protection des enfants sur les deux-roues à Ouagadougou. Il n'est pas rare de voir en circulation, deux ou trois enfants transportés sur une même moto sans mesures de protection (casques, chaussures fermées). Certaines mères se déplacent également sur les deux-roues avec leurs enfants

attachés sur le dos à l'aide d'un pagne. Par ailleurs, les enfants qui restent à la maison ont souvent pour espace favori de jeu la rue/route qui est un lieu dangereux pour eux. Elias et al (2014, p. 45) ont montré que les enfants sont souvent victimes d'accidents de la route à proximité de leurs maisons. Mané (2019, p. 77) dégage deux profils de conducteurs à savoir : ceux qui ont une conduite prudente (conscience aigüe du danger et des accidents possibles ; respect du code de la route) et ceux qui ont une conduite risquée (vitesses, sens interdits, stop non marqué, circulation sur les trottoirs). A travers ces deux distinctions de profils, nous voyons déjà que ceux qui ont une conduite risquée représentent 93%, et ceux qui ont une conduite prudente occupe un faible pourcentage (5%).

---

## CONCLUSION

---

Les moyens de transports jouent un rôle indispensable dans le développement économique et social. Pour améliorer l'offre des moyens de transports aux usagers, les autorités ont mis un accent particulier sur la construction des infrastructures routières dans la ville de Ségou. Ces infrastructures ont permis la structuration de l'espace urbain, une facilitation dans la circulation sur les voies publiques et l'amélioration de la mobilité quotidienne de la population. Malgré ces avantages, les habitants de la ville de Ségou sont confrontés à une persistance des accidents de la circulation. Cette situation s'explique en partie par la construction des voies bitumées. Car, les principales zones accidentogènes se retrouvent essentiellement dans les quartiers où il y a une concentration des routes bitumées. Par ailleurs, les investigations de terrain ont montré que divers autres facteurs sont à l'origine de la survenance des accidents de la circulation. Ces facteurs sont liés à l'excès de vitesse, la mauvaise conduite, la surcharge des moyens de transport, l'indiscipline sur les voies publiques et le laxisme des agents de régulation. Face à la recrudescence des accidents sur les routes, les autorités ont réagi par l'adoption des stratégies atténuantes. Les principales stratégies adoptées pour la réduction des accidents

ont été la construction des ronds points amovibles, l'augmentation du nombre d'agents de régulation sur les voies publiques et la sensibilisation des usagers de la route.

---

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

---

Agence Nationale de Sécurité Routière (2020) : Journée de réflexion sur l'insécurité routière dans la région de Ségou, rapport 2020, 12 P.

Banque Africaine de Développement (2018), rapport 2018 : Etude pour l'amélioration de la sécurité routière dans le district de Bamako, rapport 2018, 139 p.

COULIBALY Amadou (2012), Les transports routiers collectifs intra urbains de l'agglomération de Ségou, Mémoire DEA ISFRA Bamako, 109 pages

Diabaté Déka Tidiani. (2017), La sécurité routière au Mali : Etats des lieux et perspectives, 6eme conférence de l'IRTAD Marrakech, 19 p.

Direction de Régulation de la Circulation et des Transports Urbains (2019), Bilan des accidents corporels de la circulation routière dans le district de Bamako, 34 p.

Elias Wafa & Shifan Yoram. 2014, Analyzing and modeling risk exposure of pedestrian GSRRS2018.pdf. 20 p.

Mané Ousseynou. (2019), Les Accidents de la Circulation dans la Commune de Mbour au Sénégal : Etat des lieux et propositions de solutions, mémoire de master, Université Senghor, 107 p.

Organisation Mondiale de Santé (OMS), (2013), Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018, [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/French-Summary-](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/French-Summary-)

Ouedraogo Manhamady. (2019), Accidents de la route et recours aux soins chez les enfants de moins de 15 ans à Ouagadougou, thèse de doctorat, Université de Caen Normandie, 363 p.

Sango Hammadoun Aly. (2014), Epidémiologie et surveillance des accidents corporels de la route dans un pays en développement : cas du Mali (Bamako), PhD Thesis, Bordeaux. 179p.



IBRAHIMA Aliou, DOUMBIA Siaka, SISSOKO Sounko,  
TOURE Moussa, COULIBALY Amadou,  
SOIBA Alhousseini. (2021).  
Revue Espace, Territoires, Sociétés et Santé, 4 (8), 79-92

Les déterminants des accidents de la circulation  
routière dans la ville de Ségou (Mali)