

# **JOURNAL OFFICIEL**

**DE LA**

**REPUBLIQUE DU MALI**



**DOCUMENT  
DE STRATEGIE NATIONALE  
DE SECURITE ROUTIERE  
DU MALI 2021-2030 ET SON  
PLAN D' ACTIONS 2021-2025**

**FEVRIER 2021**

---

---

**SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT**

## SOMMAIRE

Sommaire.....	p.2
<b>LISTE DES FIGURES.....</b>	<b>p.2</b>
SIGLES ET ABREVIATIONS.....	p.3
INTRODUCTION.....	p.5
I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION :.....	p.6
II. ANALYSE DE LA SITUATION :.....	p.7
2.1 Répartition des victimes des routes selon le milieu (2014-2016) :.....	p.8
2.2 Régions à haut risque routier : Taux TBG par 100 000 hab. par région (2015) :.....	p.8
2.3 Classement des routes nationales selon la densité d'accidents (2015) :.....	p.9
2.4 Densités de risque des routes nationales :.....	p.9
2.5 Mode de transport et les tranches d'âge impliquées dans les accidents de la route :.....	p.11
2.6 Tendance des Tués et Blessés Graves (TBG) par type de collision 2013-2016.....	p.11
2.7 Décès par mode de transport :.....	p.12
2.8 Répartition des tués en fonction d'usagers actifs et passifs par mode de transport (moyenne de 2013-2016) :.....	p.12
2.9. Comportements des usagers de la route:.....	p.13
2.10. Parc automobile :.....	p.15
2.11 Aspects épidémiologiques des traumatisés de la voie publique :.....	p.15
2.12. Traumatismes et décès liés aux accidents de la voie publique.....	p.15
2.13. Comparaison entre le Mali et d'autres pays du monde.....	p.15
2.14. Coûts socio-économiques des accidents de la route au Mali.....	p.16
2.15. Synthèse de l'examen de la capacité de gestion de la sécurité routière au Mali.....	p.16
III. ANALYSE PROSPECTIVE.....	p.17
3.1 Gestion de la sécurité routière et développement des capacités institutionnelles :.....	p.17
3.2. Comportement des usagers de la route plus sûr :..	p.18
3.3. Sécurité des routes et mobilité (Environnement routier plus sûr) :.....	p.18
3.4. Réduction de la vitesse (Vitesse plus sûre) :.....	p.19
3.5. Sécurité des véhicules (véhicules plus sûrs) :.....	p.19
3.6. Soins post accidents (amélioration des secours d'urgence) :.....	p.19
IV. FORMULATION DE LA VISION, DEFINITION DES OBJECTIFS ET DES AXES STRATEGIQUES.....	p.19
4.1. Vision de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière :.....	p.19
4.2. Objectifs de la stratégie nationale de sécurité routière :.....	p.19
4.3 Axes Stratégiques :.....	p.19
V. STRATEGIE DE MISE EN ŒUVRE ET PLAN D' ACTIONS :.....	p.20
5.1. Stratégie de mise en œuvre :.....	p.20
5.2. Plan d'actions :.....	p.21
VI. SCHEMA DE FINANCEMENT ET DE MOBILISATION DES RESSOURCES :.....	p.23
VII. MECANISME DE SUIVI- EVALUATION ET DE REVISION.....	p.23

## LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : NOMBRE D'ACCIDENTS ET VICTIMES PAR TYPE DE RESEAU ROUTIER (2015).....	p.9
TABLEAU 2 : DENSITE D'ACCIDENTS DES ROUTES NATIONALES (DONNEES CONSTATEES, ANASER 2015).....	p.10
TABLEAU 3 : ÉVOLUTION DES VICTIMES TRAUMATISEES LIEES AUX AVP 2014-2016.....	p.15
TABLEAU 4 : OBJECTIFS INTERMEDIAIRES PAR AXE STRATEGIQUE.....	p.21
TABLEAU 5 : AXES STRATEGIQUES ET DOMAINES D'INTERVENTION.....	p.21
TABLEAU 6 : ORIENTATIONS SPECIFIQUES PAR AXE STRATEGIQUE.....	p.22
TABLEAU 7 : CADRE DE RESULTATS POUR LA STRATEGIE NATIONALE DE SECURITE ROUTIERE DU MALI 2021-2030.....	p.24

## LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : ÉVOLUTION DES ACCIDENTS, DES VICTIMES ET DES DECES 2008-2016.....	p.7
FIGURE 2 : DISTRIBUTION DES VICTIMES DES ROUTES SELON LE MILIEU- MOYENNE DE 2014-2016.....	p.8
FIGURE 3 : REGIONS A HAUT RISQUE (2015).....	p.8
FIGURE 4 : POURCENTAGES CUMULATIFS (%CUM) DES LONGUEURS DES RN EN FONCTION DU TRAFIC ET DES ACCIDENTS (2015).....	p.10
FIGURE 5 : TAUX DE TUES POUR 1 MILLION D'HABITANTS PAR MODE DE TRANSPORT ET PAR GROUPE D'AGE-2016.....	p.11
FIGURE 6 : TENDANCE DES TBG PAR TYPE DE COLLISIONS 2013-2016.....	p.11
FIGURE 7 : TENDANCE DES DECES PAR MODE DE TRANSPORT 2013-2016.....	p.12
FIGURE 8 : USAGERS ACTIFS VS. PASSIFS PAR MODE DE TRANSPORT (%MOYENNE DE 2013-2016).....	p.13
FIGURE 9 : INFRACTIONS A HAUT RISQUE ROUTIER (ANALYSE PARETO, DONNEES 2015)..	p.14
FIGURE 10 : COMPARAISON ENTRE LE MALI ET D'AUTRES PAYS DU MONDE.....	p.16

## SIGLES ET ABREVIATIONS

<b>AGEROUTE</b>	Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier
<b>ANASER</b>	Agence Nationale de la Sécurité Routière
<b>AR</b>	Autorité Routière
<b>AVP</b>	Accident de la voie publique
<b>BAAC</b>	Bulletin d'Analyse d'Accidents Constatés
<b>BAD</b>	Banque Africaine de Développement
<b>BTP</b>	Bâtiment et Travaux Publics
<b>CEDEAO</b>	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
<b>CHU</b>	Centre Hospitalier et Universitaire
<b>CISR</b>	Comité Interministériel de Sécurité Routière
<b>CMC</b>	Conseil Malien des Chargeurs
<b>CMTR</b>	Conseil Malien des Transporteurs Routiers
<b>CM/UEMOA</b>	Conseil des Ministres/ Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
<b>CNSR</b>	Comité National de Sécurité Routière
<b>CPS</b>	Cellule de Planification et de Statistique
<b>DFM</b>	Direction des Finances et du Matériel
<b>DNAJ</b>	Direction Nationale de l'Administration Judiciaire
<b>DNAJS</b>	Direction Nationale des Affaires Judiciaires et du Sceau
<b>DNR</b>	Direction National des Routes
<b>DNTTMF</b>	Direction Nationale de Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux
<b>DRCTU</b>	Direction de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains
<b>EIES</b>	Etude d'Impact Environnemental et Social
<b>EPA</b>	Etablissement Public national à caractère Administratif
<b>FASR</b>	Fonds Autonome de Sécurité Routière
<b>FER</b>	Fonds d'Entretien Routier
<b>GBD</b>	Global Burden Diseases (maladie fardeau mondial)
<b>GRSF</b>	Global Road Safety Facility (Fonds Mondial pour la Sécurité Routière)
<b>INFP/BTP</b>	Institut National de Formation Professionnelle pour le Bâtiment et les Travaux Publics
<b>INSTAT</b>	Institut National de la Statistique
<b>IRAP</b>	International Road Assessment Program (Programme International d'Evaluation Routière)
<b>Km</b>	Kilomètre
<b>MATD</b>	Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation
<b>MIE</b>	Ministère des Infrastructures et de l'Equipement
<b>MIT</b>	Moyen Intermédiaire de Transport
<b>MTI</b>	Ministère des Transports et des Infrastructures
<b>MSPC</b>	Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile
<b>OMS</b>	Organisation Mondiale de la Santé
<b>ONG</b>	Organisations non Gouvernementales

<b>OT</b>	Observatoire des Transports
<b>OUA</b>	Organisation de l'Unité Africaine
<b>PACT</b>	Projet d'Amélioration des Corridors de Transport
<b>PNIR</b>	Programme National d'Infrastructures Rurales
<b>PNTITD</b>	Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement
<b>PNUD</b>	Programme des Nations Unies pour le Développement
<b>PL</b>	Poids Lourd
<b>RC</b>	Route Communale
<b>RN</b>	Route d'intérêt National
<b>RL</b>	Route Locale
<b>RR</b>	Route Régionale
<b>SAMU</b>	Service d'assistance Médicale d'Urgence
<b>SDR</b>	Service des Données Routières
<b>SNTR</b>	Stratégie Nationale du Transport Rural
<b>TBG</b>	Tendance des tués et blessés graves par type de collision
<b>TC</b>	Transport en Commun
<b>TMAJ</b>	Trafic Moyen Annuel Journalier
<b>UNC/PST2</b>	Unité Nationale de Coordination/Projet Sectoriel des Transports
<b>USD</b>	Dollar Américain
<b>VL</b>	Véhicule Léger
<b>VP</b>	Véhicule personnel
<b>VSL</b>	Valeur Statistique de la Vie
<b>UVR</b>	Usager Vulnérable de la Route

## INTRODUCTION

Le Mali est un vaste pays enclavé d'une superficie de 1 241 238 kilomètres carrés, situé au cœur de l'Afrique de l'Ouest avec une population estimée à 19, 972 millions d'habitants environ inégalement répartie. Environ 90% de la population du Mali vit dans la partie du sud et 68 % de cette population est rurale.

Les 2/3 du territoire sont désertiques avec des longues distances entre les capitales régionales et le District de Bamako. Le pays est classé 182<sup>ème</sup> sur 186 pays couverts par l'indice de développement humain du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD).

La part du transport routier au Mali est actuellement d'environ 90 % pour les marchandises et les passagers. L'accroissement spectaculaire de la motorisation, conjugué à la forte croissance démographique et à une urbanisation galopante sont les facteurs qui contribuent à la multiplication des risques liés à l'usage de la route.

A ces éléments s'ajoutent la forte présence des engins à 2 roues consécutive à l'insuffisance de moyens de transport de masse adéquats, ainsi que l'inadéquation des infrastructures qui font que les victimes de la route se retrouvent dans la catégorie des jeunes actifs (18 à 30 ans) mais aussi dans les catégories des populations les plus vulnérables que sont les piétons, les personnes âgées et les enfants.

Les problèmes de la sécurité routière rencontrés sont partiellement reconnus. Le comportement humain reste un facteur majeur de l'accidentologie sans pour autant oublier l'état des infrastructures routières urbaines et rurales. Le Mali connaît une extension régulière et importante du parc automobile, estimée en moyenne à 8,6%<sup>2</sup> par an, et vétuste avec un âge moyen de plus de 15 ans. Les deux roues motorisées semblent échapper à l'enregistrement formel et leur estimation reste très difficile. Les usagers sont de toutes les tranches d'âges avec une prédominance particulière des jeunes. Actuellement, le Mali connaît un taux de mortalité routière de l'ordre de **25 tués<sup>3</sup> pour 100 000 habitants**.

La Charte africaine de la sécurité routière<sup>3</sup> identifie la mise en place de systèmes de gestion des données sur la sécurité routière comme une priorité pour les Etats contractants, ainsi que la création et le renforcement institutionnel des agences nationales de sécurité routière.

Une revue de la situation actuelle et de la capacité de gestion de la sécurité routière au Mali a été préalablement menée. Cette revue a permis d'élaborer une stratégie nationale de sécurité routière cohérente avec un cadre multisectoriel impliquant l'ensemble des parties prenantes pour disposer d'un programme potentiel d'amélioration de la sécurité routière, y compris les investissements nécessaires à sa mise en œuvre.

L'élaboration d'une stratégie nationale de sécurité routière intervient conformément à la Charte africaine sur la sécurité routière qui invite, en son article 6, « *les Etats parties à élaborer, moyennant un processus inclusif, coopératif et consultatif des stratégies de sécurité routière avec des priorités, des responsabilités claires ainsi que des objectifs ambitieux et réalistes* ».

La présente stratégie nationale de sécurité routière est le fruit du travail d'une équipe élargie et multisectorielle, présidée par le Ministère en charge des Transports et assisté par une équipe d'experts de la Banque Mondiale/GRSF, spécialisés en sécurité routière avec l'implication de l'ensemble des structures publiques et privées compétentes en matière de lutte contre l'insécurité routière.

Il convient de souligner que la stratégie nationale de sécurité routière repose sur une approche du « système sûr » en concordance avec les lignes directrices du fonds mondial de la sécurité routière de la Banque Mondiale<sup>4</sup> et avec les bonnes pratiques internationales adaptées au contexte du pays.

Elle s'inscrit aussi, dans le contexte de la Troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, tenue les 19 et 20 février 2020 à Stockholm (Suède) qui a invité les Etats Membres à s'efforcer de réduire de 50 % le nombre de blessés graves et de décès consécutifs à des accidents de la circulation routière entre 2020 et 2030, conformément à l'engagement de réalisation des objectifs internationaux d'ici 2030.

<sup>1</sup> Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Population.

<sup>2</sup> Selon les données du parc automobile immatriculé de la DNTTMF (2014-2016). <sup>3</sup> OMS, (2015).

<sup>3</sup> Adoptée par la Conférence des Chefs d'Etats en janvier 2016 à Addis Abeba <sup>6</sup>

Source : Banque Mondiale

<sup>4</sup> Bliss et Breen. (2009)

Il s'agit de poursuivre les actions visant à atteindre les ODD relatifs à la sécurité routière, y compris la cible 3.6 après 2020, mais aussi à définir des objectifs pour diminuer le nombre de décès et de blessures graves, pour tous les groupes d'usagers de la route, en particulier les plus vulnérables, comme les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les usagers de transports publics.

## I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION :

La résolution A/RES/64/255 du 02 mars 2010 de l'Assemblée Générale des Nations-Unies, soutenue par les gouvernements du monde entier, a proclamé la première (1ère) Décennie d'actions pour la sécurité routière 2011-2020 dont l'objectif est de stabiliser puis de réduire de 50% le nombre de décès imputables aux accidents de la route.

Les activités envisagées pour la Décennie d'Actions pour la sécurité routière s'articulent autour des cinq volets suivants : gestion de la sécurité routière, sécurité des routes et mobilité, sécurité des véhicules, comportement des usagers de la route et soins après accidents. Le premier volet encourage l'élaboration d'une stratégie nationale et des plans et objectifs nationaux en matière de sécurité routière.

L'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) a institué, en septembre 2009 un schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière dans les Etats membres qui prévoit :

- ✓ l'élaboration d'une politique nationale de sécurité routière définie par voie législative ou réglementaire ;
- ✓ un organisme consultatif multisectoriel, donnant son avis sur toutes les questions de conception et de mise en œuvre de la politique de sécurité routière ;
- ✓ un organisme directeur de gestion de la sécurité routière doté de l'autonomie financière et de gestion, chargé de la conduite et de mise en œuvre de la politique, des programmes ou des projets nationaux de sécurité notamment la collecte des données d'accidents routiers, les études, les recherches, la communication, l'information, l'éducation et la formation des usagers de la route ;
- ✓ un fonds autonome de la sécurité routière consacré au financement des actions de sécurité routière.

Au plan national, le Mali a enregistré, entre 2009 et 2018, 71 383 cas d'accidents ayant occasionné 85 568 blessés et 5 543 tués. Ainsi, le problème de l'insécurité routière a pris ces dernières années des proportions inquiétantes et affecte toutes les couches sociales, devenant une préoccupation majeure aussi bien pour les usagers et riverains du transport routier que pour les pouvoirs publics en charge de la gestion de la sécurité routière.

Conscient des impacts négatifs des accidents de la circulation routière sur la population et l'économie du pays, le Gouvernement de la République du Mali a entrepris plusieurs actions en vue de renforcer la sécurité routière. Il s'agit, entre autres de :

- la création du Comité National de Sécurité Routière (CNSR) en 1996 ;
- l'institutionnalisation d'une semaine et des journées nationales de sécurité routière ;
- la concession du contrôle technique des véhicules ;
- la construction et/ou la réhabilitation des infrastructures routières sur l'ensemble du territoire national ;
- la création en 2009 de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière ;
- l'adoption de la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transports et du Désenclavement (PNTITD) 2015-2034 ;
- la formation des enseignants à l'effet d'introduire le Code de la route dans les programmes d'enseignement ;
- la répression des infractions aux règles de la circulation routière.

De même, l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (ANASER), en collaboration avec les structures partenaires, mène plusieurs actions qui s'articulent autour de la formation des acteurs, la sensibilisation des usagers de la route pour un changement positif de comportement, la répression des infractions au Code de la route ainsi que la promotion du port du casque de protection et de la ceinture de sécurité.

En dépit de ces efforts, les accidents de la circulation routière ont pris une ampleur préoccupante avec des conséquences graves en termes de pertes en vies humaines et de dégâts matériels. Il devient donc urgent de réagir sur le court et les moyens termes à travers l'élaboration d'une stratégie nationale et d'un plan d'actions.

Le plan national d'actions de la Décennie pour la sécurité routière (2011- 2020), élaboré le 11 mai 2011, en référence au Plan d'actions africain pour la sécurité routière 2011-2020, adopté par les chefs d'État du continent à Addis-Abeba en janvier 2012, a reconnu l'importance de disposer d'un mécanisme de gestion de la sécurité routière, de la sécurité des routes et la mobilité, de la sécurité des véhicules, de la sécurité des usagers de la route et de la réponse post-accident.

En 2015, la croissance démographique annuelle au Mali est de 3% et la population urbaine avoisine 39% avec une croissance annuelle estimée entre 4% et 5%. Cette croissance doit être accompagnée par une stratégie de réduction des blessures et des décès dus aux accidents de la route.

Il apparaît dès lors nécessaire, en tenant compte des orientations stratégiques du Gouvernement dans le cadre du développement économique et social et de l'axe stratégique n°7 de la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD), d'envisager une stratégie nationale de sécurité routière dont l'enjeu apparaît clairement au regard du nombre élevé de victimes que connaît le Mali.

## II. ANALYSE DE LA SITUATION :

L'état des lieux de l'insécurité routière au Mali fait ressortir l'évolution du nombre d'accidents et de victimes (TBG : tués et blessés graves), leur répartition à travers le réseau routier national et par mode de transport et met l'accent sur le comportement humain qui reste un facteur majeur dans la survenance des accidents de la route.

Au cours de la période 2011-2016, les données traitées par l'ANASER montrent que le Mali a enregistré 11447 victimes en 2011 contre 7565 victimes en 2016.

Le nombre de décès est passé de 889 en 2011 à 541 décès en 2016. De façon générale, la courbe a une tendance à la baisse et le nombre de décès montre une fluctuation aléatoire. Les statistiques d'accidents des années 2012 et 2013 ne comprennent pas les données des régions du nord du Mali en raison de la crise socioéconomique qui prévalait dans ces régions du pays.

Toutefois, les données des victimes d'accidents de la route, relevant de la santé et de la protection civile ne sont pas prises en considération dans la base de données centrale de l'ANASER, d'où la divergence sur les statistiques produites. Par exemple, en 2015 :

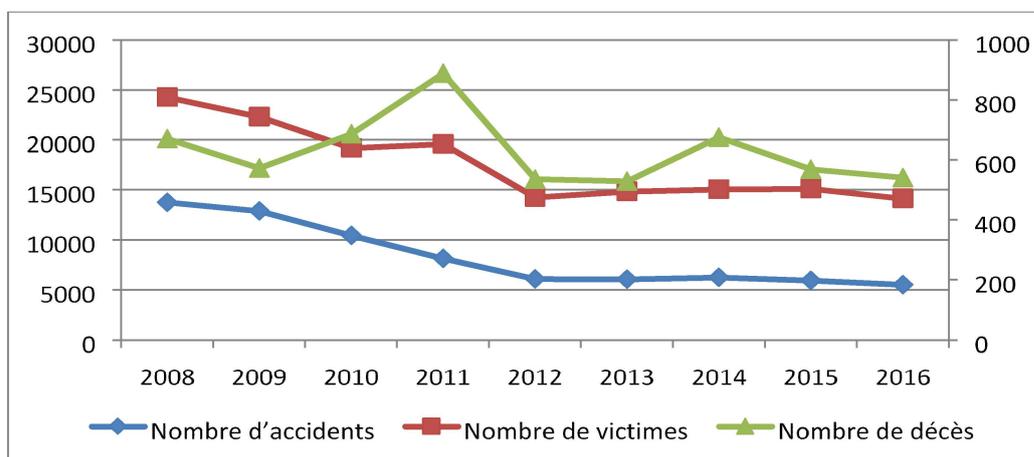
- la base de données centrale de l'ANASER enregistre : 8617 victimes dont 569 tués et 8048 blessés ;
- la base de données de la Protection Civile enregistre : 18 492 victimes dont 368 tués et 18 124 blessés ;
- la base de données de l'Hôpital Gabriel Touré enregistre : 10 835 blessés répartis comme suit : hommes : 7 922, femmes : 2 913 ;
- la base de données de la Direction Nationale de la Santé enregistre : 145 570 victimes traumatisées dont 112 tués.

Par conséquent, le système d'information sur les accidents géré par l'ANASER et alimenté à partir des données recueillies par la Police (en milieu urbain) et la Gendarmerie (en milieu interurbain) souffre du manque d'exhaustivité en raison des accidents non rapportés et des fiches non remontées et aussi de l'absence d'intégration des données de la Santé et de la Protection Civile.

De ce fait, la base de données ne permet pas d'avoir une vision globale sur l'évolution du nombre de décès et de victimes d'accidents de la route et de faire une analyse dynamique de la sécurité routière.

L'analyse qui suit, tient compte de cette insuffisance et est faite sur la base des données disponibles à l'ANASER et ne pourrait servir qu'à titre d'échantillon permettant de tracer des tendances et de tirer des conclusions globales et partielles.

**Figure 1** : Évolution des accidents, des victimes et des décès 2008-2016 :



Source de données : ANASER, Mali

En 2013, le nombre de décès enregistré au Mali est de 529. Ce chiffre est largement en dessous des données publiées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) estimées à 3920 décès<sup>5</sup>.

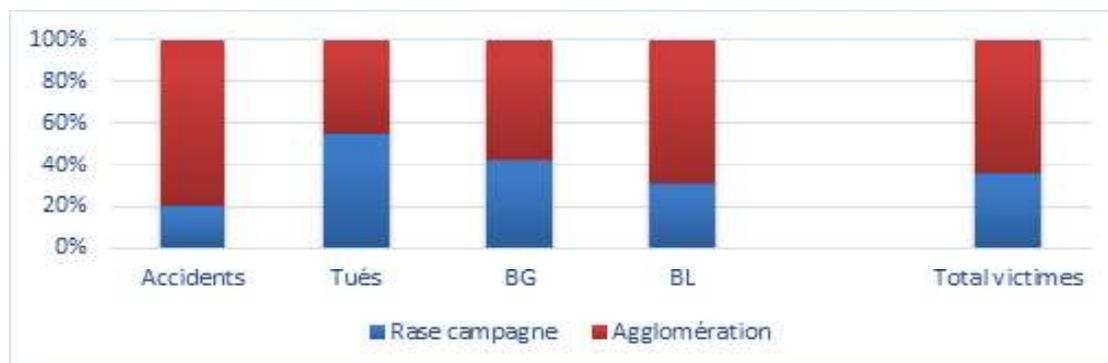
Ce qui démontre que les données ne sont pas fiables et que le système de collecte de données des accidents présente des insuffisances. Ainsi, le taux de décès pour 100 000 habitants au Mali est estimé par l'OMS à 25,6. D'une façon globale, la plupart des pays de la région ouest africaine ont un niveau de sécurité routière plus faible comparé à l'ensemble des pays à revenu intermédiaire.

<sup>5</sup> Global Road Safety Report, World Health Organization, 2015

## 2.1 Répartition des victimes des accidents de la route selon le milieu (2014-2016) :

Les accidents corporels et les victimes en rase campagne présentent une tendance à la hausse. En effet, près de 3/5 des décès de la route sont enregistrés en rase campagne tandis que 2/5 le sont en agglomération (figure ci-dessous). Il est à noter que presque 80% des accidents corporels enregistrés sont survenus en milieu urbain engendrant ainsi deux tiers des victimes.

Figure 2 : Distribution des victimes des routes selon le milieu- Moyenne de 2014-2016



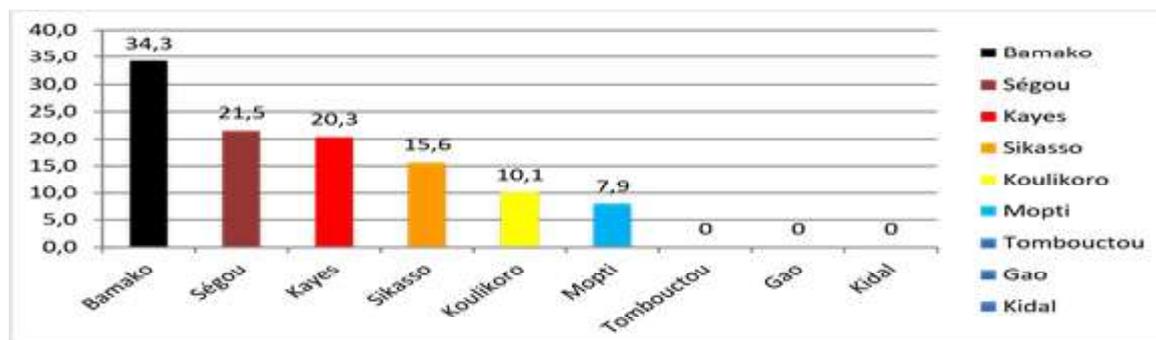
Source : ANASER

Les routes en rase campagne qui sont caractérisées par des vitesses élevées et un faible niveau de surveillance et de contrôle routier, représentent le plus grand enjeu en matière de sécurité : il a été enregistré près de 55% du total des tués sur les routes de rase campagne sans pour autant pouvoir déterminer quel type de réseau/route est le plus dangereux (manque de données).

## 2.2 Régions à haut risque routier : Taux TBG par 100 000 hab. par région (2015) :

Le taux Tués et Blessés graves par 100 000 hab. permet de comparer entre les régions maliennes (données de bases : accidents corporels enregistrés par les autorités maliennes, 2015, figure ci-dessous) :

Figure 3 : Régions à haut risque (2015)



Source : ANASER

Une concentration forte des TBG est constatée dans le District de Bamako suivi par la région de Ségou. Le District de Bamako a le plus grand taux ; plus du double de celui de la région de Sikasso. Une cartographie de risque routier est nécessaire dans ces Régions pour déterminer les types de réseaux et de sections dangereux. (Voir figure ci-dessus).

Il est à noter que certaines régions (celles de la partie Nord du pays) ne disposent d'aucune donnée pour les 4 dernières années.

### 2.3 Classement des routes nationales selon la densité d'accidents (2015) :

#### Réseau routier du Mali :

Le tableau suivant présente le nombre d'accidents, le nombre de tués, le nombre de blessés graves et légers et la densité d'accidents par type de réseau routier :

Tableau 1 : Nombre d'accidents et victimes par type de réseau routier (2015) :

Type de réseau routier	Longueur du réseau (km)	Accidents	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Densité d'accidents
Route d'intérêt national (RN)	14102	3183	368	849	3594	0,226
Route d'intérêt régional (RR)	7052	314	19	94	375	0,045
Route d'intérêt local (RL)	28929	572	51	143	662	0,02
Route d'intérêt communal (RC)	38941	1875	131	514	1817	0,048
<b>TOTAL</b>	89024	5944	569	1600	6448	0,067

Sources : ANASER /DNR

### 2.4 Densité de risque des routes nationales :

La densité d'accidents permet d'évaluer l'enjeu que représentent les accidents sur une route. La connaissance des densités moyennes permet de se situer par rapport à la moyenne des routes équivalentes. C'est le nombre d'accidents corporels ou graves par km et par an.

D'après le tableau d'estimation de la densité des accidents des routes nationales dont les données sont disponibles pour l'an 2015, environ 2000 km des routes nationales présentent une densité d'accidents supérieure à la moyenne (0.79).

Cette partie est responsable de 48 % de l'ensemble des accidents corporels enregistrés et de 74% de l'ensemble des accidents corporels survenus sur les routes nationales. Les routes nationales N°10 (46 km) et N°5 (122 km) ont la plus grande proportion de densité d'accidents (Tableau ci-dessous)<sup>6</sup>.

Le plan d'investissement devrait donner plus d'attention à cette liste de routes dangereuses.

<sup>6</sup> NB : Prise en considération uniquement des routes nationales disposant des informations sur le trafic routier et les accidents corporels (2015).

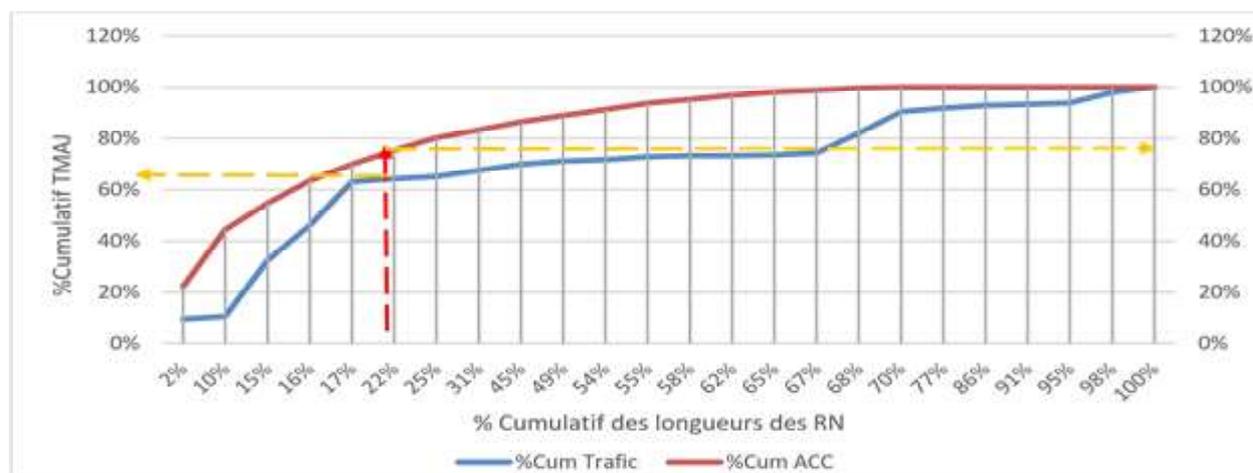
**Tableau 2 :** Densité d'accidents des routes nationales (données constatées, ANASER 2015)

Routes	Longueur	Circulation en million de véh km/j	Nbr d'accidents	Densité d'accident
<b>RN 10</b>	46	0.13	249	<b>5.41</b>
<b>RN 5</b>	122	9.08	633	<b>5.19</b>
<b>RN 7</b>	461	26.48	678	<b>1.47</b>
<b>RN 11</b>	135	1.14	181	<b>1.34</b>
<b>RN 28</b>	57	0.27	68	<b>1.19</b>
<b>RN 6</b>	624	28.93	633	<b>1.01</b>
<b>RN 27</b>	351	9.95	294	<b>0.84</b>
<b>RN 12</b>	179	1.37	136	<b>0.76</b>
RN 1	362	8.30	158	0.44
RN 26	137	0.00	45	0.33
RN 8	113	0.47	34	0.30
RN 14	79	0.13	23	0.29
RN 3	502	16.37	136	0.27
RN 21	323	0.29	68	0.21
RN 24	442	11.50	90	0.20
RN 15	223	0.88	45	0.20
RN 25	362	0.00	68	0.19
RN 13	126	0.57	23	0.18
RN 4	231	0.77	34	0.15
RN 22	322	0.00	45	0.14
RN 32	373	0.78	45	0.12
RN 9	123	0.00	11	0.09
RN 33	1022	14.22	90	0.09
RN 23	530	1.40	45	0.08
RN 30	401	1.42	23	0.06
RN 2	320	0.00	11	0.03
<b>Moyenne</b>				<b>0.79</b>

Source : ANASER/DNR

La courbe suivante (figure ci-dessous) représente le pourcentage cumulatif des accidents corporels et le pourcentage cumulatif du trafic moyen annuel/journalier (TMAJ) des routes nationales :

Figure 4 : Pourcentages cumulatifs (%Cum) des longueurs des RN en fonction du trafic et des accidents (2015).



Sources : ANASER/DNR

Il est constaté que 64% du volume total du trafic sont effectués sur seulement 20% de la longueur du réseau routier national et que 75% des accidents corporels surviennent sur les routes nationales.

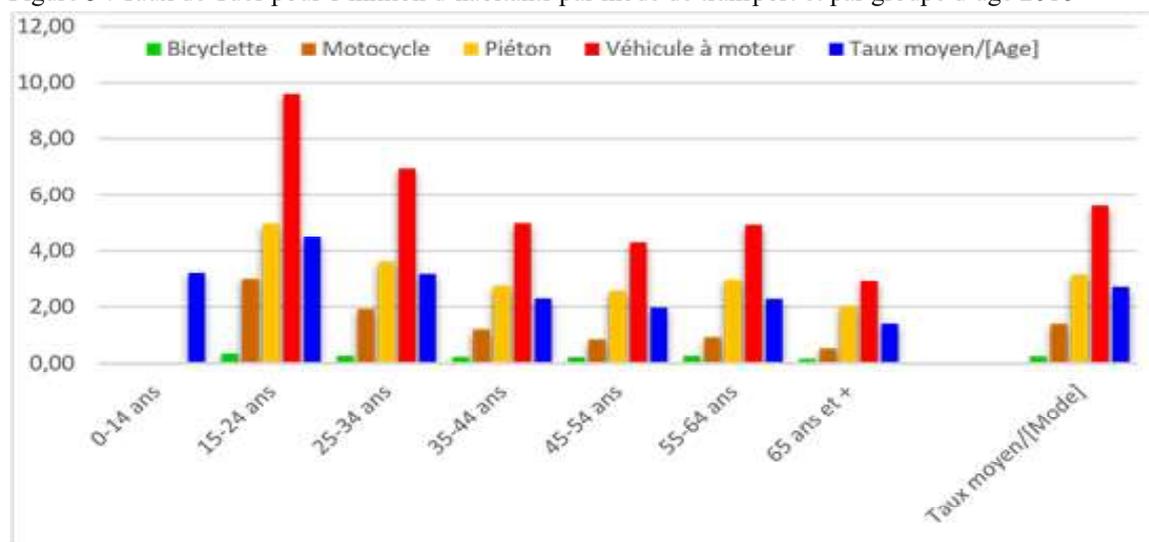
## 2.5 Mode de transport et les tranches d'âge impliquées dans les accidents de la route :

En 2016, plus de 10 % des personnes tuées sont âgées de moins de 15 ans. Près de 35 % des victimes graves (tués et blessés graves) se situent dans la tranche d'âge 26-40 ans. La tranche d'âge supérieure à 41 ans représente plus de 25%.

Au Mali, selon la base de données de GBD (Global Burden Diseases, 2017), les accidents de la route sont passés de la 11ème cause de décès pour la tranche d'âge (15-49 ans) à la 9ème cause de 1990 à 2016.

Le taux de tués pour 1 million d'habitants le plus élevé est enregistré pour la tranche d'âge 15-24 ans, suivi par les tranches d'âge 0-14 ans et 25-34 ans. Les modes de déplacement les plus impliqués dans les accidents mortels sont les véhicules à moteur (légers et lourds), la marche à pied (piétons) et les motocycles. Les jeunes représentent la catégorie d'âge pour laquelle le risque rapporté à la population est le plus grand (Figure ci-dessous).

Figure 5 : Taux de Tués pour 1 million d'habitants par mode de transport et par groupe d'âge 2016



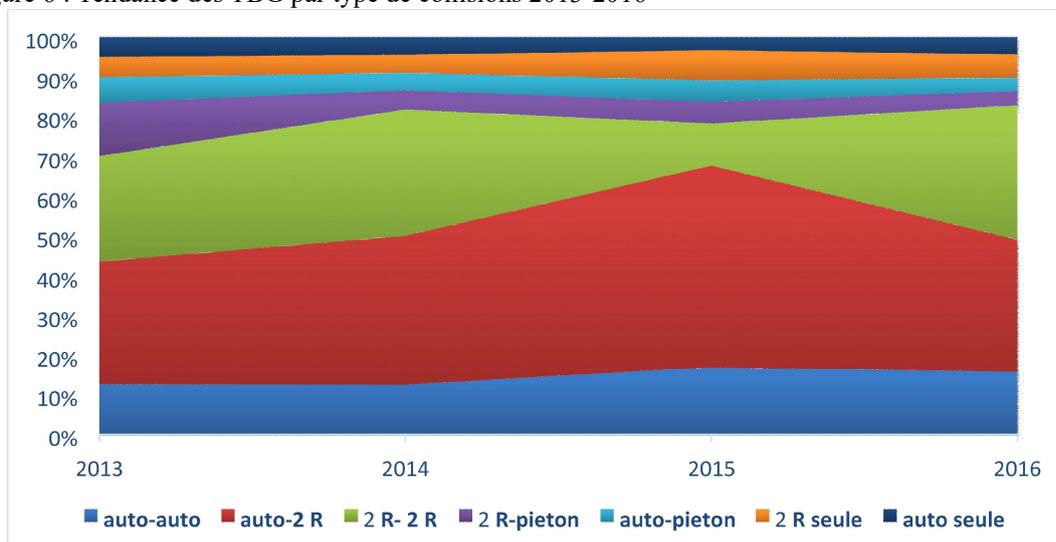
Sources : ANASER / BM (GRSF)

*La tranche d'âge 15-34 ans représente ainsi un groupe à haut risque.*

## 2.6 Tendance des Tués et Blessés Graves (TBG) par type de collision 2013-2016

De 2013 à 2016, on constate qu'en moyenne, 14,3% des TBG proviennent des collisions auto- auto, 37,4% des TBG proviennent des collisions auto-2 Roues, 26,6% des TBG proviennent des collisions 2 Roues-2 Roues. Les collisions de type véhicule seul ne représentent que 5% des TBG.

Figure 6 : Tendance des TBG par type de collisions 2013-2016



Sources : ANASER/ BM (GRSF)

D'une manière générale, les collisions impliquant les 2 Roues, considérées comme les usagers vulnérables, engendrent plus de 76% des victimes TBG. De plus, au moins 12% des victimes TBG émanent des collisions impliquant un piéton.

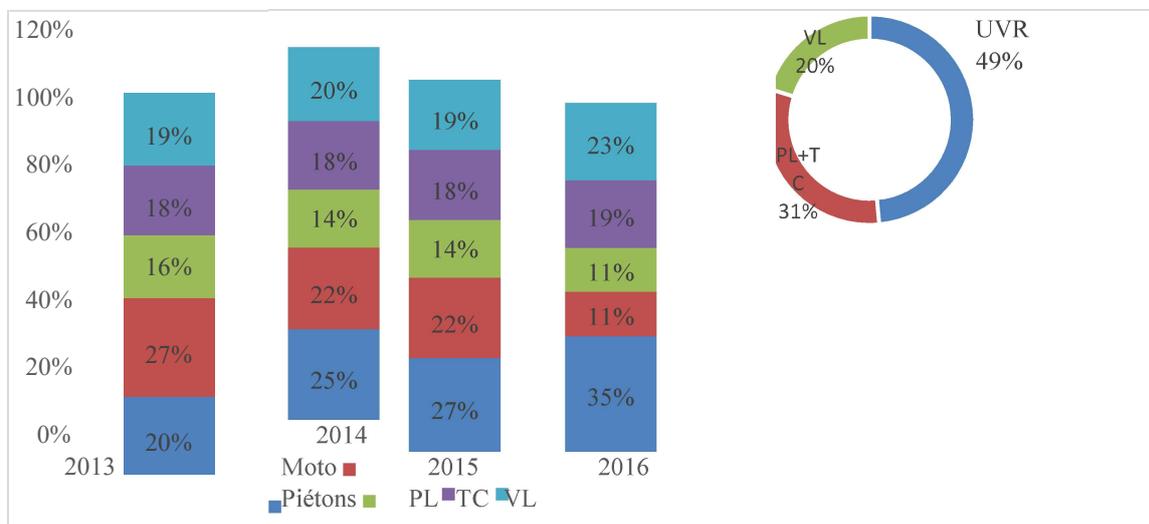
Les engins à deux (2) roues, les véhicules légers ainsi que la marche à pieds sont considérés comme des modes de déplacement à haut risque et une attention très particulière doit leur être réservée.

### 2.7 Décès par mode de transport :

Entre 2013-2016, on constate un léger changement de la répartition des tués par mode de transport, en dehors de la baisse de la proportion de décès chez les piétons et les poids lourds en 2016 et de la hausse de celle des motocyclistes et des voitures légères (figure 7).

Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes) représentent la base pyramidale la plus large des victimes de la route, avec un taux de presque la moitié des décès (49 %), suivis par le transport professionnel (Transport en commun et de marchandises 31%). Les deux roues motorisées sont les principales victimes des accidents de la circulation, 27 % de toutes les victimes tuées, suivis par les piétons (21 %) et les occupants des voitures (20 %) (Figure ci-dessous).

Figure 7 : Tendence des décès par mode de transport 2013-2016



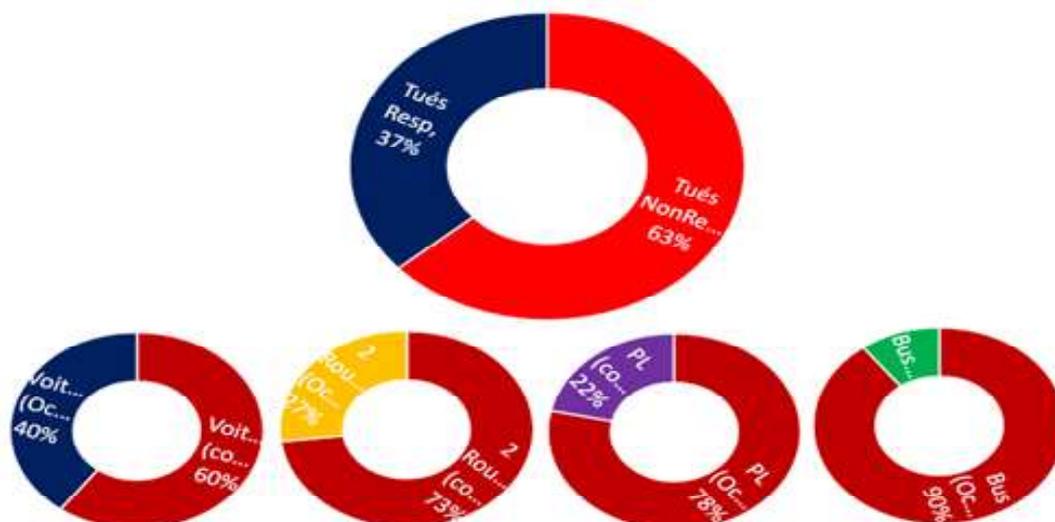
Sources : ANASER/BM (GRSF)

### 2.8 Répartition des tués en fonction d'usagers actifs et passifs par mode de transport (moyenne de 2013-2016) :

Les diagrammes en secteurs (figure ci-dessous) représentent, pour chaque mode de transport, la proportion des usagers actifs (conducteurs de véhicules motorisés) versus les usagers passifs (passagers) ou vulnérables (piétons et cyclistes).

D'une manière générale, les figures ci-dessous montrent que 63% environ des victimes tuées ne sont pas responsables : piétons, occupants non-conducteurs. Cette proportion augmente encore plus, selon le mode choisi : par exemple, 78% des victimes tuées dans les Poids Lourds (PL) sont des passagers, ce qui signifie que ce mode de transport est utilisé aussi pour transporter des passagers. De même, les 2 roues motorisées semblent transporter plus qu'un passager (27% d'usagers actifs tués contre 73% d'usagers passifs tués).

Figure 8 : Usagers actifs Vs. Passifs par mode de transport (%moyenne de 2013-2016)



Sources : ANASER/BM (GRSF)

Un pourcentage considérable en mortalité pourrait être gagné si seulement nous adaptons les modes de transport appropriés pour chaque usage.

## 2.9. Comportements des usagers de la route<sup>7</sup>:

Les indicateurs relatifs aux comportements des usagers de la route peuvent expliquer partiellement l'accidentalité constatée sur les routes, notamment le non-respect du Code de la route et l'érection de ralentisseurs anarchiques en agglomération et en rase campagne.

### 2.9.1 Hors Agglomération :

Les indicateurs comportementaux hors agglomération ne sont pas collectés. Il est judicieux de procéder à une collecte systématique des indicateurs intermédiaires de sécurité routière hors agglomération à savoir : les indicateurs comportementaux, la vitesse moyenne pratiquée, l'utilisation de la ceinture de sécurité, l'utilisation des systèmes de retenue pour enfant, le transport des enfants dans les sièges avant, le taux de port de casque de protection, etc.

### 2.9.2 En milieu urbain :

#### 2.9.2.1 Téléphone au volant :

Les résultats du sondage d'opinion auprès des détenteurs de motos (68% des enquêtés), vélos ou véhicules (24% des enquêtés) sur l'utilisation du téléphone portable au volant/guidon ont révélé qu'un peu moins du tiers des usagers (32,4%) de la route ont déclaré avoir utilisé le téléphone au volant/au guidon. Cette proportion est plus élevée dans la région de Kayes (53,2%) et plus faible à Ségou (17,6%).

Dans la ville de Bamako, 39,1% des usagers affirment l'utilisation du téléphone portable au volant/guidon contre 21,6% des usagers de Sikasso et 20,5% des usagers de Mopti.

La grande majorité (88%) des personnes enquêtées utilisent leurs téléphones pour répondre aux appels entrants. De plus, la population est consciente de l'interdiction de l'utilisation du téléphone portable au guidon/volant en leur majorité (86%). Ceci pourrait être expliqué par un niveau faible du contrôle routier se focalisant sur la thématique de l'usage de téléphone au volant.

Le téléphone au volant est considéré comme un facteur de risque pour le groupe d'usagers des motocyclistes.

#### 2.9.2.2 Le port du casque de protection :

De façon générale, seul 6% des motocyclistes portent le casque de protection contre 94%, dont 24% transportent des passagers. Sur l'ensemble de ces passagers transportés, moins de 1% (0,4%) portent le casque de protection contre 99,6%.

Ainsi, le taux de port de casque de protection est très faible chez les usagers des motocycles, qui constituent un groupe à très haut risque. De surcroît, les conséquences de ces accidents sont souvent graves du fait de la faiblesse de la protection dont bénéficient les deux roues.

D'ailleurs, le schéma de l'étude des traumatismes affiche un taux élevé des traumatismes crâniens (entre 50% et 60%) pour les accidents corporels impliquant un motocycle<sup>8</sup>.

Une bonne part des décès serait évitable si les utilisateurs de cyclomoteurs portaient majoritairement et correctement leur casque de protection.

<sup>7</sup> Rapports des collectes des indicateurs comportementaux fournis par l'ANASER, 2016.

<sup>8</sup> DIANGO D., AG IKNANE A., Epidemiological and clinical profile of accidents on public ways at the welcome service of emergencies, CHU Gabriel Touré, Bamako, Mali, 2009.

### 2.9.2.3 Le port de la ceinture de sécurité :

De façon globale, seul 20% des automobilistes portent la ceinture de sécurité. Le détail par mode de transport se présente comme suit :

- Voiture personnelle : 30% des conducteurs portent la ceinture de sécurité. Les passagers affichent un taux moyen de port de ceinture de sécurité ne dépassant pas 22%. Ceci pourrait expliquer le grand nombre des victimes tuées classées non responsables utilisateurs des voitures personnelles (occupants non conducteurs) ;

- Transport en commun : 8% des conducteurs portent la ceinture de sécurité. L'étude n'a pas déterminé le taux du port de la ceinture de sécurité chez les passagers du transport en commun, qui constituent 90% de victimes tuées dans cette catégorie ;

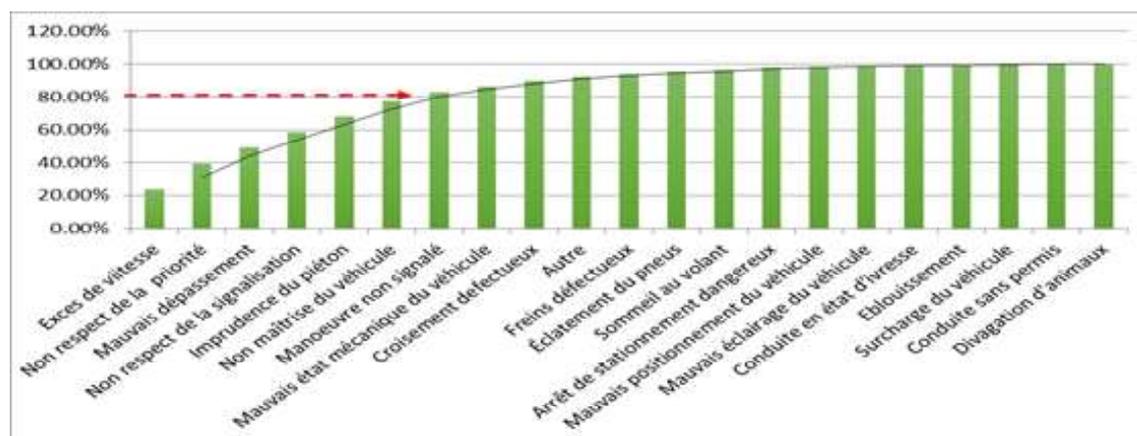
- Transport de marchandise : 14% des conducteurs portent la ceinture de sécurité. Malgré leur implication faible dans les accidents, leurs conséquences sont très graves. Il est à noter que le transport de marchandises est responsable de 13% du nombre total des tués dont 73% sont des passagers.

Une bonne part des décès pourrait être évitée si et seulement si les utilisateurs de véhicules portaient majoritairement leur ceinture de sécurité.

### 2.9.2.4 Infractions constatées en urbain et en interurbain (analyse Pareto sur les données de 2015)

L'analyse ABC<sup>9</sup> permet de déterminer les infractions constatées à haut risque (figure ci-dessous).

Figure 9 : Infractions à haut risque routier (Analyse Pareto, données 2015)



Sources : ANASER/BM (GRSF)

Il en ressort que les six premières infractions constatées par les forces de l'ordre représentent à elles seules 80% de l'ensemble des infractions. Ces infractions à haut risque sont :

- excès de vitesse ;
- non-respect de la priorité ;
- mauvais dépassement ;
- non-respect de la signalisation ;
- imprudence du piéton ;
- non maîtrise du véhicule.

Une attention particulière doit être apportée aux traitements adéquats de ces infractions dans la stratégie à travers le renforcement du contrôle routier et de sensibilisation.

<sup>9</sup> L'analyse ABC est une méthode de classification découlant du principe de Pareto. Elle est fréquemment utilisée pour la priorisation de 20% des causes qui sont à la base de 80% des résultats.

### 2.10. Parc automobile :

Le parc automobile, avec un âge de 15 ans et plus, est estimé à 344 345 véhicules enregistrés en 2018 contre 269 609 en 2012, avec une progression moyenne de 8,6% par an.<sup>10</sup>

L'estimation du nombre de deux roues est très difficile du fait de leur importation sous forme de pièces détachées avec un assemblage informel sur place.

### 2.11 Aspects épidémiologiques des traumatisés de la voie publique :

Selon une étude<sup>11</sup> réalisée entre 2007 et 2009 portant sur les aspects épidémie-cliniques des accidents de la voie publique (AVP) au service d'accueil des urgences du CHU GABRIEL TOURE, les accidents de la route ont constitué 66% des hospitalisations, soit 2 450 sur 3 726.

De ce fait, les AVP ont constitué la première cause de consultations et d'hospitalisation durant la période d'étude.

Les principaux résultats et discussions de cette étude sont les suivants :

La prédominance masculine, 81% des cas avec un ratio de 4,25 en faveur des hommes s'expliquerait par la différence d'effectif entre les conducteurs masculins et féminins et par un comportement plus audacieux des hommes au volant.

Par ailleurs, le traumatisme crânien apparaît comme la lésion la plus fréquente avec 58,9% des cas. Cette fréquence élevée pourrait s'expliquer par le nombre élevé d'accidents chez les motocyclistes ne portant pas généralement et correctement de casque de protection.

Durant la période d'étude, 744 décès ont été recensés chez les hospitalisés dont 555 par AVP soit 75% de la mortalité aux services des urgences. Parallèlement, 730 décès ont été constatés à l'arrivée dont 478 liés aux accidents de la voie publique soit 65,48%. La mortalité spécifique au cours de l'étude était de 22,6%. Les accidents mortels ont concerné tous les sexes avec une prédominance masculine (82,7%) contre 17,3% chez les femmes.

### 2.12. Traumatismes et décès liés aux accidents de la voie publique

De façon globale, la Direction Nationale de la Santé a recensé 126 364 traumatisés liés aux accidents de la voie publique en 2014 dont 64 tués, contre 145 570 en 2015 dont 112 tués.

Tableau 3 : Évolution des victimes traumatisées liées aux AVP 2014-2016.

Année	Cas traumatisme AVP	Décès traumatisme AVP
2014	126364	64
2015	145570	112
2016	130776	293

Sources : Données de la Direction Nationale de la Santé

Les traumatismes (plaies, brûlures, fractures) liés aux accidents de la voie publique ont connu une augmentation remarquable en passant de 6,33‰ en 2013, 7,3‰ en 2014 à 8,17‰ en 2015.

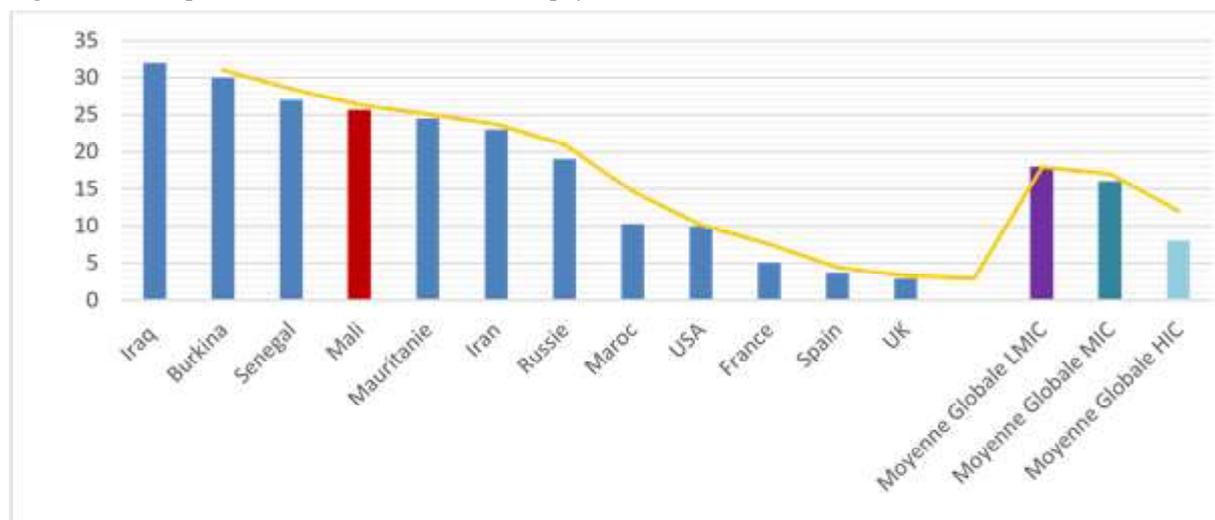
### 2.13. Comparaison entre le Mali et d'autres pays du monde

La figure 14 ci-dessous montre qu'en termes de nombre de tués, le Mali connaît un taux très élevé atteignant à plus de 25 tués par 100 000 habitants. Le Mali est comparable au Sénégal et à la Mauritanie. Son taux est 5 fois plus élevé que celui de la France, le double de celui du Maroc et presque le triple de celui de la moyenne globale des pays à revenu élevé.

<sup>10</sup> Source : DNTTMF

<sup>11</sup> DIANGO D., AG IKNANE A., Epidemiological and clinical profile of accidents on public ways at the welcome service of emergencies, CHU Gabriel Touré, Bamako, Mali, 2009.

Figure 10 : Comparaison entre le Mali et d'autres pays du monde



Source : Rapport de situation sur la sécurité routière, OMS, 2013, METL Maroc 2014

#### 2.14. Coûts socio-économiques des accidents de la route au Mali

Selon l'étude de l'évaluation du coût socio-économique des accidents de la route, réalisée par l'ANASER en 2016, le coût annuel des accidents de la route au Mali est estimé à 18 Milliard de F CFA, qui représente 0.4% du PIB. Le bilan des accidents de la route a un coût socioéconomique estimé par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) entre 4 et 6 % du PIB<sup>12</sup>.

Le coût socio-économique des accidents de la route est beaucoup plus important lorsque l'on utilise les bases de l'OMS.

*Le rapport « coût réel des accidents de la route » de l'IRAP<sup>13</sup> fournit une évaluation statistique de la vie qui peut être appliquée dans le monde entier. Il sert aussi comme une base de comparaison en cas de non disponibilité d'une étude valable d'évaluation du coût socio-économique dans le pays.*

##### Pour l'an 2015 (année de base) :

o PIB du Mali est 13,107 Milliard USD, soit environ 4422 Milliard F CFA (FMI, 2015).

o Le PIB/Habitant est de 804 USD, soit environ 475,000 F CFA (FMI, 2015).

o Nombre estimé de décès de la circulation = 4216 (OMS, 2015) (1)

o Nombre enregistré de décès de la circulation = 569 (ANASER, 2015) (2)

De ce fait :

➤ La valeur d'une victime décédée sur la route =  $100 \times 804$  USD = 80 400 USD.

➤ La valeur d'une victime avec blessures graves =  $20\% \times 804$  USD = 16 080 USD.

*Ainsi,*

➤ Le cout total des accidents (en utilisant (1)) =  $4216 \times 80400$  USD +  $8 \times 4216 \times 16080$  USD = 881 312 640 USD (soit 493 Milliard F CFA).

Ceci représente **6,7% du PIB** (2015).

Le cout total des accidents (en utilisant (2)) =  $569 \times 80400$  USD +  $8 \times 569 \times 16080$  USD = 118 943 760 USD (soit 70 Milliard F CFA).

Ceci représente **1,6% du PIB** (2015).

#### 2.15. Synthèse de l'examen de la capacité de gestion de la sécurité routière au Mali

L'analyse de la situation de la sécurité routière<sup>14</sup> a révélé que le Mali, comme de nombreux pays africains, est confronté aux mêmes problèmes de sécurité routière, à savoir :

- la faible capacité de gestion et de coordination ;
  - la base de données incomplète et insuffisamment développée ;
  - le non-respect par les usagers de la réglementation (vitesse excessive, conduite en état d'ivresse, non-port de la ceinture de sécurité et du casque de protection, non-respect du temps de conduite et de repos,...) ;
  - l'existence de points noirs (zones accidentogènes) ;
  - la mauvaise visibilité sur les routes ;
  - l'état défectueux des véhicules ;
  - la faible implication du secteur privé de transport dans la lutte contre l'insécurité routière ;
- le temps d'intervention relativement long des secours et soins aux accidentés...

<sup>12</sup> Rapport de situation sur la sécurité routière, Organisation Mondiale de la Santé, 2015.

<sup>13</sup> Dahdah S and MacMahon, K. 2008. «The True Cost of Road Crashes: Valuing life and the cost of a serious injury, the International Road Assessment Program».

<sup>14</sup> Rapport de diagnostic de la sécurité routière au Mali, 2017.

Sur la base de ce diagnostic, de nombreuses difficultés, faiblesses et insuffisances à différents niveaux ont été relevées :

➤ **Au niveau de la connaissance de la situation de la sécurité routière**, des faiblesses et insuffisances du système d'information sur les accidents et les victimes ne permettent pas d'avoir une vision globale et complète de l'ampleur de l'insécurité routière ;

➤ **Au niveau de l'organisation institutionnelle de gestion et de coordination de la sécurité routière :**

- les difficultés de coordination des activités intersectorielles liées à l'absence d'institution de coordination de haut niveau ;
- l'insuffisance de responsabilisation de l'organisme directeur de gestion de la sécurité routière (difficultés de mise en œuvre des fonctions de gestion institutionnelle de l'ANASER liées à l'insuffisance de définition et de clarification des rôles et compétences d'où l'inefficacité opérationnelle et décisionnelle) ;
- les déficits dans la planification, la conception et l'exploitation du réseau routier ;
- les déficits dans la chaîne et le système de contrôle technique des véhicules ;
- les déficits dans l'organisation des secours et la prise en charge des victimes d'accidents ;
- l'insuffisance des ressources humaines au niveau de l'organisme directeur.

● **Au niveau du cadre législatif et réglementaire :**

- la faible efficacité du cadre législatif et réglementaire ;
- l'insuffisance d'application des textes existants en la matière ;
- l'insuffisance d'équipements appropriés de contrôle routier ;
- la faible coordination dans la chaîne de contrôle-sanction (justice-Police-Gendarmerie).

● **Au niveau du financement de la sécurité routière :**

- l'insuffisance des ressources financières consacrées à la sécurité routière ;
- le manque de stabilité et de pérennité du financement de la sécurité routière ;

Ainsi, les conclusions du diagnostic révèlent trois (03) axes. Il s'agit de :

- l'état des données sur les accidents de la circulation routière ;
- les effets négatifs de l'insécurité routière sur le développement socio-économique du pays ;
- la faiblesse de la capacité de gestion de la sécurité routière.

### III. ANALYSE PROSPECTIVE

La stratégie nationale de sécurité routière qui couvre la période 2021-2030 est préparée sur la base de l'approche de système sûr à travers les six (6) piliers mentionnés ci-dessous :

- Gestion de la sécurité routière ;
- Sécurité des routes et mobilité (Environnement routier plus sûr) ;
- Comportement des usagers de la route plus sûrs ;
- Vitesse plus sûre ;
- Sécurité des véhicules (Véhicules plus sûrs) ;
- Soins post accidents (amélioration des secours d'urgence).

La Vitesse plus sûre est un pilier additionnel par rapport aux cinq des Nations-Unies sur la sécurité routière.

En effet, les mesures d'amélioration de la sécurité des infrastructures devront être accompagnées de mesures complémentaires portant sur la réduction de la vitesse pour renforcer les effets escomptés et rendre les routes moins dangereuses. Dans cet ordre, la gestion de la vitesse sera un aspect intégré dans la planification et la conception des routes ainsi que dans les mesures prévues pour la mise en circulation des véhicules et la circulation des usagers du réseau routier.

#### 3.1 Gestion de la sécurité routière et développement des capacités institutionnelles :

L'examen des capacités de gestion et de coordination de la sécurité routière révèle des insuffisances dans la coordination verticale et horizontale.

Dans la coordination verticale, le Ministère en charge des Transports qui a la responsabilité de piloter la sécurité routière et de coordonner les actions mises en œuvre par les différents ministères dans leur sphère de compétence, ne peut donner des directives ni interpeler sur les résultats obtenus.

De ce fait, l'absence d'un organe politique de décision et de coordination intersectorielle impacte fortement sur la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière de sécurité routière et sur la production des résultats souhaités pour améliorer la situation.

L'ensemble des acteurs de la sécurité routière doit être associé aux débats des questions y relatives et d'apporter ainsi leurs contributions. Ce qui a justifié la création et la mise en place du Comité National de Sécurité Routière (CNSR) en 1996.

Cependant, cet organisme consultatif ne joue pas pleinement son rôle. Il y a donc, lieu de le redynamiser et lui assurer les moyens de son fonctionnement conformément à la Directive N°12/2009/CM/UEMOA portant Institution d'un Schéma Harmonisé de gestion de la Sécurité Routière dans les Etats membres de l'UEMOA.

L'ANASER, organisme dédié à la sécurité routière, a été créée en 2009 pour répondre au besoin de coordination horizontale des actions de tous les acteurs de la sécurité routière. Mais l'examen des capacités et performances de l'ANASER, organisme directeur, chef de file de la sécurité routière, a révélé des faiblesses dans la mise en œuvre de ses fonctions de gestion institutionnelle. Outre le manque de ressources humaines et financières, les faiblesses de capacité et de performances de l'ANASER sont aussi liées au manque de clarté des textes définissant ses missions et responsabilités. Ainsi, l'ANASER tenue au respect des formalités administratives, se trouve limitée dans les prises d'initiatives nécessaires pour coordonner les actions de l'ensemble des acteurs. C'est pourquoi, il est nécessaire de clarifier ses missions et renforcer ses responsabilités dans la prise des initiatives indispensables à la mise en œuvre de la stratégie et du plan d'actions pour l'obtention des résultats souhaités.

Les performances actuelles de l'ANASER doivent être soutenues par la mise en place d'un financement suffisant et stable, d'un système d'information amélioré sur les accidents et les victimes en tenant compte des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC), d'un cadre législatif et réglementaire adapté à la gestion de la sécurité routière, d'un cadre de suivi-évaluation de la mise en œuvre de la stratégie et du plan d'actions.

La base de données actuelle gérée par l'ANASER ne contient pas toutes les informations pour donner une vision complète de l'évolution, l'ampleur et la gravité de l'insécurité routière. Elle ne contient pas non plus de données relatives au parc de véhicule, à la visite technique, etc. permettant une analyse approfondie de la sécurité routière.

Il y'a cependant lieu de redéfinir un système d'information en bases primaires et base centrale d'analyse et observatoire. Les bases de données primaires sont logées à la Police pour les données recueillies en zones urbaines, à la Gendarmerie pour les données recueillies en milieu interurbain et un module de recueil à la Santé pour les données des blessés admis dans les formations sanitaires et à la Protection Civile pour les victimes secourues par ses soins. Ces bases primaires sont placées sous leur autorité et responsabilité respectives quant à la gestion, le bon fonctionnement des bases et la qualité des données fournies. Ces structures sources assurent un contrôle de l'exhaustivité, de la cohérence et de la fiabilité des données rapportées.

Il reste entendu que la source principale d'enregistrement des données collectées demeure le fichier accident BAAC (Bulletin d'Analyse d'Accidents Constatés) existant pour garder l'harmonie avec les autres pays membres de l'UEMOA utilisant le même fichier de collecte des données.

Les données ainsi recueillies au niveau de la Police, de la Gendarmerie, de la Protection Civile et de la Santé seront centralisées au niveau de l'ANASER qui assurera après une dernière vérification de cohérence et de pertinence, l'interprétation/analyse et la diffusion des données statistiques ainsi que l'évaluation des mesures de sécurité prises ou envisagées.

Tous ces systèmes doivent être intégrés entre eux avec des interconnexions et interfaces facilitant l'accessibilité, la transmission/transférabilité des données (y compris celles des assurances). A cet effet, des protocoles d'échanges de données codés doivent être mis en place.

La mise en place de ce schéma de système d'information implique l'évaluation des besoins des différentes bases en termes d'aménagements et d'installations :

- de matériel informatique et bureautique ;
- de logiciels de gestion des données, de géolocalisation des accidents et d'interconnexions.

### **3.2. Comportement plus sûr des usagers de la route:**

Le changement de comportement est à la fois un défi et un processus dont les résultats sont généralement lents à obtenir. Cependant, le processus doit chercher au regard des axes définis à donner des niveaux de connaissances et de compétences requis pour la conduite, via la réforme du système de l'enseignement à la conduite et d'obtention du permis de conduire des 2 et 3 roues, véhicules légers (VL) et poids lourds (PL), d'éduquer et à sensibiliser les différentes catégories d'usagers aux risques routiers en mettant un accent particulier sur les usagers vulnérables.

La sensibilisation sera suivie par l'intensification du contrôle-répression des infractions aux règles de la circulation routière à travers le renforcement du contrôle routier et l'application stricte de la réglementation en vigueur.

### **3.3. Sécurité des routes et mobilité (Environnement routier plus sûr) :**

L'infrastructure routière constitue l'élément central du système de transport routier. Elle doit prendre en compte la sécurité de toutes les catégories d'usagers en milieu urbain et interurbain. Pour atteindre cet objectif, le volet « promotion d'infrastructures sûres » portera sur la réalisation des travaux de sécurisation des itinéraires de routes et voiries identifiées à haut risque, le traitement des intersections et carrefours considérés dangereux pour les usagers vulnérables, la mise à niveau et l'aménagement des principaux axes routiers et voiries à grand trafic où les accidents sont plus fréquents, l'audit et l'inspection périodique de sécurité du réseau routier national prioritaire.

### 3.4. Réduction de la vitesse (Vitesse plus sûre) :

La stratégie de sécurité routière, développée au Mali, met l'accent sur la « promotion d'infrastructures sûres » en milieu urbain et interurbain pour toutes les catégories d'utilisateurs en particulier pour le groupe d'utilisateurs vulnérables. Mais les mesures d'amélioration de la sécurité des infrastructures devront être accompagnées de mesures complémentaires portant sur la réduction de la vitesse pour renforcer les effets escomptés et rendre les routes moins dangereuses.

La « vitesse plus sûre » est un pilier additionnel par rapport aux cinq (05) piliers de la Décennie d'Actions des Nations Unies.

La législation du Mali comporte déjà la limitation des vitesses au plan national en zones urbaines et interurbaines. Mais pour renforcer les règles de la circulation au niveau local, il faut s'assurer que cette réglementation permet aux autorités locales dans la conduite de la sécurité routière de modifier les limites de vitesse réglementaires imposées. Dans tous les cas, l'application rigoureuse et le respect de la réglementation demeurent les fondements et les déterminants des résultats escomptés de réduction du nombre de décès et de blessés graves liés à la vitesse.

### 3.5. Sécurité des véhicules (véhicules plus sûrs) :

Le volet « promotion d'une meilleure sécurité des véhicules » comportera le respect des normes de sécurité pour les engins à 2 et 3 roues et des véhicules, l'amélioration de la qualité et de l'efficacité du système de contrôle technique des véhicules et l'intensification du contrôle répression de l'état technique des véhicules.

### 3.6. Soins post accidents (amélioration des secours d'urgence) :

La chaîne des soins après-accident comprend l'alerte d'urgence, le transport rapide du personnel médical qualifié sur le lieu de l'accident, le diagnostic correct sur place, la stabilisation du blessé, le transport rapide dans une formation sanitaire pour des soins de qualité et des services de rééducation éventuelle. Les performances de la chaîne reposent sur la coordination des secours pour une intervention rapide et la prise en charge efficace des blessés. A cet égard, il est nécessaire de développer et de renforcer les capacités des secours d'urgence (Protection Civile-SAMU) et de renforcer les capacités des centres hospitaliers (équipements, personnel qualifié ...).

## IV. FORMULATION DE LA VISION, DEFINITION DES OBJECTIFS ET DES AXES STRATEGIQUES

Les ambitions de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière du Mali sont en cohérence avec les objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière des Nations-Unies et d'autres objectifs internationaux en matière de sécurité routière.

Le plan mondial pour la Décennie d'action s'appuie sur des principes directeurs tendant vers un « système sûr ».

Ces principes consistent à créer un système de transport routier mieux adapté à l'erreur humaine et qui tient compte de la vulnérabilité du corps humain. Il faut d'abord accepter l'erreur humaine et donc comprendre que les accidents de la route ne sont pas complètement évitables et un système sûr a pour but d'éviter les accidents graves pouvant entraîner des traumatismes et faire des tués.

### 4.1. Vision de la stratégie nationale de sécurité routière:

La vision retenue par le Mali dans le cadre de cette stratégie à long terme est la suivante :

**« Réduire considérablement le nombre de tués imputables aux accidents de la route au Mali »**

### 4.2. Objectifs de la stratégie nationale de sécurité routière :

La présente Stratégie Nationale de Sécurité Routière vise à mettre en place un programme de sécurité routière efficace axé sur les résultats et sous-tendu par des objectifs de réduction à des échéances déterminées.

L'objectif global de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière est de **« réduire le taux de mortalité des accidents de la route de 50% en le ramenant de 25 tués par 100 000 habitants à 12 tués par 100 000 habitants à l'horizon 2030 »**.

Il est fixé à mi-parcours un objectif intermédiaire qui est de **réduire de moins de 18.5 tués pour 100 000 habitants à l'horizon 2025, soit une réduction de 25%.**

### 4.3 Axes Stratégiques :

Les axes stratégiques résultent de l'analyse des données sur les accidents de la route survenus au Mali au cours des quatre dernières années et peuvent être résumés comme suit :

#### ▪ Axe stratégique N° 1 : la sécurisation des 2 et 3 roues motorisées

Parmi les personnes décédées dans des accidents de la route, une sur quatre en moyenne est un usager « d'engins à 2-3 roues motorisés » avec une tendance à l'augmentation au cours des dernières années. En 2016, cette proportion a atteint une sur trois personnes décédées. Cette catégorie d'utilisateurs vulnérables est donc la plus touchée par la mortalité routière.

L'exposition au risque routier impliquant cette catégorie devient de plus en plus élevée, surtout avec l'augmentation rapide du parc des motocycles. Cette situation peut trouver ses origines dans les comportements à risque de certains usagers de la route comme le non port du casque (94% des motocyclistes conducteurs et passagers ne portent pas le casque de protection), les vitesses excessives, mais aussi par un manque d'infrastructures adéquates et de formation sur les règles de circulation.

---

---

**▪ Axe stratégique N° 2 : la sécurité des piétons**

La marche est le deuxième mode de déplacement le plus utilisé par toutes les tranches d'âge. En 2015, plus d'une personne sur cinq décédées dans un accident de la route est un piéton et l'analyse des bilans des quatre dernières années montre qu'il s'agit d'une tendance structurelle. Une amélioration de la situation de cette catégorie d'utilisateurs vulnérables est donc essentielle. A cet égard, les aménagements des infrastructures doivent être adaptés au déplacement des piétons.

**▪ Axe stratégique N° 3 : la réduction des accidents des véhicules légers :**

Constituant une catégorie importante des usagers motorisés tués de la route (19%), les occupants de véhicules légers sont également ceux qui sont les plus mortellement touchés dans des collisions voiture-voiture (60%). Cela pose la question de la bonne maîtrise des véhicules (vitesses excessive), de l'état du véhicule (contrôle technique), des caractéristiques des routes (état des accotements) et de la protection des passagers (port de la ceinture et des dispositifs spéciaux pour enfants) notamment en dehors des agglomérations.

**▪ Axe stratégique N° 4 : le renforcement de la sécurité des usagers âgés de 15 à 34 ans**

Cette catégorie d'âge constitue plus de 49% des victimes tuées suite aux accidents de la circulation routière. Cette situation appelle à une attention particulière sur les circonstances des accidents touchant cette catégorie active et les dispositions à prendre pour y remédier.

**▪ Axe stratégique N° 5 : la sécurisation du transport professionnel**

La survenance des accidents impliquant les véhicules du transport professionnel est le plus souvent accompagnée d'une gravité plus élevée.

En 2015, 32% des tués proviennent des accidents impliquant le transport professionnel (Transport de passagers et de marchandises). En effet, leur bilan en termes de victimes est potentiellement plus élevé comme c'est le cas des accidents de véhicules de transport de voyageurs (SOTRAMA, Taxi, Autocar.). Le fait que ces transports soient effectués par des professionnels rend encore plus sensible leur implication dans un accident mortel vis-à-vis de l'opinion publique.

L'état des véhicules concernés est souvent mis en cause ainsi que le respect des règles du transport (temps de conduite, surcharge, taux d'occupation...). 13% des tués dans la catégorie PL dont 78% des victimes tuées sont des passagers, ce qui signifie que ce mode de transport est utilisé aussi pour transporter des passagers.

**V. STRATEGIE DE MISE EN ŒUVRE ET PLAN D' ACTIONS :**

La mise en œuvre effective de la stratégie permettra de sauver de nombreuses vies sur les routes au Mali.

**5.1. Stratégie de mise en œuvre :**

Afin d'atteindre les résultats escomptés, il est prévu de répartir l'objectif intermédiaire de réduction par axe et par année, de telle sorte que la progression en performances en matière de sécurité routière soit évolutive et cohérente avec le niveau de renforcement des capacités des acteurs.

Le tableau ci-dessous fixe les paliers de réduction annuelle par axe stratégique.

Tableau 4 : objectifs intermédiaires par axe stratégique :

Axes stratégiques (5 axes)					
Année	2 RM et 3 RM	Piétons	Transport professionnel	Véhicules légers	Usagers de 15 à 34 ans
2021	5%	5%	5%	5%	5%
2022					
2023	10%	10%	10%	10%	10%
2024	17%	17%	17%	17%	17%
2025	25%	25%	25%	25%	25%
2030	50%	50%	50%	50%	50%
<b>Atteindre l'objectif de réduction de 50% de la mortalité liée aux accidents de la route au Mali en 2030</b>					

La stratégie nationale de sécurité routière est axée sur les actions susceptibles d'améliorer la sécurité routière et de réduire les pertes en vies humaines.

Le tableau ci-dessous fournit une indication du domaine où des actions sont nécessaires en relation avec le système sûr.

Tableau 5 : Axes stratégiques et domaines d'intervention

Domaines de concentration	Gestion de la sécurité routière	Sécurité des Routes et Mobilité	Sécurité des Véhicules	Vitesse plus sûre	Comportement des Usagers	Soins postaccidents
2 RM et 3 RM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Piétons	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transport professionnel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Véhicules légers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Usagers de 15 à 34 ans	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 5.2. Plan d'actions :

La stratégie nationale définie à long terme (LT) 2021-2030 est mise en œuvre au moyen du plan d'actions associé. Le Plan d'actions constitue donc la première phase dans le long processus de mise en œuvre de la stratégie.

L'objet du plan d'actions est d'identifier des mesures ou interventions susceptibles de répondre, de façon efficiente aux priorités définies suite au diagnostic de la situation de la sécurité routière au Mali. A titre de rappel, ces priorités constituent les axes stratégiques ci-après :

- **Axe stratégique N° 1 : la sécurisation des 2 et 3 roues motorisées ;**
- **Axe stratégique N° 2 : la sécurité des piétons ;**
- **Axe stratégique N° 3 : la réduction des accidents des véhicules légers ;**
- **Axe stratégique N° 4 : le renforcement de la sécurité des usagers âgés de 15 à 34 ans ;**
- **Axe stratégique N° 5 : la sécurisation du transport professionnel.**

Les mesures ou interventions relevant des réformes institutionnelles qui demandent plus de temps en raison des délais liés au processus et aux procédures d'adoption et de mise en œuvre seront inscrites dans la durée (moyen et long termes).

Le plan d'actions quinquennal, défini par axe stratégique, repose sur les 6 piliers d'interventions ci-dessous et est joint en annexe.

<b>Gestion de la sécurité routière</b>	<b>Sécurité des Routes et Mobilité</b>	<b>Sécurité des Véhicules</b>	<b>Vitesse plus sûre</b>	<b>Comportement des Usagers</b>	<b>Soins post accidents</b>
--	--	-------------------------------	--------------------------	---------------------------------	-----------------------------

Pour atteindre les objectifs finaux de la stratégie, les grandes orientations illustrées dans le tableau ci-dessus constituent la base de développement du plan d'actions quinquennal.

Tableau 6 : Orientations spécifiques par axe stratégique

Axes stratégiques	Part dans la mortalité	Particularités	Orientations pour les actions
<b>La sécurisation des 2 et 3 roues motorisées</b>	27 %	Mode de déplacement principal Vulnérabilité Saison de haute température	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faciliter le déplacement des 2-3 RM dans le périmètre urbain et interurbain</li> <li>- Appliquer l'obligation du permis et autorisation de conduire pour les 2-3 RM</li> <li>- Augmenter le taux de port du casque</li> <li>- Contrôle de la vitesse et des règles de circulation pour 2-3RM, utilisation du téléphone au volant...</li> <li>- Mise à niveau des règles de l'homologation : Moto et casque.</li> <li>- Visite technique pour les 3 roues et les 2 roues de cylindrée sup 125</li> </ul>
<b>La sécurité des piétons</b>	22 %	Vulnérabilité Transversalité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intégration de la sécurité des piétons dans tous les projets d'aménagement urbain</li> <li>- Aménagement de sécurité et adaptation des infrastructures en milieu urbain ; trottoir, passage piéton</li> <li>- Continuité et la protection des cheminements piétonniers.</li> <li>- Construction des passerelles piétonnières et rues piétonnes</li> <li>- Renforcement du contrôle routier et forcer le respect de leur priorité</li> <li>- Education et sensibilisation</li> </ul>
<b>La sécurisation du transport professionnel</b>	32%	Transport mixte Gravité de la survenance plus élevée	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement des voies 2+1 sur les sections à pente risquée pour</li> <li>- le poids lourds, bande d'arrêt ; aires de repos</li> <li>- Formation et recyclage des conducteurs professionnels ; Durcissement du Contrôle technique des véhicules à utilisation professionnelle ;</li> <li>- Contrôle du respect des règles des transports ; Assainir le parc automobile,</li> <li>- Respect des règles de circulation ;</li> <li>- Respect du temps de conduite,</li> <li>- Communication et sensibilisation ciblée</li> </ul>

<p><b>La réduction des accidents des véhicules légers</b></p>	<p>19 %</p>	<p>Forte implication dans les collisions</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Appliquer l'obligation du port de la ceinture de sécurité par tous les usagers ;</li> <li>- Renforcer la signalisation routière,</li> <li>- Amélioration de la sécurité des sections à haut risque ; Amélioration de la sécurité des véhicules ;</li> <li>- Respect des règles de la circulation ;</li> <li>- Education et sensibilisation</li> </ul>
<p><b>Le renforcement de la sécurité des usagers âgés de 15 à 34 ans</b></p>	<p>49%</p>	<p>Près de la moitié des victimes tuées sont des usagers âgés entre 15 et 34 ans</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entreprendre des études sociologiques des comportements, Aménagement des abords des lieux fréquentés par cette population : infrastructure adaptée, aménagement de sécurité aux abords des lycées, ...</li> <li>- Conduite apaisée en ses endroits : vitesse apaisée, contrôle routier, ...,</li> <li>- Prise en charge adaptée après l'accident,</li> <li>- Programme d'éducation et de sensibilisation aux risques routiers sur mesure,</li> </ul>

## VI. SCHEMA DE FINANCEMENT ET DE MOBILISATION DES RESSOURCES :

L'examen des capacités de gestion institutionnelles de la sécurité routière montre que les activités de sécurité routière programmées n'ont pas progressé comme souhaité du fait de l'inadéquation dans la mise en œuvre et l'allocation des ressources financières. Au Mali, la sécurité routière est financée essentiellement par les ressources attribuées à l'ANASER :

- les subventions de l'Etat et des collectivités territoriales ;
- les revenus provenant des prestations de service ;
- la contribution du fonds d'entretien routier (FER) ;
- les amendes provenant des infractions aux règles de la circulation routière ;
- les revenus du patrimoine ;
- les dons et legs ;
- les prêts contractés par l'Etat auprès d'organismes financiers nationaux ou étrangers ;
- toutes autres ressources qui lui sont affectées.

Le constat est que dans la pratique, les ressources dont dispose l'ANASER est insuffisantes pour assurer le financement de l'ensemble des actions de sécurité routière, notamment les actions d'investissements. Il s'avère nécessaire donc d'identifier des nouvelles sources de financement. Ces sources de financements sont entre autres:

- un pourcentage des ressources annuelles du FER : 3 à 5%;
- le secteur privé (entreprises minières, de BTP, compagnies d'assurance concessionnaires automobile, auto-écoles, les multinationales d'hydrocarbure...).

Ces nouvelles ressources contribueront à alimenter le Fonds Autonome de Sécurité Routière qui doit être créé et mis en place conformément à la Directive n°12/2009/CM/UEMOA portant institution d'un schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière dans les Etats membres de l'UEMOA.

Les Communautés Economiques Régionales et des partenaires techniques et financiers peuvent contribuer à l'alimentation du Fonds à travers des subventions.

La création et la mise en place du Fonds Autonome de Sécurité Routière (FASR) assurerait :

- une autonomie de gestion ;
- un circuit direct de collecte des fonds ;
- des procédures d'affectation à respecter ;
- un audit indépendant.

Les actions de mise en œuvre de la stratégie nationale de sécurité routière, d'un coût total de trente-sept milliards, sept cent cinquante-trois millions de francs CFA (**37 753 000 000 F CFA**), seront financées par des ressources internes et externes (Budget National 69% et Partenaires Techniques et Financiers 31%), soit :

- **56 % par le Fonds Autonome de Sécurité Routière ;**
- **13 % par le budget de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière ;**
- **31 % par les Partenaires Techniques et Financiers.**

## VII. MECANISME DE SUIVI- EVALUATION ET DE REVISION

Le suivi concernera l'appréciation des efforts déployés pour améliorer la sécurité routière, notamment la réduction de la mortalité sur les routes.

Dans le cadre de la gestion efficace et efficiente de la sécurité routière et du développement des capacités institutionnelles, il s'avère nécessaire de mettre en place un organe de décision au plus haut niveau de l'Etat pour décider des orientations prioritaires et donner les directives nécessaires à leur application. A cet effet, il est proposé la mise en place d'un Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) auprès du Premier Ministre, Chef du Gouvernement.

Un examen annuel des progrès permettra de s'assurer que le plan a atteint le niveau le plus élevé de réduction des traumatismes et du nombre de tués. Il mettra en évidence les activités réussies et infructueuses.

Une commission de suivi-évaluation sera mise en place pour évaluer annuellement l'exécution des actions programmées dans le plan d'actions quinquennal.

A la fin de chaque examen annuel, le plan d'actions pour la sécurité routière pourra être mise à jour pour régler ou ajuster les actions proposées.

Au cours de l'année 2024, un plan d'actions de sécurité routière sera élaboré pour couvrir les activités des 5 dernières années de la stratégie. Ce plan d'actions est précédé d'une évaluation à mi-parcours.

Un rapport annuel de données sur les accidents et une analyse des tendances seront également produits. Ils permettront d'identifier rapidement de nouveaux domaines d'intervention, d'activités, de technologies ou d'approches, et contribueront au suivi de la performance par rapport aux objectifs nationaux de sécurité routière du Mali.

Parallèlement à la surveillance des données sur les accidents, il sera nécessaire de définir des indicateurs clés de performance en matière de sécurité routière. Ces indicateurs incluront des mesures telles que le taux de port de la ceinture de sécurité, du casque de protection, les résultats des enquêtes de vitesse moyenne pratiquée, l'utilisation du téléphone portable au volant et la conduite en état d'ivresse ou sous l'effet de stupéfiant.

Le cadre de résultats de la stratégie est présenté dans le tableau ci-dessous. L'année 2015 est retenue comme base de référence pour la formulation des indicateurs par axes stratégiques.

Tableau 7 : Cadre de résultats pour la Stratégie Nationale de Sécurité Routière du Mali 2021-2030 :

<b>Cadre de résultats pour la stratégie nationale de sécurité routière du Mali 2021-2030</b>				
<b>Indicateurs de résultats finaux</b>				
<b>Objectif de la Stratégie</b>	<b>Indicateur</b>	<b>Année de base 2015</b>	<b>Cible Intermédiaire</b>	<b>Cible Stratégique 2030</b>
<b>Réduction du taux de mortalité routière</b>	Mortalité routière pour 100.000 habitants [2]	25	18.5	12.5
<b>Indicateurs des Axes stratégiques</b>				
<b>Objectif des Axes stratégiques</b>	<b>Indicateur</b>	<b>Année de base 2015</b>	<b>Cible Intermédiaire</b>	<b>Cible Stratégique 2030</b>
<b>La Protection des piétons</b>				
	Taux de collision TBG impliquant les piétons	12%	NA	NA
	Part dans la mortalité	22%	16%	11%
<b>La sécurisation des usagers des engins à 2 et 3 roues motorisés</b>				
	% de collision TBG impliquant les 2 et 3 roues	76%	NA	NA
	Part dans la mortalité	27%	20%	13%
<b>La sécurité des Véhicules Légers</b>				
	% de collision TBG impliquant les véhicules légers	49%	NA	NA
	Part dans la mortalité	19%	14%	9%

<b>La Protection des jeunes de 15 à 34 ans</b>				
	% de collision TBG impliquant les jeunes de 15 à 34 ans	NA	NA	NA
	Part dans la mortalité	49%	37%	25%
<b>La Sécurité du Transport professionnel</b>				
	% de collision TBG impliquant le transport professionnel		NA	NA
	Accidents mortels impliquant des véhicules de transport	31%	23%	15%
<b>Indicateurs intermédiaires</b>				
<i>Développement des capacités institutionnelles de gestion et de coordination</i>				
<b>Objectif des orientations d'action</b>	<b>Indicateur</b>	<b>Année de base 2015</b>	<b>Cible Intermédiaire</b>	<b>Cible Stratégique 2030</b>
Texte Portant création du comité interministériel de sécurité routière	Décret de création Nombre de réunions tenues	Pas de texte	Décret de création disponible 13 réunions tenues	
Texte modificatif pour Redynamiser le Comité National de SR	Décret modificatif Nombre de réunions tenues	Décret n° 96-163/PM-RM du 26/09/1996 modifié par le Décret n° 06-70/PM-RM du 24 février 2006	Décret modifié disponible 25 réunions tenues	
Nouveau Texte portant modification et élargissement des attributions, missions et responsabilités de l'ANASER	Loi modificative	Ordonnance n°09-003/P-RM du 9 février 2009 ratifiée par la Loi n°09-006 du 5 juin 2009	Nouvelle loi et nouveau décret disponibles	
Nouvelle base de données avec des fonctionnalités améliorées	Base de données exhaustives avec cartographie et géolocalisation des accidents	Données non complètes Arrêté interministériel N°2012-2016/METLU-MSIPC-MATDAT-SG du 17 juillet 2012	Données prenant en compte la santé, la Protection Civile	
Mobilisation de tous les acteurs	Nombre de villes ayant développé leur propre plan d'action local	1 (Bamako)	4 (Ségou, Kayes, Sikasso)	10

<b>Promotion et renforcement de l'environnement technique sécurisé</b>				
<b>Objectif des orientations d'action</b>	<b>Indicateur</b>	<b>Année de base 2015</b>	<b>Cible Intermédiaire</b>	<b>Cible Stratégique 2030</b>
Audit de sécurité routière des RN	Densité de risque Nombre de km, audités	0	728 km	1456 km
Inspection de sécurité routière des RN	Densité de risque Nombre d'inspections de sécurité routière effectuées	11 inspections	988 km	1975 km
Contrôle technique des véhicules	Nombre de véhicules contrôlé Taux de rejet	166 903	Augmenté a +50% Rejet : 10%	Augmenté à +100% Rejet : 25%
Programme de sécurisation de l'environnement piétonne	Nbre des aménagements réalisés pour les piétons	7 passerelles	7 passerelles adaptées ; 10 nouvelles passerelles.	17 passerelles
Programme de sécurisation de déplacement des 2 et 3 roues :	Nbre de km de pistes cyclables pour 2 roues réalisées	34,10 km	100 km	200 km
Programme de sécurisation de 2000 km RN identifiés à haut risque	Densité de risque Nombre de km sécurisé	0	50%	100%
Programme de suppression des points noirs du district de Bamako	Densité de risque Nbre de points noirs supprimés	6	50%	100%
Système de collecte et d'analyse des données des accidents corporels en conformité les bonnes pratiques	Mise à niveau du système actuel	-	Nouveau système intégré, coordonné et opérationnel	-
<b>Promotion d'une culture de comportement sécuritaire</b>				
<b>Objectif des orientations d'action</b>	<b>Indicateur</b>	<b>Année de base 2015</b>	<b>Cible Intermédiaire</b>	<b>Cible Stratégique 2030</b>
Réforme du secteur d'auto-école	Programme de Réforme arrêté et exécuté		Programme exécuté à 50%	Programme exécuté à 100%
Contrôles périodiques et ponctuels de qualité des auto-écoles	Nombre de contrôles effectués par an par autoécole	0	1 contrôle	2 contrôles

Texte réglementaire fixant les conditions de qualification pour conducteurs et transporteur de PL	Arrêté fixant les conditions de qualification pour conducteur de PL ; % de conducteur qualifié	Arrêté n°00-1358/MICT-SG fixant les conditions d'établissement et de délivrance des permis et des autorisations de conduire, ainsi que les conditions d'extension, de prorogation et de restriction de validité des permis de conduire	Arrêté disponible ; 50% qualifié	100% qualifié
Campagnes d'éducation et de sensibilisation	Nombre de campagnes organisées	10	50 campagnes intensifiées	100
Contrôle routier ciblant les comportements à risque (vitesse, alcool, téléphone, ceinture et casques, non-respect des règles)	Nbre de contrôles routiers Nbre d'infractions /contraventions constatées	40 258 contrôles 1 496 400 infractions	Augmenté à +50% Augmenté à +50%	Augmenté à +100% Augmenté à +100%
Augmentation du taux du port de ceinture pour usagers de véhicule à moteur	Taux de port de la ceinture pour conducteurs VP	Hors Agglo : 50% En Agglo : 30% (2016)	Hors Agglo : 80% En Agglo : 50%	Hors Agglo : 100% En Agglo : 80%
	Taux de port de la ceinture pour passagers VP	Hors Agglo : A Renseigner En Agglo : 20% (2016)	Hors Agglo : 40% En Agglo : 50%	Hors Agglo : 80% En Agglo : 80%
	Taux de port de la ceinture pour usagers transport prof	Hors Agglo : 2% En Agglo : 11% (2016)	Hors Agglo : 40% En Agglo : 40%	Hors Agglo : 70% En Agglo : 70%
Augmentation du taux du port de casque POUR 2 et 3 RM	Taux de port du casque de protection pour conducteur	Hors Agglo 3% En Agglo : 6%	Hors Agglo : 40% En Agglo : 50%	Hors Agglo : 85% En Agglo : 85%
	Taux de port de casque pour passagers	Hors Agglo : 2% En Agglo : 0,4%	Hors Agglo : 40% En Agglo : 40%	Hors Agglo : 85% En Agglo : 85%
	% traumatisme crâniens	60% (Cas CHU GT,	40%	15%
Lutte contre le téléphone au volant	Taux d'utilisation Tél au Volant	Hors Agglo : 10% En Agglo : 33%	Hors Agglo : 20% En Agglo : 20%	Hors Agglo : 10% En Agglo : 10%

Vitesse moyenne pratiquée	Moyenne de la vitesse pratiquée sur les routes à haut risque pour tous les véhicules	-	Égal ou inférieur à la limite de vitesse pour X% des sections à haut risque	Égal ou inférieur à la limite de vitesse pour Y% des sections à haut risque
Redynamiser la procédure des amendes de composition	Nombre de PV traité par rapport au nombre de PV transmis	-	Augmenté de +100% PV à traiter ?	Augmenté de +200% PV à traiter ?
<i>Post Accident et Amélioration des secours d'urgence</i>				
Objectif des orientations d'action	Indicateur	Année de base 2015	Cible Intermédiaire	Cible Stratégique 2030
	Temps moyen d'intervention en milieu interurbain	60 mn	Réduction de 25%	Réduction de 50%
Amélioration des secours	Temps moyen d'intervention en milieu urbain	30 mn	Réduction de 25%	Réduction de 50%
	Nbre d'ambulances médicalisées pour le secours aux victimes AVP	15	10 nouvelles ambulances médicalisées	20 nouvelles ambulances
Amélioration des soins d'urgence	Temps de prise en charge des victimes	-	-	-
	Nbre de victimes stabilisées sur nbre admis	-	-	-



**PLAN D' ACTIONS  
DE SECURITE ROUTIERE  
2021-2025**

**Février 2021**

---

**PLAN D' ACTIONS DE SECURITE ROUTIERE POUR LA PERIODE 2021-2025**

La stratégie nationale définie à long terme (LT) 2020-2029 est mise en œuvre au moyen du plan d'actions associé. Le Plan d'actions constitue donc la première phase dans le long processus de mise en œuvre de la stratégie.

Sa mise en œuvre nécessite l'engagement et la contribution de l'ensemble des parties prenantes. Les structures chargées de la mise en œuvre de chaque action sont identifiées par axe stratégique et en fonction des piliers.

Il est à rappeler que l'objectif de la stratégie nationale de sécurité routière du pays est :

- ✓ **Réduire le taux de mortalité des accidents de la route de 50% en le ramenant de 25 tués par 100 000 habitants à 12 tués par 100 000 habitants à l'horizon 2030;**
- ✓ **Avec un objectif intermédiaire à mi-parcours de moins de 18.5 tués pour 100 000 habitants à l'horizon 2025, soit une réduction de 25%.**

L'objet du plan d'actions est d'identifier des mesures ou interventions susceptibles de répondre, de façon efficiente aux priorités définies suite au diagnostic de la situation de la sécurité routière au Mali. Ces priorités constituent les axes stratégiques ci-après :

**Environnement routier plus sûr**

- **la sécurisation des usagers des 2 et 3 roues motorisées ;**
- **la protection des piétons ;**
- **la sécurisation des usagers du transport professionnel ;**
- **la sécurisation des usagers des véhicules légers ;**
- **la protection des jeunes de 15-34 ans.**

Les mesures ou interventions relevant des réformes institutionnelles qui demandent plus de temps en raison des délais liés au processus et aux procédures d'adoption et de mise en œuvre seront inscrites dans la durée (moyen et long termes).

Le plan d'action quinquennal ci-dessous développe des actions et des mesures par axe stratégique et selon les 6 piliers d'interventions suivants :

<b>Gestion de la sécurité routière</b>	<b>Sécurité des Routes et Mobilité</b>	<b>Sécurité des Véhicules</b>	<b>Réduction de la vitesse</b>	<b>Comportement des Usagers</b>	<b>Soins post- accidents</b>
--	--	-----------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	----------------------------------

**Environnement routier plus sûr**

Axes stratégiques	Objectifs spécifiques	Résultats	Activités principales	Sous activités	Indicateurs	Echéancier	Structures Responsable	Structures impliquées	Coût en millions de FCFA	Sources de Financement
Sécurisation des 2 et 3 roues motorisées	Faciliter le déplacement des engins à 2-3 roues motorisées dans le périmètre urbain et interurbain	Le déplacement des usagers des engins à 2-3 roues motorisés est sécurisé	Aménagement des infrastructures routières adaptées à la circulation des engins à 2 et 3 roues motorisées	Réalisation des études spécifiques (audits et inspections) au niveau des villes pour identifier les zones à risque pour les engins à 2 et 3 roues motorisées et proposition des solutions d'aménagement adéquat	Nombre de réunions et validations de l'étude	2021	ANASER	DNR – DGCT - MAIRIES	400	ANASERPTF
				Aménagement de 500 km de pistes/bandes cyclables sécuritaires au niveau des villes à haut risque et agglomérations avec une attention particulière au niveau des intersections	Nombre de Km de piste/bandes cyclables aménagés	2023	DNR	ANASER - Collectivités	PM	
				Adaptation des 7 passerelles existantes pour faciliter leur utilisation par les piétons et les personnes à mobilité réduite	Nombre de passerelles adaptées	2023	DNR	ANASER - DNTTMF - Collectivités	PM	
				Construction de 10 passerelles piétonnières dans les endroits à risque en prenant en compte les personnes à mobilité réduite	Nombre de passerelles construites	2024	DNR	ANASER - Collectivités	PM	
				Prise en compte de la sécurité des piétons au niveau de 100 intersections en milieu urbain : Cheminement dédié et protégé, plan de feu, libération du domaine public.	Nombre d'intersections sécurisées	2023	ANASER	DNR - DNTTMF – DGCT-Mairies	2 288	FASR ANASER
				Elaboration d'un guide commun pour unifier la signalisation et les aménagements de sécurité en urbain (Faire adopter ce guide par le comité interministériel, Formation des élus municipaux sur le contenu du guide : 12 sessions)	Nombre de sessions organisées sur le contenu du Guide	2023	ANASER	DNR - DNTTMF – DGGN - DGPN - DGCT - Mairies Autoécoles	20	ANASER

			Intégration de la sécurité des piétons dans tous les projets d'aménagement urbain	Révision de 25% des projets urbains en termes d'intégration de la mobilité et de la sécurité des piétons	Le taux de projets urbains révisés	2024	ANASER	DNR-DNTTM F-DNUH-DNAT DGCT-CPS/ETC - Mairies	90	ANASER
<b>Sécurisation du Transport professionnel</b>	Aménager les infrastructures routières adaptées pour le transport professionnel	Les usagers du Transport professionnel sont sécurisés	Aménagement des sections à risque pour la sécurité du transport professionnel	Réalisation des études spécifiques en identifiant les sections à risque pour les véhicules de poids lourd selon des critères de sécurité	Nombre de réunions et validations de l'étude	2023	ANASER	DNR DNTTM F DGCT-CPS/SET C- Mairies	90	ANASER
				Aménagement de 100 km d'élargissements localisés au niveau des sections identifiées	Nombre de km aménagés	2024	DNR	ANASER DNTTM F Collectivités	PM	
				Traitement de 500 km des accotements des sections à haut risque	Nombre de km d'accotements traités	2024	DNR	ANASER-DNTTM F-DGCT Mairies	PM	
				Installation de 200 km de barrière de protection pour les sections à risque de chute	Nombre de km de barrières réalisées	2024	DNR	ANASER DNTTM F DGCT Mairies	PM	
				Renforcement de la signalisation routière au niveau de toutes les sections identifiées à haut risque : 100% des sections	Taux de renforcement de la signalisation des sections identifiées	2024	DNR - ANASER	DNTTM F-DGCT-Mairies	1 200	ANASER FASR
				Sécurisation des itinéraires suivant des axes routiers du District de Bamako (mètre) : -AIQoods Route de Koulikoro : 9800 m ; -Avenue de la CEDEAO : 11260m ; -Avenue de l'OUA (RN7) : 7970 m -RN3 (Route de Samé) : 4800 m -Route de Ségou (RN6) : 7060 m -RN5 : 9860 m	Nombre d'itinéraires (mètre) sécurisés	2023	DNR	ANASER-DNTTM F-DGCT-Mairies	9 100	PTF

<b>Sécurité des usagers âgés de 15-34 ans</b>	Assurer la sécurité des usagers de 15-34 ans aux niveaux des endroits à haut risque routier	La sécurité des usagers entre 15-34 ans est assurée aux niveaux des endroits à haut risque	Aménagement des abords des lieux fréquentés par cette population (infrastructure adaptée)	Réalisation des études spécifiques au niveau des endroits à haut risque routier pour cette catégorie d'usagers et proposition des solutions d'aménagement adéquat de sécurité	Nombre de réunions et validations de l'étude	2021	ANASER	DNR DNTTM F CPS/ETC - Collectivités	<b>90</b>	<b>ANASER</b>
				Elaboration et exécution de Programmes de sécurisation des établissements scolaires et de travail en vue d'assurer la sécurité de l'infrastructure aux alentours de 100 collèges, lycées et points de commerce justifiant un risque routier clair	Nombre de collèges, lycées et points de commerce sécurisés	2021	Collectivités	ANASER- CPS/ETC - DNR	<b>9 000</b>	<b>FASR</b>
<b>SOUS TOTAL (ENVIRONNEMENT ROUTIER PLUS SÛRS)</b>									<b>22 278</b>	

**Comportements plus sûrs des usagers de la route**

Axes stratégiques	Objectifs spécifiques	Résultats	Activités principales	Sous activités	Indicateurs	Echéancier	Structures Responsables	Structures impliquées	Coût en millions de FCFA	Source de Financement
<b>Sécurisation des engins à 2 et 3 roues motorisés</b>	Amener les usagers des engins à 2 et 3 roues motorisés à respecter les règles de la circulation routière	Les usagers des engins à 2 et 3 roues motorisés respectent les règles de la circulation routière	Application de l'obligation du permis et autorisation de conduire des engins à 2-3 roues motorisés	Réforme du système de l'enseignement de la conduite et du permis de conduire des engins à 2 et 3 roues motorisés	Nombre de textes adoptés	2022	DNTT MF	ANASER DNE DNFP DNAJS	<b>300</b>	<b>FASR</b>
				Renforcement du contrôle /répression des infractions au Code de la route (permis et autorisation de conduire des engins à 2-3 roues motorisés)	Nombre de contrôles routiers conjoints effectués/ Nombre d'infractions sanctionnées	2023	DNAJS DGPN DGGN	DNTT MF ANASER	<b>57</b>	<b>ANASER</b>
				Création d'une filière de perfectionnement en conduite des engins à 2 et 3 roues à l'INFP/BTP	Nombre de conducteurs d'engins à 2-3 roues motorisés formés par l'INFP/BTP	2021	INFP/ BTP	DNTT MF ANASER	<b>PNTITD</b>	

			Augmentation du taux du port du casque et contrôle des règles de circulation des usagers des engins à 2 et 3 roues motorisés	Elaboration et exécution de programmes conjoints de contrôle routier ciblant le port correct du casque de protection, et les règles de sécurité pour des usagers des engins à 2 et 3 roues motorisés: 3% du trafic, concentration sur les sections à haut risque	Nombre de contrôles routiers réalisés	2023	DGPN DGGN  DNAJ S	ANAS ER- DNTT MF	57	ANASE R
			Intensification des campagnes de communication et de sensibilisation	Elaboration et exécution de plans annuels de communication et de sensibilisation sur les risques 2-3RM, le casque homologué et son port correct	Nombre de campagnes réalisées	2021 - 2023	ANAS ER	DGCT- CPS/S ETC- Mairies	450	ANASE R
<b>Sécurisation des piétons</b>	Assurer la protection des piétons dans la circulation routière	Les piétons sont protégés dans la circulation routière	Renforcement du contrôle routier ciblant la protection des piétons	Elaboration et exécution de programmes annuels concertés de contrôle routier ciblant la protection des piétons (3% du trafic concentration sur les sections à haut risque) : -contrôle routier des véhicules avec des bandes/objets au niveau des parebrises ; -contrôle routier pour le non-respect des passages piétons et pour les véhicules et pour les piétons.	Nombre de contrôles effectués	2021 - 2023	DGPN- DGGN	ANAS ER- DNAJ S DGCT- Mairies - ONGs- CPS/E TC- Associations	57	ANASE R
			Education, sensibilisation et communication pour la protection des piétons	Elaboration et exécution de plans annuels de communication et de sensibilisation sur le risque piéton : -Sensibilisation sur la dangerosité des pare-bufiles, de la réduction du champ visuel par l'ajout des bandes/objets au niveau des parebrises -Sensibilisation du grand public sur la nécessité d'emprunter les chemins piétons en urbain et sur la priorité des piétons	Nombre de campagnes réalisées	2021-2024	ANAS ER	DGCT- CPS/E TC- Mairies	450	ANASE R

Sécurité du Transport professionnel	Minimiser les risques liés au transport professionnel	Le transport professionnel est sécurisé	Organisation du secteur de Transport professionnel	Professionnalisation de l'accès au métier : Préparer et faire aboutir les textes nécessaires, création de centres de formation dédiés	Nombre de textes adoptés Nombre de centres créés	2021-2024	DNNT MF	ANAS ER- DNAJ S INFP/ BTP	PNTITD	Néant
			Renforcement du contrôle routier adapté au transport professionnel	Elaboration et exécution de plans annuels de contrôle routier (intensifié) ciblant le transport professionnel (3 % du trafic, Concentration sur les sections à haut risque) : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Renforcement du contrôle du temps de conduite de la durée de repos ;</li> <li>○ Renforcement du contrôle des règles de circulation à risque</li> </ul>	Nombre de contrôles effectués	2022-2024	DGNP- DGGN - DNAJ S- CMTR	ANAS ER CPS/S ETC-	76	ANAS ER
			Communication, éducation et sensibilisation sur le transport professionnel	Elaboration et exécution de plans annuels de communication et de sensibilisation sur les risques liés au transport professionnel : -Organisation des campagnes de communication de proximité au profit des conducteurs professionnels -Sensibilisation des conducteurs professionnels de l'intérêt de se disposer de l'habilité physique avec l'organisation des visites médicales gratuites. -Sensibilisation sur l'obligation de mettre sa ceinture de sécurité dans les autocars.	Nombre de campagnes réalisées	2024	ANAS ER	DGNP- DGGN - CPS/S ETC-	450	ANAS ER

				Formation et recyclage des conducteurs professionnels : Organisation de sessions de formation ciblant 1000 Conducteurs professionnels	Nombre de conducteurs de conducteurs formés	2023	ANAS ER	INFP/ BT- CMTR	200	ANASE R PTF
<b>Réduction des accidents des véhicules légers</b>	Amener les usagers des véhicules légers à respecter les règles de la circulation routière	Les usagers des véhicules légers respectent les règles de la circulation routière	Mise à niveau du secteur de l'enseignement de la conduite	Adoption des textes nécessaires à : - la mise à niveau de l'accès à la profession d'auto-école ; - l'établissement d'un Programme National de l'Enseignement de la Conduite (PNEC) ; - la mise à niveau de l'examen pratique du permis à conduire et former les examinateurs - Elaboration d'une nouvelle base de questionnaires pour l'examen théorique du permis de conduire	Nombre de textes adoptés	2023	DNTT MF	ANAS ER- Autoéc oles-  INFP/ BTP	209	FASR
			Respect des règles de la circulation : port de la ceinture de sécurité, respect des priorités, interdiction du téléphone au volant	-Application graduelle du programme de la mise à niveau : 50% - Elaboration et exécution de plans annuels de contrôle routier (intensifié) ciblant, le port de la ceinture et les comportements à risque pour les véhicules légers : 3% du trafic, Concentration sur les sections à haut risque	Nombre de contrôles	2021- 2024	DGPN- DGGN	ANAS ER- DNTT MF Justice	112	ANASE R
			Communication, éducation et sensibilisation sur les règles de circulation routière	Elaboration et exécution de plans annuels de communication et de sensibilisation sur les règles de circulation, la ceinture et son port correct	Nombre de campagnes de sensibilisation	2021- 2024	ANAS ER	DGPN - DGGN	450	ANASE R

Sécurisation des usagers âgés entre 15-34 ans	Amener les usagers âgés entre 15-34 ans à respecter les règles de la circulation routière	Les usagers âgés entre 15-34 ans respectent les règles de la circulation routière	Renforcement du contrôle routier et conduite apaisée	Réalisation des recherches/études pour comprendre les attitudes et le comportement de ce groupe à haut risque	Rapports des études	2023	ANAS ER	DGPN - DGGN - DGPC - DGSH P Justice	90	ANAS ER-PTF
				Elaboration et exécution de plans annuels de contrôle routier (intensifié) ciblant l'effet de l'alcool et drogue ; le non-respect des règles de circulation chez les jeunes usagers (3% du trafic avec concentration sur les sections à haut risque	Nombre de contrôles routiers	2021 - 2024	DGGN - DGPN	ANAS ER	75	ANAS ER
			Education, sensibilisation et communication sur le comportement des jeunes usagers	Elaboration et exécution de plans annuels de communication et de sensibilisation des jeunes usagers de la route : Campagne de sensibilisation dans 500 écoles-Collèges-Lycée, points de commerce/lieux de travail	Nombre de campagnes réalisées	2021 - 2024	ANAS ER	DGCT-CPS/S ETC- Mairies - DNE/DNP	608	ANAS ER
<b>SOUS TOTAL (Comportement plus sûr des usagers de la route)</b>								<b>3 641</b>		

## Véhicules plus sûrs

Axes stratégiques	Objectifs spécifiques	Résultats	Activités principales	Sous activités	Indicateurs	Echéancier	Structures Responsables	Structures impliquées	Coût en millions de FCFA	Source de financement
Sécurisation des engins de 2 à 3 roues motorisés	Renforcer l'immatriculation des engins à 2 et 3 roues motorisés	L'immatriculation des engins à 2 et 3 roues motorisées est renforcée	Immatriculation des engins de 2 à 3 roues motorisées	Organisation d'opérations spéciales d'immatriculations des engins de 2 à 3 roues motorisées	Nombre d'engins de 2 à 3 roues motorisés immatriculés	2021	DNTT MF	ANAS ER-INFP/BTP	PM	néant
	Assurer la disponibilité des casques homologués	Les casques homologués sont disponibles	Mise à niveau des règles de l'homologation de casque	Relecture de l'Arrêté interministériel relatif à l'homologation de casques	Arrêté interministériel relu	2021-2023	ANAS ER	AMAN ORM-DGCC -DGD DNAJS	Néant	

				Elaboration et exécution de plans d'actions multisectorielles pour interdire l'importation et la commercialisation des casques non homologués	Taux de casques non homologués	2023-2024	DGCC	ANAS ER DGD- DNAJ S CPS/S ETC- AMAN ORM	Néant	
Sécurité des Piétons	Réduire la gravité des collisions impliquant des piétons	La gravité des collisions impliquant des piétons est réduite	Interdiction des équipements et accessoires des véhicules aggravant les collisions avec les piétons	Elaboration et exécution de plans d'actions multisectorielles pour interdire l'importation, la commercialisation et le montage des objets par Ex : les autocollants sur les parebrises et les gardes-buffles	Nombre d'infractions constatées liées à l'usage des objets interdits	2021-2024	DGCC	ANAS ER- DGD- DNTT MF	Néant	
Sécurisation du Transport professionnel	Réduire le nombre d'accidents mortels impliquant le transport Professionnel	Les accidents mortels impliquant le transport professionnel sont réduits	Renforcement du Contrôle technique des véhicules à utilisation professionnelle	Organisation de 4 contrôles conjoints par an sur la visite technique	Nombre de véhicules de transport professionnel contrôlés	2021-2024	ANAS ER	MTS- DGGN -DGPN DNTT MF- DNAJ S	106	ANASER
				Organisation des contre visites techniques	Taux de rejets et de contre-visites	2021-2024	MTS	ANAS ER – DNTT MF-		
				Transposition et application de la Directive de l'UEMOA relative au contrôle technique automobile	Texte de transposition	2021	DNTT MF	MTS- ANAS ER	néant	
				Révision des points de contrôle au niveau de la visite technique (exemple : barres latérales, élimination des spots lumineux et garde-fou ...)	Nombre d'organes contrôlés	2021	DNTT MF	MTS- ANAS ER	néant	
				Réalisation de 4 audits par an des compagnies de transport voyageurs	Nombre de compagnies auditées	2021-2024	ANAS ER	DNTT MF	150	ANASER PTF

<b>Réduction des accidents des véhicules légers</b>	Réduire les accidents graves impliquant les véhicules légers	Les accidents graves impliquant les véhicules légers sont réduits	Révision des règles d'homologation des véhicules	Relecture des règles d'homologation des véhicules légers avec un minimum d'éléments de sécurité active et passive	Textes d'homologations	2021	DNTT MF	AMAN ORM ANAS ER	<b>néant</b>	
			Adoption d'un texte pour limiter l'âge d'importation des véhicules d'occasion à 10 ans	Texte de limitation de l'âge des véhicules		2022	DNTT MF	ANAS ER – AMAN ORM- DNAJ S CMTR – CCAM	<b>PM</b>	<b>Néant</b>
			Contrôle de la fiabilité de l'inspection technique des véhicules	Renforcement du contrôle technique pour les voitures et organisation des contre visites	Nombre de véhicules légers contrôlés	2021-2024	DNTT MF	MTS- ANAS ER	<b>PM</b>	<b>Néant</b>
			Révision des points de contrôle au niveau de la visite technique (exemple : garde buffle, élimination des spots lumineux...)	Nombre d'organes contrôlés	2023	DNTT MF	MTS- ANAS ER	<b>PM</b>		
			Organisation des audits aux centres de visite techniques : 2 visites inopinées par an	Nombre de centres audités		2021-2024	DNTT MF	ANAS ER-	<b>106</b>	<b>ANASER-PTF</b>
			Formation des agents du centre de contrôle technique 100 % de l'équipe	Nombre d'agents formés		2021-2024	MTS	DNTT MF- ANAS ER	<b>PM</b>	<b>MTS</b>
<b>SOUS TOTAL (Véhicules plus sûr)</b>									<b>362</b>	

**Actions transversales: Gestion de la sécurité routière au Mali : développement des capacités institutionnelles**

Axes stratégiques	Objectifs spécifiques	Résultats	Activités principales	Sous activités	Indicateurs	Echéancier	Structures Resp.	Structures impliquées	Coût en millions de FCFA
Gestion de la sécurité routière au Mali et développement des capacités institutionnelles	Renforcer le cadre institutionnel de gestion et de coordination de la sécurité routière	Le cadre institutionnel de gestion et de coordination de la sécurité routière est renforcé	Mise en place d'un organe de décision au plus haut niveau	Création du « Comité Interministériel de Sécurité Routière » (CISR)	Texte de création du CISR	2021-2022	MTI	MIE - MSPC-MJDH-MATD-MSAS-	Néant
			Redynamisation du Comité National de Sécurité Routière (CNSR)	Relecture du Décret n°96-263/ PM- RM du 26 septembre 1996, modifié	Nouveau Décret portant création du CNSR	2021	MTI	MIE - MSPC-MJDH-MATD-MSAS-	Néant
			Renforcement des capacités de l'ANASER et des principaux acteurs de la sécurité routière	Relecture de l'Ordonnance de création de l'ANASER en vue du renforcement de ses missions et responsabilités	Loi adoptée	2021	MTI	MIE - MSPC-MJDH-MATD-MSAS-	Néant
			Organisation de 8 ateliers/séminaires de formations ciblées ;	Nombre d'ateliers organisés	2021-2024	ANASER	DNTTM F-DNAJS DNR-INFP/BTP	1122	
			Formation de 50 cadres à l'audit et inspection de sécurité des routes	Nombre de cadres formés	2021-2024	ANASER	DNTTM F-DNR-CPS/ETC - INFP/BTP		
			L'implication des organisations de la société civile dans la gestion de la sécurité routière	Mise en place d'une coordination des associations et ONG de sécurité routière	Nombre de réunions et Assemblée constituante	2021	ANASER	MATD CNSC	Néant

Redynamiser le système de recueil, de traitement et d'analyse des données statistiques d'accidents	Disposer de données statistiques fiables et exhaustives	La base de données statistiques d'accidents est améliorée	Intégration des données de la santé et de la protection civile pour améliorer le système d'information sur les accidents et les victimes	Réalisation d'une étude pour prendre en compte des données d'accidents de la Santé, de la Protection Civile	Nombre de réunions et validations de l'étude	2021	ANASER	DGSHP-DGPC DGGN-DGPN-CPS/SETC-	<b>50</b>
				Mise en œuvre des recommandations de l'étude	Nbre de recommandations mises en œuvre	2022	ANASER	DGSHP-DGPC DGGN-DGPN-CPS/SETC-	<b>PM</b>
				Intégration des fonctionnalités de cartographie et de géolocalisation des accidents	Cartographie géolocalisation des accidents	2023	ANASER	IGM CPS/SETC-	<b>1 150</b>
Renforcement de l'arsenal juridique de sécurité routière	Renforcer la réglementation en matière de sécurité routière	La réglementation en matière de sécurité routière est renforcée	Finalisation de l'adoption du nouveau Code de la Route et sa mise en application	-Adoption de la nouvelle loi régissant la circulation routière ;  -Relecture du Décret n°99-134/PRM du 29 mai 1999 et ses textes d'application	Nouveau Code de la Route Nombre de réunions de concertations	2021	DNTTM F	ANASER	<b>Néant</b>
			Création d'une base de données des textes juridiques de la sécurité routière	Constitution d'un recueil des textes législatifs et réglementaires régissant la sécurité routière	Recueil de textes régissant la sécurité routière	2021-2022	ANASER	DNTTM F-DNR-DNAJS DGPN-DGGN-DGPC-DGCT-Mairies	<b>15</b>
Libération du domaine public routier	Assurer la fluidité de la circulation routière en urbain et en interurbain	La fluidité de la circulation routière en urbain et en interurbain est assurée	Mise en place d'un dispositif d'enlèvement des véhicules accidentés ou en panne sur les routes	Acquisition de 4 grues de grande capacité et la réalisation des opérations de libération du domaine public routier	Nombre de camions grues acquis	2024	ANASER	DNTDGT-  Mairies TMF-CMTR-DGGN-DGPN	<b>900</b>
Financement des actions de la sécurité routière	Renforcer le mécanisme de financement de la sécurité routière	Le mécanisme de financement de la Sécurité routière est renforcé	Identification de nouvelles sources de financement suffisant, stable et pérenne pour l'exécution du plan d'actions	Mise en place du Fonds Autonome de Sécurité Routière alimenté par les nouvelles ressources identifiées	Texte de création du Fonds	2021	MTI	MIE – MEF CCAM (Assurances)- DNTTM F-DNR	<b>Néant</b>

Evaluation de l'atteinte des objectifs intermédiaires de la stratégie	<b>Mesurer progressivement les performances du plan d'actions par axe stratégique et par an</b>	Les performances du plan d'actions sont mesurées progressivement	Suivi et évaluation de la mise en œuvre du plan d'actions	Mise en place d'un comité de suivi et évaluation du plan d'actions (performances et résultats)	Texte de création du comité de suivi et évaluation  Nombre de réunion du comité	2021-2024	ANASER	CPS/SET C-DNTTM F-DNR-DGPN-DGGN-DGPC-DGS-AMANO RM-CMTR	<b>60</b>
---	---	--	---	--	---	-----------	--------	---	-----------

### Actions transversales : Post accident et Amélioration des secours d'urgence

Axes stratégiques	Objectifs spécifiques	Résultats	Activités principales	Sous activités	Indicateurs	Echéancier	Structures Responsables	Structures impliquées	Coût en millions de FCFA
<b>Amélioration des soins Post accident et des secours d'urgence</b>	Renforcer la prise en charge des victimes d'accidents	La prise en charge des victimes d'accidents est renforcée	Renforcement des moyens d'intervention de secours d'urgence	Acquisition de 10 ambulances médicalisées et des équipements de désincarcération	Nombre d'ambulances médicalisées et d'équipements	2023	MSPC	MTI-MSAS	<b>670</b>
				Réalisation de l'étude de mise en place d'un SAMU pour la prise en charge des premiers soins	Nombre de réunions et validations de l'étude	2021	MSAS	MTI-MEF	<b>50</b>
				Opérationnalisation et renforcement du centre de régulation et coordination des secours d'urgence	Disponibilité des données ; Nombre d'interventions.	2022	MSAS	MSPC-MTI-MEF	<b>50</b>
			Mise en œuvre d'un plan d'investissements/ équipements des centres hospitaliers	Renforcement des blocs opératoires, des services de traumatologie et salles de réanimation de l'Hôpital du Mali, de Gabriel TOURE, du Centre d'Odontostomatologie, de Kati et les Régions pour la prise en charge hospitalière des victimes d'accidents de la route	Taux de mortalité des victimes d'accidents de la route	2024	MSAS	MSPC-MTI-MEF	<b>525</b>
				Opérationnalisation du Fonds de garantie Automobile pour la prise en charge des victimes d'accident de circulation	Nombre de victimes d'accidents prise par le Fonds	2021	MEF	MTI-MSAS	<b>Néant</b>

Actions transversales : Vitesse plus sûre									
Axes stratégiques	Objectifs spécifiques	Résultats	Activités principales	Sous activités	Indicateurs	Echéancier	Structures Responsables	Structures impliquées	Coût en millions de FCFA
Limitation de la vitesse	Adapter la vitesse limite pour chaque mode de transport	La vitesse est adaptée à chaque mode de transport	Adaptation de la vitesse limite dans zones identifiées à haut risque	Aménagement et signalisation de 200 ralentisseurs adéquats de vitesse en ville	Nombre de ralentisseurs aménagés et signalés	2022	DNR	ANASER-Collectivités	405
				Aménagement et signalisation de 200 ralentisseurs adéquats de vitesse en interurbain	Nombre de ralentisseurs aménagés et signalés	2023			
			Acquisition, installation et maintenance de 14 radars de vitesse sur véhicules	Nombre de radars acquis et installés	2021-2024	ANASER	DGGN-DGPN-DNTTM-F-DNR-CMTR-CMC Collectivités-	5 500	
									Acquisition, installation et maintenance de 05 radars de vitesse fixes au niveau des sections à haut risque
			Définition et exécution d'un programme d'installation de panneaux imposant des vitesses limites spécifiques aux PL (Ex : RN Vs. RL Vs. RC...)	Nombre de panneaux installés	2021-2024	ANASER	DNR-Collectivités	450	
Renforcement du contrôle routier ciblant l'excès de la vitesse	Elaboration et exécution de programmes annuels conjoints de contrôle routier ciblant l'excès de la vitesse (3% du trafic) avec une concentration sur les sections à haut risque (En agglomération et Hors agglomération)	Nombre d'infractions d'excès de vitesse	2021-2024	DGPN-DGGN	ANASER	75			
			Communication et sensibilisation sur la vitesse	Elaboration et exécution du plan annuel de communication et de sensibilisation sur : -Le risque de l'excès de la vitesse ; -Le risque de la vitesse excessive	Nombre de campagnes de sensibilisation réalisées	2023	ANASER	ORTM - CPS/S ETC-AMAP	450
<b>SOUS TOTAL (Actions transversales)</b>									<b>11 472</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>									<b>37 753 000 000</b>

**DECRET N°2021-0123/PT-RM DU 26 FEVRIER 2021  
PORTANT APPROBATION DU DOCUMENT DE LA  
STRATEGIE NATIONALE DE SECURITE  
ROUTIERE 2021-2030 ET SON PLAN D’ACTIONS  
2021-2025**

**LE PRESIDENT DE LA TRANSITION, CHEF DE  
L’ETAT,**

Vu la Constitution ;

Vu la Charte de la Transition ;

Vu la Directive n°12/2009/CM/UEMOA instituant un schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière dans les Etats membres ;

Vu l’Ordonnance n°09-003/P-RM du 09 février 2009 portant création de l’Agence nationale de la Sécurité routière ;

Vu l’Ordonnance n°2020-004/P-RM du 18 février 2020 autorisant la ratification de la Charte africaine sur la Sécurité routière, adoptée par la 26ème session ordinaire de la Conférence des Chefs d’Etat et de Gouvernement de l’Union africaine tenue le 31 janvier 2020 à Addis-Abeba;

Vu le Décret n°09-040/P-RM du 09 février 2009, modifié, fixant l’organisation et les modalités de fonctionnement de l’Agence nationale de la Sécurité routière ;

Vu le Décret n°2016-0056/P-RM du 15 février 2016 fixant les modalités d’élaboration, d’approbation et de mise en œuvre des documents de Politique nationale ;

Vu le Décret n°2020-0090/P-RM du 18 février 2020 portant ratification de la Charte africaine sur la Sécurité routière, adoptée par la 26ème session ordinaire de la Conférence des Chefs d’Etat et de Gouvernement de l’Union africaine tenue le 31 janvier 2020 à Addis-Abeba ;

Vu le Décret n°2020-0068 /PT-RM du 27 septembre 2020 portant nomination du Premier ministre ;

Vu le Décret n°2020-0074/PT-RM du 05 octobre 2020, modifié, portant nomination des membres du Gouvernement,

**STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,**

**DECRETE :**

**Article 1er :** Le Document de la Stratégie nationale de Sécurité routière 2021-2030 et son Plan d’actions 2021-2025 , annexés au présent décret, sont approuvés.

**Article 2 :** Le ministre des Transports et des Infrastructures, le ministre de la Justice et des Droits de l’Homme, Garde des Sceaux, le ministre de l’Administration territoriale et de la Décentralisation, le ministre de la Sécurité et de la Protection civile, le ministre de l’Economie et des Finances, le ministre de l’Education nationale et le ministre de la Santé et du Développement social sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l’exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel.

**Bamako, le 26 février 2021**

**Le Président de la Transition,  
Chef de l’Etat,  
Bah N’DAW**

**Le Premier ministre,  
Moctar OUANE**

**Le ministre des Transports  
et des Finances,  
Makan Fily DABO**

**Le ministre de la Justice et des Droits  
de l’Homme, Garde des Sceaux,  
Mohamed Sidida DICKO**

**Le ministre de l’Administration  
territoriale et de la Décentralisation,  
Lieutenant-colonel Abdoulaye MAIGA**

**Le ministre de la Sécurité  
et de la Protection civile,  
Colonel Modibo KONE**

**Le ministre de l’Economie  
et des Finances,  
Alousséni SANOU**

**Le ministre de l’Education nationale,  
Professeur Doulaye KONATE**

**Le ministre de la Santé et  
du Développement social,  
Docteur Fanta SIBY**