

Mototaxis à Bamako : Entre mobilité rapide et péril routier

Motorcycle taxis in Bamako: Between rapid mobility and road danger

Boubacar TOGOLA

Docteur en Sciences de Gestion

Faculté des Sciences Economiques et de Gestion (FSEG)

Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB), Mali

Centre Universitaire de Recherche Economique et Sociale (CURES)

SY Oumar

Docteur en Sciences de Gestion

Faculté des Sciences Economiques et de Gestion (FSEG)

Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB), Mali

Centre Universitaire de Recherche Economique et Sociale (CURES)

Etienne Mahamadou COULIBALY

Docteur en Sciences de Gestion

Faculté des Sciences Economiques et de Gestion (FSEG)

Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB), Mali

Centre Universitaire de Recherche Economique et Sociale (CURES)

TRAORE Bintou Mamadou

Docteur en Sciences de Gestion

Faculté des Sciences Economiques et de Gestion (FSEG)

Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB), Mali

Centre Universitaire de Recherche Economique et Sociale (CURES)

Date de soumission : 13/06/2025

Date d'acceptation : 12/09/2025

Pour citer cet article :

TOGOLA .B & al (2025) « Mototaxis à Bamako : Entre mobilité rapide et péril routier », Revue Française d'Economie et de Gestion « Volume 6 : Numéro 9 » pp : 1149- 1176.

Author(s) agree that this article remain permanently open access under the terms of the Creative Commons

Attribution License 4.0 International License



RESUME

Cette recherche porte sur « *l'analyse des accidents de circulation impliquant les mototaxis à Bamako* ». L'objectif principal est de comprendre les causes de ces accidents et de proposer des solutions adaptées pour améliorer la sécurité routière dans la capitale malienne.

À travers une analyse rigoureuse des données secondaires et une enquête de terrain, l'article met en lumière plusieurs facteurs déterminants : vitesse excessive, formation insuffisante des conducteurs, mauvais état des routes, et défaut d'entretien des motos. Malgré les efforts de structuration des mototaxis, des failles importantes persistent, notamment en matière de respect du code de la route et de régulation du secteur.

Plusieurs solutions sont proposées à court, moyen et long terme : campagnes de sensibilisation, formation obligatoire, contrôle technique, suivi GPS, création d'une autorité de régulation et digitalisation du service.

Mots-clés : Accidents de circulation ; Mototaxis ; Sécurité routière ; Bamako ; Transport urbain.

ABSTRACT

This research focuses on "the analysis of traffic accidents involving motorcycle taxis in Bamako." The main objective is to understand the causes of these accidents and to propose suitable solutions to improve road safety in the Malian capital.

Through a rigorous analysis of secondary data and a field survey, the article highlights several key factors: excessive speed, insufficient driver training, poor road conditions, and lack of motorcycle maintenance. Despite efforts to structure the motorcycle taxi sector, significant gaps remain, particularly regarding compliance with traffic laws and sector regulation.

Several solutions are proposed for the short, medium, and long term: awareness campaigns, mandatory training, technical inspections, GPS tracking, creation of a regulatory authority, and digitalization of the service.

Keywords : Traffic accidents; Moto-taxis; Road safety; Bamako; Urban transport.

INTRODUCTION

Les accidents de la circulation constituent aujourd'hui l'un des principaux défis de santé publique à l'échelle mondiale (Ouedraogo¹,2019). Selon le rapport de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS²) en 2023, environ 1,19 million de personnes perdent la vie chaque année sur les routes, faisant de cette problématique l'une des principales causes de mortalité prématurée dans le monde. Les pays à revenu faible et intermédiaire, bien qu'ils ne détiennent qu'environ la moitié du parc automobile mondial, concentrent à eux seuls plus de **90 %** des décès liés aux accidents de la route. Parmi les usagers les plus vulnérables, les motocyclistes occupent une place préoccupante, représentant près d'un quart des décès, selon le rapport mondial sur la sécurité routière (OMS, **2023**).

En Afrique³, et plus particulièrement en Afrique de l'Ouest, la situation est encore plus alarmante. Le taux de mortalité routière sur le continent est estimé à **19,4** décès pour **100 000** habitants, bien au-dessus de la moyenne mondiale d'après l'OMS en 2023. Dans plusieurs pays de la sous-région, les deux-roues motorisés notamment les motos utilisées pour le transport de personne sont devenues omniprésents, principalement en raison de leur faible coût et de leur accessibilité. Toutefois, cette popularité croissante s'accompagne d'une multiplication des accidents impliquant ces engins. Le manque d'infrastructures adaptées, la faiblesse de la réglementation et le port peu fréquent du casque contribuent à aggraver le nombre de victimes parmi les conducteurs de motos et leurs passagers.

Au Mali, la problématique des accidents de la circulation est devenue une préoccupation majeure des autorités et des populations (ANASER, 2024). Le développement rapide des centres urbains, notamment Bamako, a engendré une augmentation significative du parc motocycliste, avec une prédominance des motos utilisées comme moyen de transport personnel ou professionnel, notamment les mototaxis communément appelées *Télimanis ou motos Telimanis*.

Selon les statistiques de la Direction Générale de la Protection Civile du Mali⁴ (DGPC) en 2020, les accidents de la route ont connu une hausse inquiétante au cours de la dernière décennie,

¹ Ouedraogo, M. (2019). *Accidents de la route et recours aux soins chez les enfants de moins de 15 ans à Ouagadougou* (Doctoral dissertation, Normandie Université)

² <https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> consulté le 25 juin 2025

³ Le rapport 2023 de l'OMS pour la Région Afrique indique un taux estimé de 19,4 décès pour 100 000 habitants, ce qui représente le plus élevé au monde pour une région.

⁴ Le Lt-Col. Bakary Dao de la Direction Générale de la Protection Civile (DGPC) a déclaré que les motos-taxis étaient impliquées dans environ 78 % des accidents de circulation à Bamako, en se référant au rapport 2020 de la

avec une part importante des accidents impliquant les deux-roues motorisés. En effet, plus de 78 % des accidents enregistrés à Bamako impliquent des motos, dont une grande proportion est utilisée à des fins commerciales ou informelles.

Par ailleurs, les motos Télimani, souvent conduites par de jeunes adultes sans formation routière suffisante, opèrent dans un contexte d'absence de régulation stricte, de non-respect du code de la route, et de surcharge du réseau routier. À cela s'ajoutent des défaillances en matière d'infrastructures routières, de signalisation, et de sensibilisation à la sécurité routière.

Les conséquences sont lourdes : pertes en vies humaines, traumatismes graves, handicaps permanents, charges économiques pour les familles et les services de santé. Le phénomène contribue également à l'engorgement des structures sanitaires, notamment les services d'urgences et de traumatologie des hôpitaux de Bamako (ANASER 2024, Direction Générale de la Protection Civile, 2020).

Ces Telimanis, bien que sources incontestables de d'insécurité routière, sont aujourd'hui une source de création d'emploi au Mali de façon générale, particulièrement dans la capitale malienne, Bamako. L'analyse des accidents de la circulation impliquant les motos Télimani à Bamako s'impose donc comme une nécessité urgente, tant du point de vue social qu'économique. Ces accidents entraînent non seulement des pertes humaines, des blessures graves et des handicaps, mais aussi des coûts importants pour les familles, les hôpitaux, et l'économie en général. La majorité des victimes sont des jeunes actifs, piliers de leurs foyers, ce qui accentue la vulnérabilité des familles.

C'est dans ce contexte que s'inscrit notre étude qui porte sur le thème suivant : « **Mototaxis à Bamako : Entre mobilité rapide et péril routier** ».

Ces défaillances soulèvent une interrogation majeure : **En quoi les mototaxis contribuent-ils à l'insécurité routière à Bamako ?**

L'objectif principal de ce travail est de comprendre les causes des accidents des motos Télimani à Bamako.

DGPCmaliweb+7Africa Press Arabic+7malijet (<https://www.africa-press.net/mali/communaute/lt-colonel-sapeur-pompier-bakary-dao-de-la-direction-de-la-protection-civile-en-2020-les-mototaxis-sont-implicuees-a-78-des-accidents-de-circulation-a-bamako?utm>)

Pour conduire notre recherche, nous allons adopter la posture épistémologique interprétativiste avec la méthode qualitative inductive basée sur une étude de cas. Nous allons utiliser le guide d'entretien pour recueillir les données. Enfin, la méthode d'analyse de contenu thématique sera la technique utilisée pour analyser les données collectées sur le terrain.

L'accident de circulation a été défini par plusieurs auteurs et organismes.

1. Le cadre conceptuel de l'accident de la circulation routière

1.1. Définition

D'après Lecourt⁵ (2019) « L'accident de la circulation a été défini par la loi Badinter comme un événement dommageable, imprévu, aléatoire et soudain. »

Selon Sidi Said⁶ et Redaoui (2017), les accidents de circulation, aussi appelés accidents de la route, désignent tout événement imprévu et non intentionnel impliquant au moins un véhicule en mouvement sur une voie publique, entraînant des dommages matériels, des blessures ou des pertes humaines. Ces accidents peuvent concerner divers usagers de la route : conducteurs, passagers, piétons, cyclistes, ou encore motocyclistes.

Quant à Techno Sciences⁷, un accident de la circulation routière est un accident qui provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ; survient sur une voie ouverte à la circulation publique ; implique au moins un véhicule.

Pour Medjtouh⁸ et al (2025), les accidents résultent généralement d'un ensemble de facteurs humains (vitesse excessive, alcool, fatigue, non-respect du code de la route), techniques (pannes mécaniques, défauts du véhicule) et environnementaux (état de la route, conditions météorologiques, visibilité réduite). Leur fréquence et leur gravité varient en fonction du niveau d'infrastructure routière, de la rigueur des réglementations, et de l'efficacité des services de contrôle et de secours. Dans ce sens, Oumarou⁹ argumente que les accidents de circulation représentent un enjeu majeur de santé publique et de sécurité routière, notamment dans les pays en

⁵ LECOURT, Arnaud. Fiche 39. Les accidents de la circulation. *Fiches*, 2019, vol. 6, p. 321-332.

⁶ SIDI SAID, Yamina et REDAOUI, Dyhia. *La prévention des accidents de la circulation en Algérie: vers une approche globale*. 2017. Thèse de doctorat. Université Mouloud Mammeri.

⁷<https://www.techno-science.net/definition/9537.html>, consulté, le 25 mai, 2025

⁸ MEDJTOUH, Nadjib, BACHOUTI, Mohamed, et OMARI, FARID Encadreur. *Le facteur humain dans la sécurité maritime*. 2025. Thèse de doctorat.

⁹ OUMAROU, Amadou. La prévention des inondations à Niamey, une entrée pour une analyse de la gouvernance urbaine. *Les politiques de la ville en question*, p. 127.

développement où la croissance du parc automobile n'est pas toujours accompagnée d'une amélioration des infrastructures et de la formation des conducteurs.

Nous retenons qu'un accident de circulation est un événement imprévu et généralement involontaire qui se produit sur une voie de circulation. Il implique au moins un véhicule et peut entraîner des dommages matériels, des blessures ou des décès.

1.2. Les types d'accidents

Selon Komenan Akoua¹⁰ et Traoré (2023) et ANASER (2022), il existe plusieurs types d'accidents de circulations.

- Les collisions entre véhicules

Ce type d'accident survient lorsque deux véhicules ou plus entrent en collision, souvent en raison d'un excès de vitesse, d'un dépassement dangereux ou d'un non-respect du code de la route.

- Les sorties de route

Elles se produisent lorsqu'un véhicule quitte sa trajectoire et finit hors de la chaussée. Ces accidents sont généralement causés par la fatigue, l'inattention ou les mauvaises conditions de la route.

- Les renversements

Il s'agit des cas où un véhicule bascule sur le côté ou se retourne complètement. Ils concernent surtout les véhicules lourds et sont souvent liés à un mauvais chargement ou à une conduite imprudente.

- Les accidents avec piétons

Ils surviennent lorsqu'un véhicule entre en collision avec piéton. Ces accidents sont fréquents dans les zones urbaines ou lors des arrêts non sécurisés sur les axes routiers.

- Les collisions avec des obstacles fixes ou des animaux

Il s'agit des accidents impliquant des objets fixes (arbres, poteaux, glissières de sécurité) ou des animaux traversant la chaussée, fréquents en zone rurale.

¹⁰ TOUSSAINT, Komenan Akoua Simon et KASSOUM, Traoré. facteurs politiques et recrudescence des accidents de moto taxis dans les villes de Korhogo et de Bouake, Revue Internationale de Linguistique Appliquée, de Littérature et d'Éducation, olume 6 Numéro 2 - Juin 2023

1.3. Les objectifs préventifs des accidents

Face à la multiplicité des accidents, il est nécessaire de prendre des mesures préventives. Selon le rapport de l'OMS¹¹ en 2023 et les apports de Levy¹² et Rousseau (2025), la prévention des accidents de la circulation vise à réduire les risques routiers en sensibilisant les usagers et en améliorant les comportements pour sauver des vies.

- Réduire le nombre d'accidents

Limiter les collisions et incidents sur les routes en instaurant des règles de sécurité routière et en les faisant respecter.

- Protéger les usagers de la route

Assurer la sécurité des piétons, conducteurs, passagers et cyclistes par des campagnes de sensibilisation et une meilleure signalisation.

- Diminuer les pertes humaines et matérielles

Réduire les décès, les blessures graves, ainsi que les dommages matériels dus aux accidents.

- Améliorer les comportements routiers

Promouvoir la responsabilité et le respect du code de la route par tous les usagers, notamment par la formation et la sensibilisation.

- Renforcer les contrôles routiers

Augmenter les contrôles (vitesse, alcoolémie, port du casque, etc.) pour dissuader les comportements à risque.

- Encourager l'entretien des véhicules

Veiller à ce que les véhicules en circulation soient en bon état, notamment les freins, pneus, feux, etc., pour limiter les pannes dangereuses.

¹¹ Organisation mondiale de la Santé (OMS). *Global Status Report on Road Safety 2023*. Genève : OMS, 2023.

¹² LEVY, Daniela et ROUSSEAU, Charlotte, 2025. 26. Prévention des accidents, gestes d'urgence et de premiers secours. In : DEEJE 2025/2026 - DF 1 à 4 Diplôme d'Etat d'éducateur de jeunes enfants. Paris : Dunod. J'intègre les métiers du social, p.238-244. URL : <https://shs.cairn.info/deeje-2025-2026-df-1-a-4-tout-en-un--9782100876242-page-238?lang=fr>

1.3. Facteurs d'accident de circulation

Selon le dictionnaire Larousse¹³ 2025, un facteur est une cause ou un élément qui concourt à un résultat. Dans ce sens, en s'appuyant sur les travaux d'Asraoui¹⁴ et al (2023), de Landoulsi¹⁵ (2021) et Bougma¹⁶ et al, les accidents de circulation peuvent être causés par de nombreux facteurs, souvent regroupés en trois grandes catégories : facteurs humains, facteurs liés aux véhicules, et facteurs environnementaux ou infrastructurels.

- Facteurs humains (principaux responsables de la majorité des accidents)

Les facteurs humains sont des causes des accidents relatives aux erreurs de conduite, aux comportements à risque, et aux conditions physiques ou mentales du conducteur (Amara¹⁷ et Hadi, 2024). Ce sont :

- ✓ Excès de vitesse
- ✓ Conduite en état d'ivresse ou sous l'effet de drogues
- ✓ Fatigue ou somnolence au volant
- ✓ Distraction (usage du téléphone portable, GPS, etc.)
- ✓ Non-respect du code de la route (feux rouges, priorités, distances de sécurité...)
- ✓ Conduite agressive ou imprudente
- ✓ Manque d'expérience ou formation insuffisante

- Facteurs liés aux véhicules

Les facteurs liés aux véhicules des accidents de circulation sont des causes liées aux défaillances techniques, aux problèmes de visibilité, à l'entretien insuffisant et aux caractéristiques du véhicule (Nikiema¹⁸ et al, 2025). Il s'agit :

- Défaillance mécanique (freins, pneus, éclairage, direction...),

¹³ <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/facteur/32600> consulté le 17 mars 2025

¹⁴ ASRAOUI, O., EL MASTOUR, R., & EL BAKKOUCHI, M. (2023). Le facteur humain : Premier responsable des accidents de la route des grands taxis de la région rabat-kénitra. *International Journal of Accounting Finance Auditing Management and Economics*, 4(5-2), 1052-1069.

¹⁵ LANDOULSI, Mariem. *Analyse des facteurs de risque de mortalité par accident de la route en Tunisie*. 2021. Thèse de doctorat. Master's thesis, Université de Carthage-Ecole Supérieure de la statistique et de l'analyse de l'Information.

¹⁶ BOUGMA, Moussa, SAMPO, Jacques, KABORÉ, Sidbewende Théodore, et al. Les facteurs explicatifs des blessures graves des accidents de la circulation routière dans la ville de Ouagadougou. *Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique*, 2025, vol. 7, no 1, p. 173-189.

¹⁷ AMARA, Imed et HADI, Khaled. *Evaluation des risques professionnels Dans un site industriel (Cas du complexe minière Djebel El Onk)*. 2024. Thèse de doctorat.

¹⁸ NIKIEMA, Aude, SIGUÉ, Ousseny, et CHRISTOPHE, Yorsaon. La sécurité routière au Burkina Faso: regards croisés. 2025.

- Mauvais entretien du véhicule,
- Surcharge ou mauvaise répartition du chargement.
- **Facteurs environnementaux et infrastructurels**

Les facteurs environnementaux sont des éléments externes qui peuvent influencer la sécurité routière et peuvent causer aux accidents de la circulation (Bouassida¹⁹, 2024).

Nous pouvons dénombrer :

- Mauvais état des routes (nids-de-poule, absence de signalisation...),
- Conditions météorologiques défavorables (pluie, brouillard, verglas...),
- Éclairage insuffisant la nuit.

1.4. Conséquences des accidents de circulation

Selon²⁰Hyder (2004), ils entraînent des pertes en vies humaines, des blessures graves, des coûts médicaux élevés et des pertes économiques pour les familles et la société. Les accidents de transport ont de lourdes conséquences sur les plans humains, économiques et sociaux.

- **Conséquences humaines**

Les conséquences humaines des accidents de la circulation sont des répercussions qui touchent à la fois la santé physique et mentale des victimes, leur vie sociale et professionnelle, ainsi que leur situation économique (Nganyira²¹, 2025).

• **Blessures**

Les accidents de la route peuvent entraîner des blessures allant de simples égratignures à des lésions graves comme des fractures, des traumatismes crâniens ou encore des blessures à la moelle épinière. Certaines victimes peuvent rester handicapées à vie, perdant partiellement ou totalement leur autonomie. Les conséquences physiques peuvent nécessiter des mois, voire des années de rééducation, affectant fortement la qualité de vie des personnes touchées.

¹⁹ BOUASSIDA, Sana. *Optimisation multi-objectif des flux de circulation routière en abord d'intersection*. 2024. Thèse de doctorat. Université Paris-Saclay ; Université de Tunis El Manar.

²⁰ HYDER, Adnan A. *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. World Health Organization, 2004.

²¹ NGANYIRA, Louis Victor. *Le droit des victimes à l'indemnisation du préjudice corporel causé par les accidents d'automobile : une proposition de réforme en droit rwandais*. 2025.

- **Décès**

Malheureusement, un nombre important d'accidents de la route se soldent par des décès. Ces pertes humaines touchent non seulement les conducteurs, mais aussi les passagers, les piétons ou les cyclistes. Chaque décès représente un drame personnel pour les familles et les proches, mais aussi une perte irréversible pour la société, notamment lorsque les victimes sont jeunes ou en âge de travailler.

- **Traumatismes psychologiques**

Les accidents n'ont pas seulement des répercussions physiques : ils peuvent aussi causer des troubles mentaux durables. Les victimes directes, les témoins de la scène, ou encore les proches des blessés ou des morts peuvent souffrir de stress post-traumatique, d'anxiété ou de dépression. Ces troubles nécessitent souvent un accompagnement psychologique sur le long terme.

- **Conséquences matérielles**

Les conséquences matérielles des accidents de la circulation sont des répercussions qui touchent les véhicules, les infrastructures, et éventuellement l'économie et la société (Souaré²², 2024).

- **Dommages aux véhicules**

Un accident entraîne presque systématiquement des dégâts sur les véhicules impliqués, pouvant aller de simples éraflures à une destruction complète (perte totale). Les réparations peuvent être très coûteuses, et dans certains cas, les véhicules doivent être remplacés. Cela a également des conséquences sur les assurances, avec une hausse possible des primes pour les conducteurs impliqués.

- **Perturbation de la circulation**

Les accidents provoquent fréquemment des ralentissements ou des embouteillages, surtout lorsqu'ils se produisent sur des axes très fréquentés. Ils peuvent nécessiter la mise en place de déviations, la mobilisation des services de secours et des forces de l'ordre, entraînant d'importants retards pour les usagers de la route. Cela perturbe la fluidité du trafic et peut provoquer un effet domino sur d'autres axes routiers.

²² Souaré, O. M. (2024). Evaluation de la prise en charge pré hospitalière des victimes des sinistres par les services de la Protection Civile du District de Bamako (Doctoral dissertation, USTTB).

- **Conséquences économiques et sociales**

Selon Doumbia²³ (2023), les accidents de circulation entraînent des conséquences économiques importantes qui se manifestent à plusieurs niveaux :

- **Pour les victimes et leurs familles**

- **Frais médicaux et d'hospitalisation** : consultations, opérations, rééducation, achat de médicaments, soins de longue durée.
- **Perte de revenus** : incapacité temporaire ou permanente de travailler, chômage forcé, diminution de productivité.
- **Charges supplémentaires** : adaptation du logement ou du véhicule, embauche d'une aide à domicile.

- **Pour les entreprises**

- **Baisse de productivité** : absence prolongée d'employés victimes d'accidents.
- **Coûts liés à la réparation** ou au remplacement des véhicules endommagés.
- **Hausse des primes d'assurance** : après un sinistre, les assureurs appliquent souvent des tarifs plus élevés.

- **Pour l'État et la collectivité**

- **Coûts de prise en charge médicale et de secours** : intervention des pompiers, police, ambulances, soins hospitaliers subventionnés.
- **Pertes fiscales** : réduction des impôts et cotisations sociales perçus en raison de la baisse d'activité économique des victimes.
- **Détérioration des infrastructures** : réparations de routes, panneaux de signalisation et autres équipements endommagés.

- **Pour l'économie nationale**

- **Frein au développement** : perte de main-d'œuvre active, réduction de la compétitivité économique,
- **Augmentation des dépenses publiques** : budget alloué aux soins, réhabilitation, campagnes de prévention.

²³ DOUMBIA, Siaba. *Analyse des accidents de la voie publique signalés auprès du commissariat de Dravela Bolibana de Bamako de 2019 à 2021*. 2023. Thèse de doctorat. Université des Sciences, des Techniques et des Technologies de Bamako.

En résumé, les accidents de circulation ne sont pas seulement un drame humain : ils représentent aussi une charge financière lourde et durable qui affecte directement les familles, les entreprises et l'économie nationale.

- **Conséquences juridiques**

Les conséquences juridiques d'un accident de la circulation peuvent être multiples et dépendent de la gravité de l'accident, de la responsabilité des parties impliquées, et des dommages subis (Diatta²⁴, 2025).

- Sanctions pénales : Amendes, retraits de permis, peines de prison.
- Responsabilité civile : Réparations financières aux victimes.
- Procédures judiciaires : Enquêtes, procès en cas de litige ou de faute grave.

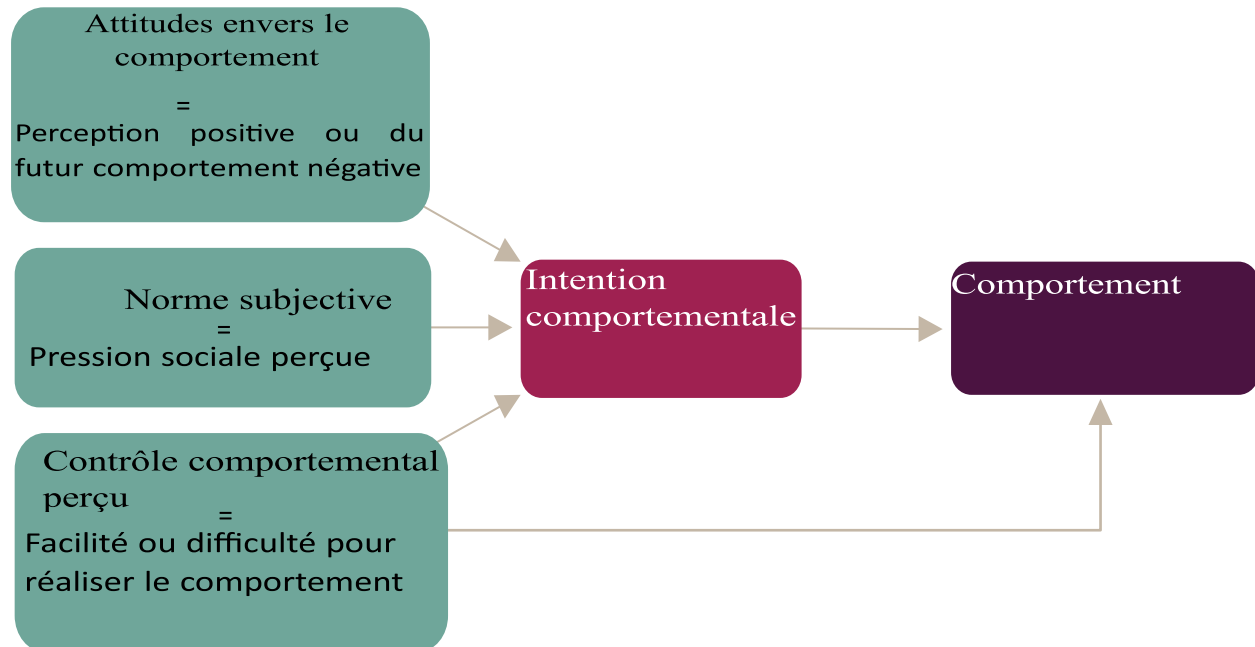
2. La théorie du comportement planifié

La théorie du comportement planifié selon Ajzen (1985, 1991, 2005), a émergé dans le champ de la psychologie sociale comme un moyen de prédire le comportement. Elle part du constat que les individus prennent des décisions raisonnées et que le comportement est le résultat de l'intention de s'y engager.

²⁴ DIATTA, Famara. Les incapacités liées aux lésions traumatiques par accident de la voie publique: étude à propos de 200 cas au Centre Hospitalier Régional de Ziguinchor. 2025.

Plus l'intention est forte, plus la personne fera d'efforts pour aller vers ce comportement et plus il sera probable qu'elle s'engage dans ce comportement (Steg & Nordlund, 2013) et cette intention dépend de trois variables :

Figure 1 : Théorie du comportement planifié selon Ajzen (1991)



Source : Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. Organizational behavior and human decision processes.

Dans cette théorie, les attitudes reflètent dans quelle mesure l'engagement vers tel ou tel comportement est évalué de manière positive ou négative par la personne.

Ensuite, les normes subjectives correspondent à l'évaluation que les personnes ou les groupes importants pour l'individu font de son comportement, c'est-à-dire la pression sociale perçue par l'individu. Dans ce cas-là, l'évaluation des coûts/bénéfices est de nature sociale. Les normes subjectives se basent sur les croyances de l'individu concernant les attentes des groupes de référence pertinents, par exemple les amis, la famille, le groupe de voisins, etc. Cela est modéré par la motivation à se soumettre, c'est-à-dire la volonté de l'individu de répondre ou non à ces attentes.

Enfin, le contrôle comportemental fait référence à la facilité ou la difficulté perçue vis-à-vis de la réalisation du comportement (perception qu'a l'individu de la faisabilité du comportement). Ce

contrôle comportemental peut être influencé par les expériences passées mais aussi par les obstacles anticipés.

2. Méthodologie de recherche

Afin de répondre à notre problématique, nous avons adopté une posture interprétativiste en utilisant l'approche qualitative (Fortin et Gagnon, 2016, p 251). Ainsi, notre recherche est basée sur l'approche qualitative. Notre voie de recherche est la description. Nous commençons par les résultats de l'approche qualitative qui seront complétés et expliqués par la démarche quantitative (Corbière et Larivière, 2021 ; Tiétard, 2014).

2.1.Echantillonnage et collecte des données

La recherche qualitative a été mise en œuvre grâce à l'utilisation des données secondaires et l'entretien. Les données secondaires ont été effectuées sur la base d'une recherche documentaire des données de l'ANASER comme les rapports d'activité la structure. Les entretiens ont été menés avec 02 agents de l'ANASER, Direction Générale de la Protection Civile, la direction de la Sécurité routière, 25 usagers de mototaxis et 9 conducteurs de mototaxis selon la méthode de convenance et de choix raisonné. La taille de l'échantillon est justifiée par le principe de la saturation de Raymond-Alain Thiétart et al, (2014). Contrairement à Yin (2014), Glaser et Strauss (1967) ne fournissent pas d'ordre de grandeur du nombre d'unités d'observation que doit comporter l'échantillon. Selon ces auteurs, la taille adéquate d'un échantillon est celle qui permet d'atteindre la saturation théorique des catégories. Cette saturation théorique est atteinte lorsqu'on ne trouve plus de données supplémentaires générant de nouveaux éclairages théoriques, ni de nouvelles propriétés aux principales catégories (Charmaz, 2006).

2.2.Outil d'analyse retenu

Analyse thématique de contenu (consiste à « transposer d'un corpus donné en un certain nombre de thèmes représentatifs du contenu analysé, et c'est en rapport avec l'orientation de la recherche (la problématique) » (A. Mucchielli, P Paillé, 2008).

2.3.Codage

Afin de procéder à l'analyse du corpus en ce qui se doit, il est exigé d'attribuer ou de coder chaque personne interviewée.

Tableau 1 : Codification

Interviewées	Code
ANASER	SP1
Direction Générale de la Protection Civile,	SP2
La direction de la Sécurité routière	SP3
Usager 1 à Usager 25	U1 à U25
Conducteur 1 à Conducteur 9	C1 à C9

Source : Auteurs

Tableau 2 : Catégorisation

Catégories	Thèmes
Causes des accidents par Telimani à Bamako	Imprudence des conducteurs
	Non-respect du code de la route
	Excès de vitesse
	Surcharge
Conséquences des accidents par Telimani à Bamako	Pertes en vie humaine
	Pertes économiques et sociales
	Congestion routière

Source : Auteurs

3. RESULTATS

3.1. Etat des causes d'accident de circulation au Mali et analyse des acteurs du transport routier à Bamako

Pour analyser les acteurs du transport, nous nous sommes basés sur des données secondaires²⁵ et les entretiens²⁶ menés sur le terrain pour mieux comprendre le contexte du transport routier au Mali.

²⁵ Ce sont des informations qui ont déjà été collectées et traitées par d'autres, et qui sont utilisées pour une nouvelle recherche ou analyse.

Voir, DELACROIX, Eva, JOLIBERT, Alain, MONNOT, Éliisa et JOURDAN, Philippe, 2021. Marketing Research Méthodes de recherche et d'études en marketing. Paris : Dunod. « Management Sup », p.384.

²⁶ Voir annexe 1, 2 e 3

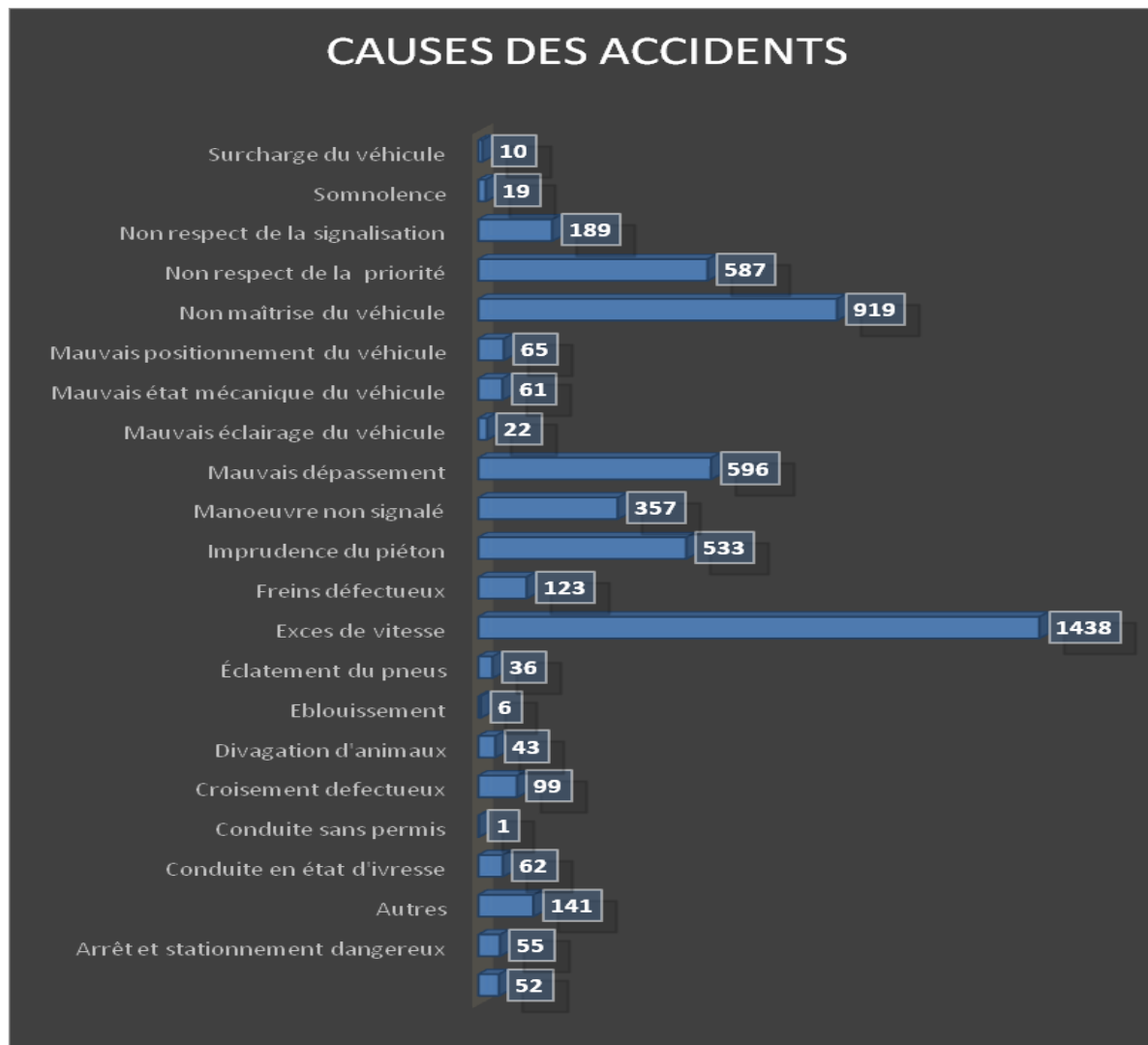
Les acteurs de la circulation routière englobent une diversité d'entités, chacune jouant un rôle spécifique dans la gestion et l'organisation du trafic, *Code SP2*.

- **La Police Nationale (Sécurité routière) :** La police joue un rôle central dans la régulation de la circulation en milieu urbain. Elle veille à ce que les usagers respectent le code de la route (port du casque, feux tricolores, vitesse, etc.). En cas d'infractions, elle établit des procès-verbaux. Lorsqu'un accident survient, la police intervient pour sécuriser la zone, constater les faits et parfois établir les responsabilités.
- **La Gendarmerie Nationale :** Elle est plus active dans les zones périphériques de Bamako et sur les routes reliant les villes. Son rôle est de contrôler les flux routiers, notamment en vérifiant les papiers du véhicule, la vitesse des conducteurs, ou le taux d'alcoolémie. Elle participe aussi à faire respecter les normes de sécurité sur les axes interurbains.
- **ANASER (Agence Nationale de la Sécurité Routière) :** C'est un acteur clé dans la prévention des accidents. Elle organise régulièrement des campagnes de sensibilisation dans les médias, les écoles et les gares routières. Elle contribue à la formation des conducteurs, collecte et analyse les données d'accidents pour mieux comprendre les causes, et propose des solutions pour améliorer la sécurité sur les routes.
- **La Mairie et les Collectivités locales :** Ces structures s'occupent de l'aménagement urbain en installant des infrastructures routières (ronds-points, trottoirs, signalisations, etc.). Elles peuvent aussi délivrer des autorisations liées à certaines activités de transport et sont responsables de l'entretien des routes au niveau local.

3.2. Etat de lieu des causes des accidents de circulation au Mali

L'ANASER (2024) a présenté une figure qui explique les principales causes des accidents de circulation au Mali pour les différents véhicules, *Code SP1 et Code SP3*.

Figure 2 : Causes des accidents de circulation au Mali



Source : Rapport de l'Anaser (2024)

Source : ANASER

3.3. Description du problème identifié

Un problème est une situation préoccupante qui persiste et requiert une action (Dumez²⁷, 2025). Dans notre étude, le problème central retenu est la répétition des accidents impliquant les motos Télimani à Bamako, associée à une absence de régulation, de formation et d'entretien adéquat.

²⁷ DUMEZ, Hervé, 2025. Méthodologie de la recherche qualitative, les questions clés de la démarche compréhensive. Paris : Vuibert. « Hors collection »

- **Les faits : accidents, blessés et décès**

En 2020, la Direction Générale de la Protection Civile rapportait que les mototaxis étaient impliquées dans 78 % des accidents à Bamako. Parmi les 3 636 cas d'accidents imputables aux motos, 2 836 concernaient les moto-taxis, entraînant 359 décès sur les 460 décès liés aux deux-roues, **Code SP2**.

Selon les données officielles de la ²⁸direction de la Sécurité routière au Mali, **en 2023**, le pays a enregistré 7 685 accidents, causant 8 627 victimes, dont 689 décès et 7 938 blessés.

Parmi les personnes tuées, on constate que 30 % des décès sont liés aux deux-roues motorisés, et les motos-taxis (dont Télimani) sont les plus concernées, **Code SP3**.

Selon l'ANASER (2024), les principales causes des accidents de circulation s'expliquent dans la figure suivante.

Les accidents impliquant les Télimani sont fréquents à Bamako, causant de nombreux morts et blessés. Ces mototaxis sont très vulnérables en circulation, souvent mal équipés et peu formés. Selon la Protection Civile, ils sont responsables de plus de 75 % des accidents en ville. Le phénomène est constant et constitue une menace sérieuse pour la sécurité routière urbaine.

En somme, la prolifération incontrôlée des motos Télimani dans le paysage urbain, associée à une méconnaissance flagrante du Code de la route et à l'absence d'un cadre réglementaire strict, a contribué à transformer ce mode de transport en facteur aggravant de l'insécurité routière à Bamako. L'urgence d'une réglementation rigoureuse, d'un renforcement des contrôles, et de programmes de formation ciblés s'impose pour endiguer ce fléau.

3.4. Analyse des éléments perfectibles

L'analyse des pratiques actuelles des motos Télimani à Bamako révèle plusieurs aspects perfectibles contribuant aux accidents :

- **Formation des conducteurs**

Une majorité est jeune, peu formée, voire ignorante du code de la route. Il est donc nécessaire de rendre la formation initiale et continue obligatoire, incluant la conduite défensive et le civisme routier.

²⁸Direction de la Sécurité routière, relayée par : APAnews - Agence de Presse Africaine.kaweru.combamada.net consulté, le 25 juin, 2025

- **Respect des équipements de sécurité**

Le port du casque est encore négligé. Un contrôle strict, associé à des sanctions claires, s'impose.

- **Vitesse excessive**

Certains conducteurs roulent vite pour maximiser leurs revenus. Des systèmes de limitation de vitesse ou de suivi GPS est à envisager.

- **Infractions routières**

Le non-respect des feux tricolores et des priorités est courant. Des dispositifs de contrôle automatique (radars, caméras) peuvent aider à y remédier.

- **Entretien des motos**

L'état technique des motos est parfois douteux. Un carnet d'entretien et des contrôles périodiques obligatoires sont recommandés.

3.5. Propositions de solutions

Face aux nombreux facteurs identifiés comme causes d'accidents impliquant les motos Télimani, il est crucial de mettre en place un ensemble cohérent de solutions. Ces propositions sont classées selon leur faisabilité dans le temps : court, moyen et long terme.

3.5.1. Propositions de solutions pour le court terme

- **Pour les propriétaires de motos Télimani**

Les propriétaires ont un rôle déterminant dans la régulation du comportement de leurs conducteurs. Étant souvent les premiers responsables de la mise en circulation des motos, ils doivent assurer un suivi rigoureux de leurs engins.

Ils doivent s'assurer que chaque moto confiée à un conducteur est en bon état de fonctionnement : cela inclut le bon état des freins, des pneus, des feux de signalisation et du klaxon. De plus, ils doivent imposer à leurs conducteurs le port du casque pour garantir la sécurité de tous. Enfin, ils doivent veiller à ce que toutes les motos soient immatriculées et enregistrées auprès des autorités compétentes, afin de faciliter leur identification en cas d'incident.

- **Pour les conducteurs de Télimani**

Les conducteurs sont au cœur de la problématique de la circulation. À court terme, ils doivent adopter un comportement plus responsable sur la route. Cela passe avant tout par le respect du code de la route, notamment les feux tricolores, les panneaux de signalisation, les priorités, et les limitations de vitesse.

Le port du casque doit devenir une habitude non négociable, tant pour eux-mêmes que pour leurs passagers. Les pratiques dangereuses telles que la surcharge (de passagers ou de marchandises) doivent être bannies.

Enfin, les conducteurs doivent collaborer avec les forces de l'ordre lors des contrôles routiers, en évitant les tentatives de corruption ou de fuite, qui ne font qu'aggraver la situation sécuritaire.

- **Pour les syndicats ou associations de mototaxis**

Les syndicats de motos mototaxis ont une grande responsabilité dans la régulation interne de leurs membres. À court terme, ils peuvent organiser des campagnes de sensibilisation rapide dans les gares et points de regroupement, pour rappeler l'importance du respect du code de la route et des équipements de sécurité.

Ils peuvent aussi jouer un rôle de régulation communautaire en encourageant l'auto-discipline et en dénonçant les comportements à risque parmi leurs membres. En outre, ils peuvent négocier des partenariats pour l'acquisition de casques à prix réduit ou même organiser des distributions gratuites.

Les syndicats peuvent également initier un dialogue avec les autorités locales pour la mise en place de parkings réservés et organiser la circulation de leurs membres afin de réduire l'anarchie sur les routes.

- **Pour l'État et les services publics**

L'État, à travers la Direction nationale des transports terrestres, la Police nationale, la Gendarmerie et les Sapeurs-pompiers, doit jouer un rôle central dans la coordination des actions à court terme.

Premièrement, il est nécessaire de lancer des opérations de contrôle ciblées, avec une politique de tolérance zéro sur des infractions majeures comme le non-port du casque, la circulation en sens interdit, ou les dépassements dangereux.

Deuxièmement, l'État doit organiser des campagnes de sensibilisation sur les dangers de la circulation désordonnée, en utilisant des canaux accessibles à tous (radios communautaires, réseaux sociaux, télévisions locales).

Troisièmement, les autorités doivent renforcer la présence des sapeurs-pompiers dans les zones à fort trafic pour une intervention rapide en cas d'accident.

Enfin, l'État doit instaurer un dialogue constructif avec les syndicats de mototaxis afin de coordonner les efforts et bâtir une confiance mutuelle.

3.5.2. Propositions de solutions pour le moyen terme

- Pour les propriétaires de mototaxis

Pour les propriétaires, il devient nécessaire de les associer à des programmes de régularisation. Cela implique de les inciter à faire immatriculer leurs motos, et à respecter un carnet d'entretien obligatoire pour garantir la sécurité mécanique des engins. Ils pourraient également être conviés à des ateliers de gestion pour apprendre à mieux encadrer leur activité, notamment en imposant des contrats ou règles écrites avec leurs conducteurs.

- Pour les conducteurs de mototaxis

Pour les conducteurs, une formation civique et technique devient obligatoire. Ils devront obtenir un permis spécifique ou une autorisation de conduire après avoir suivi une formation de base sur la sécurité routière, les règles du code de la route, et la gestion des situations d'urgence. La création d'un badge ou carte professionnelle pourrait leur être imposée, servant aussi à les identifier en cas d'infraction.

- Pour les syndicats ou associations de mototaxis

Les syndicats, eux, doivent évoluer vers des structures plus organisées et reconnues par les pouvoirs publics. Ils pourraient gérer eux-mêmes certains modules de formation, assurer un suivi de la conduite de leurs membres, et mettre en place un service de médiation. De plus, ils peuvent être responsabilisés dans la mise en place de parkings réservés aux mototaxis, afin de désengorger les carrefours et trottoirs.

- Pour l'État et les services publics

L'État, de son côté, devra élaborer un cadre réglementaire clair qui définit le statut des motos-taxis. Il peut aussi créer des centres de formation certifiés, introduire un système d'immatriculation numérique, et renforcer les synergies entre la police, les transports et les collectivités locales. Des campagnes de communication soutenues par l'État sont aussi nécessaires pour changer les mentalités et instaurer une culture de sécurité.

3.5.3. Propositions de solutions pour le long terme

- Pour les propriétaires de mototaxis

Les propriétaires doivent s'orienter vers une gestion plus moderne, en intégrant des plateformes de suivi digital de leurs engins. Ce type de traçabilité renforcerait la transparence et la sécurité. Une transition progressive vers des motos électriques ou hybrides pourrait aussi être envisagée, en lien

avec des politiques de subvention ou des partenariats avec des fournisseurs, afin de réduire les émissions polluantes dans la capitale.

- **Pour les conducteurs de mototaxis**

Les conducteurs, quant à eux, doivent accéder à un statut professionnel reconnu. Cela suppose l'accès à une sécurité sociale minimale, la possibilité d'obtenir des contrats formels avec les propriétaires ou les syndicats, et des droits comme l'accès à une mutuelle, à des crédits ou à des formations continues. Une plateforme numérique centralisée pourrait permettre de suivre leur historique de conduite et de formation, afin d'éviter les récidives d'infractions graves.

- **Pour les syndicats ou associations de mototaxis**

Les syndicats, à terme, doivent évoluer vers des coopératives puissantes et structurées, capables de gérer des flottes, d'établir des lignes de desserte, et de répondre à des appels d'offres de transport urbain. Ils pourraient proposer des services intégrés, avec des applications de réservation, un service client, et une gestion centralisée des motos.

- **Pour l'État et les services publics**

L'État, pour sa part, devra inscrire le secteur des mototaxis dans les grands schémas directeurs d'aménagement urbain. Cela passe par la construction d'infrastructures adaptées, telles que des voies réservées aux deux-roues, des parkings sécurisés, ou encore des zones tampons pour l'embarquement et le débarquement. Le ministère des Transports, en coordination avec ceux de la Sécurité, de l'Environnement et de la Santé, devra adopter une approche intersectorielle pour faire du transport à deux roues une composante à part entière du système de mobilité durable. L'innovation technologique, à travers les applications de gestion, les systèmes de géolocalisation et la digitalisation des données, devra être encouragée et encadrée par un cadre réglementaire moderne. Cette vision à long terme permettra non seulement de garantir la sécurité des usagers, mais aussi de faire des mototaxis un véritable levier d'inclusion, d'emploi et de modernisation dans le paysage urbain de Bamako.

4. DISCUSSION

Nos résultats selon lesquels les accidents de circulation routière sont majoritairement provoqués par les mototaxis confirment ceux de Zeinabou M. Elmoctar (Janvier 2022 à Décembre 2022) qui révèle que l'ACR (accidents de la circulation routière) liés aux mototaxis est devenu de plus en plus un réel problème de santé publique compte tenu de sa fréquence, sa gravité Il s'agissait d'une

étude prospective et descriptive portant sur 121 cas des victimes d'ACR liés aux moto taxi dans le SAU du CHU Gabriel Touré allant de janvier 2022 à décembre 2022. Les hommes étaient les plus touchés soit 89,3% avec un sexe/ratio de 8,3, la tranche d'âge était de 16 à 29ans soit 51,2%, la collision moto moto étaient le plus fréquent soit 37,2% et le traumatisme crânien était le plus représenté suivi du traumatisme des membres avec respectivement 29,8% et 25,6%. Les accidents de la circulation routière liés aux mototaxis au Mali devient de plus en plus inquiétant et constitue un problème de santé publique au vu de sa fréquence, de son impact sociodémographique.

Ces mêmes résultats concordent avec les résultats du rapport de l'ANASER (2023) qui dit que les mototaxis sont impliquées dans près de 75 % des accidents, ce qui en fait l'un des moyens de transport les plus accidentogènes à Bamako.

Les raisons de cette forte implication des mototaxis dans les accidents sont en grande partie la non qualification des conducteurs de mototaxis. Cela converge avec les résultats du rapport de l'ANASER (2023) qui stipule qu'une grande partie des conducteurs de mototaxis n'ont pas reçu de formation adéquate (auto-école) et ne maîtrisent pas les règles de priorité et la conduite sécurisée.

CONCLUSION

Notre étude a porté sur l'analyse des accidents de la circulation des mototaxis à Bamako. Dans ce travail, un accident de la circulation est un événement imprévu sur la voie publique impliquant au moins un véhicule, qui entraîne des dommages matériels, des blessures ou des pertes humaines.

La prévention des accidents de circulation est une priorité pour les autorités de nombreux pays, notamment au Mali, où l'insécurité routière cause chaque année de nombreuses pertes humaines.

L'analyse approfondie des accidents de la circulation à Bamako révèle une situation préoccupante qui affecte non seulement la sécurité des usagers, mais aussi le développement socio-économique de la capitale malienne. Les causes identifiées sont multiples et souvent interconnectées : comportements imprudents des conducteurs, non-respect du code de la route, surcharge des véhicules, absence ou mauvais usage du casque, mais aussi état dégradé des routes, défaillance du système de contrôle routier et manque de formation adéquate. La circulation à Bamako est caractérisée par un désordre permanent où motos, voitures, tricycles, piétons et parfois charrettes

se partagent un espace insuffisant, souvent sans signalisation claire ni règle véritablement appliquée.

L'infrastructure routière de Bamako constitue également une cause majeure d'insécurité. De nombreuses routes sont étroites, en mauvais état, pleines de nids-de-poule, mal éclairées et dépourvues de panneaux de signalisation ou de marquages au sol. Cela complique la circulation, surtout la nuit ou pendant la saison des pluies. Le manque de zones piétonnes, de feux tricolores fonctionnels et de ronds-points bien conçus aggrave davantage la situation. Les objectifs visent à influencer la réduction du nombre d'accidents, la protection des usagers, la diminution des pertes humaines et matérielles, l'amélioration des comportements routiers, le contrôle des risques (vitesse, alcool, port du casque), ainsi que l'entretien des moyens de transport.

En somme, les accidents de circulation à Bamako ne sont pas une fatalité. Ce sont les conséquences directes d'un système désorganisé, d'un manque d'encadrement et d'un déficit de responsabilité collective. Agir efficacement sur les causes identifiées permettra non seulement de sauver des vies, mais aussi de restaurer l'ordre, la confiance et la fluidité dans un système de transport en pleine croissance. Il est temps de faire de la sécurité routière une priorité nationale. Les conducteurs, en particulier les jeunes et les usagers de motos (notamment les mototaxis), sont parmi les plus touchés par les accidents. Cette catégorie, souvent sans permis, sans assurance, ou mal équipée, circule dans des conditions dangereuses, motivée par la précarité et la recherche rapide de gains. De plus, la pression professionnelle, la fatigue, le stress et le non-respect des horaires de repos augmentent les risques d'accidents graves, parfois mortels. À cela s'ajoute l'indiscipline routière généralisée, souvent encouragée par un sentiment d'impunité face à l'absence de contrôles rigoureux. Les limites de ce travail peuvent être d'ordre méthodologique (la taille de l'échantillon peut être jugée de faible selon certaines personnes), théorique (du fait qu'on a mobilisé très peu de théories dans la littérature), et surtout la délimitation géographique (l'étude s'est limité au cas de Bamako alors que les réalités peuvent changer d'une ville à une autre ou d'un pays à un autre).

Toutefois, ce travail pourrait être approfondi pour être l'objet d'un sujet de mémoire au niveau master. Dans le même ordre d'idées, il serait possible de travailler sur **l'apport des systèmes de transport dans la satisfaction des usagers de motos-taxis à Bamako. Une étude comparative**

de la contribution des mototaxis aux accidents de circulation routière entre le Mali et la Guinée Conakry.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

1. CHARBIT, Claire. Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour les actions de prévention. *MAIF Fondation*, 1997.
2. Charmaz, K. (2006). *Constructing Grounded Theory: A Practical Guide through Qualitative Analysis*. London: Sage Publications
3. DELACROIX, Eva, JOLIBERT, Alain, MONNOT, Élisabeth et JOURDAN, Philippe, 2021. *Marketing Research Méthodes de recherche et d'études en marketing*. Paris : Dunod. « Management Sup », p.384.
4. DIALLO, Y. Les impacts de l'Initiative la Ceinture et la Route sur le développement des pays africains : cas du Mali.
5. DUMEZ, Hervé, 2025. *Méthodologie de la recherche qualitative Les questions clés de la démarche compréhensive*. Paris : Vuibert. « Hors collection
6. Glaser, B. G., & Strauss, A. L. (1967). *The discovery of grounded theory: Strategies for qualitative research*. Aldine Publishing Company.
7. NIKIEMA, Aude, SIGUÉ, Ousseny, et CHRISTOPHE, Yorsaon. *La sécurité routière au Burkina Faso: regards croisés*. 2025.
8. Raymond-Alain Thiétart et al, *Méthode de recherche en management*, 4^e édition, Dunod, Paris, 2014
9. Yin, r.k. (2014). *Case Study Research. Design and Methods*, 5^e éd., Thousand Oaks, Sage Publications.

ARTICLES, RAPPORTS, MEMOIRES ET THESES

1. AMARA, Imed et HADI, Khaled. *Evaluation des risques professionnels Dans un site industriel (Cas du complexe minière Djebel El Onk)*. 2024. Thèse de doctorat.
2. Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational behavior and human decision processes*. P 179-211.
3. ASRAOUI, Otman, EL MASTOUR, Rachid, et EL BAKKOUCHI, Mounir. *Le facteur humain : Premier responsable des accidents de la route des grands taxis de la région rabat-*

- kénitra. *International Journal of Accounting Finance Auditing Management and Economics*, 2023, vol. 4, no 5-2, p. 1052-1069.
4. BOUASSIDA, Sana. *Optimisation multi-objectif des flux de circulation routière en abord d'intersection*. 2024. Thèse de doctorat. Université Paris-Saclay; Université de Tunis El Manar.
 5. BOUGM aA, Moussa, SAMPO, Jacques, KABORÉ, Sidbewende Théodore, *et al.* Les facteurs explicatifs des blessures graves des accidents de la circulation routière dans la ville de Ouagadougou. *Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique*, 2025, vol. 7, no 1, p. 173-189.
 6. DA, Mwingnè. *Vulnérabilité urbaine au Sahel : Ouagadougou (Burkina Faso) et Bamako (Mali) sous le poids des inondations*. 2021. Thèse de doctorat. Université Paris-Saclay ; Université Joseph Ki-Zerbo (Ouagadougou, Burkina Faso).
 7. DEMBELE, Salia, TOGOLA, Lassina, BAYOGO, Yapégué, *et al.* *Mobilité et transport intra-communal dans la Commune Urbaine de Sikasso au Mali*. *Revue Internationale du Chercheur*, 2024, vol. 5, no 4.
 8. DEROUBAIX, S. (2023). Mémoire de fin d'études : " Vers de nouvelles relations spatio-temporelles. Une ville hétérotopique : ce que la mort fait à la ville. L'exemple liégeois."
 9. DIATTA, Famara. Les incapacités liées aux lésions traumatiques par accident de la voie publique: étude à propos de 200 cas au Centre Hospitalier Régional de Ziguinchor. 2025.
 10. DOUMBIA, Siaba. *Analyse des accidents de la voie publique signalés auprès du commissariat de Dravela Bolibana de Bamako de 2019 à 202*. 2023. Thèse de doctorat. Université des Sciences, des Techniques et des Technologies de Bamako.
 11. **Elmoctar, Z. M. (2023).** *Étude épidémiologique et clinique des accidents liés aux moto-taxi au service d'accueil des urgences du CHU Gabriel Touré de janvier 2022 à décembre 2022*. Thèse d'exercice de médecine générale, Université des Sciences, des Techniques et des Technologies de Bamako
 12. HYDER, Adnan A. *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. World Health Organization, 2004.

13. KARIM, Hassad. *Étude détaillée du projet d'aménagement d'un tronçon de 4Km de la RN12, entre AZAZGA et la limite de BEJAIA, allant du PK0 au PK4*. 2024. Thèse de doctorat. Université Mouloud Mammeri.
14. LECOURT, Arnaud. Fiche 39. Les accidents de la circulation. *Fiches*, 2019, vol. 6, p. 321-332.
15. LEVY, Daniela et ROUSSEAU, Charlotte, 2025. 26. Prévention des accidents, gestes d'urgence et de premiers secours. In : DEEJE 2025/2026 - DF 1 à 4 Diplôme d'Etat d'éducateur de jeunes enfants. Paris : Dunod. J'intègre les métiers du social, p.238-244.
16. MEDJTOUH, Nadjib, BACHOUTI, Mohamed, et OMARI, FARID Encadreur. *Le facteur humain dans la sécurité maritime*. 2025. Thèse de doctorat.
17. Mory, B. R. (2024). *Régulation Dynamique des feux Tricolores par Intelligence Artificielle* (Doctoral dissertation, Université Virtuelle de Côte d'Ivoire).
18. N'DIAYE, Arielle et SOULIÉ, Janique. La prise en compte des facteurs de risque personnels dans la santé globale au travail : contribution au développement de programmes de prévention individualisés. In : *Congrès National de la Recherche en IUT*. 2016.
19. NGANYIRA, Louis Victor. Le droit des victimes à l'indemnisation du préjudice corporel causé par les accidents d'automobile : une proposition de réforme en droit rwandais. 2025.
20. SIDI SAID, Yamina et REDAOUI, Dyhia. *La prévention des accidents de la circulation en Algérie: vers une approche globale*. 2017. Thèse de doctorat. Université Mouloud Mammeri.
21. TISSOT, C. et REBELLE, J. Évaluation de l'impact d'actions en prévention menées sur 20 ans par l'analyse textuelle de 77 cas d'accidents de chariots élévateurs. *Archives des Maladies Professionnelles et de l'Environnement*, 2022, vol. 83, no 6, p. 558-570.

WEBOGRAPHIE

1. Agence Malienne de Presse et Publicité (AMAP) [fr.wikipedia.org+14Agence Malienne de Presse et Publicité+14statemediamonitor.com+14](https://fr.wikipedia.org/wiki/Agence_Malienne_de_Presse_et_Publicit%C3%A9) (consulté le 12 Mai 2025).
2. ANASER. *Rapport annuel sur les accidents de la circulation au Mali*. Bamako : Agence Nationale de la Sécurité Routière (ANASER), 2022. Disponible sur : <https://www.facebook.com/ANASERML> (consulté le 30 Mai 2025).

3. Direction Générale de la Protection Civile (DGPC) [maliweb+7Africa Press Arabic+7malijet.com+7](#)(consulté le 21 Juin 2025).
4. La Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique [ajol.info+13revue-rasp.org+13](#) (consulté le 22 juin 2025).
5. Rapport 2023 OMS [ssatp.org+4WHO | Regional Office for Africa+4WHO | Regional Office for Africa+4](#)(consulté le 7 Juillet2025).
6. Site officiel de la **Mairie du District de Bamako** : <https://bamako.ml>(consulté le 9 juillet 2025).
7. [worldbank.org+15doclibra.com+15globalsouthworld.com+15](#)(consulté le 10 Juillet 2025).
8. Direction de la Sécurité routière, relayée par : [APAnews - Agence de Presse Africainekaweru.combamada.net](#)(consulté le 12 Juillet 2025).