

CES ROUTES QUI NOURRISSENT LEURS USAGERS VULNÉRABLES, MAIS LES TUENT TROP SOUVENT

Boubacar DIALLO (Mali), membre du Comité technique AIPCR C.1, 'Infrastructures routières plus sûres'

© Illustrations fournies par l'auteur

Les routes en Afrique sont des espaces d'animation pour les villages et les agglomérations traversés. Ces traversées constituent en effet des zones d'échanges et de marché pour les riverains qui peuvent compter sur des arrêts momentanés ou sur des immobilisations dues à des pannes pour proposer des articles ou offrir des services, de l'aide ou même l'hospitalité. Les jeunes et les femmes sont les principaux acteurs de ces échanges tandis que les personnes âgées observent en curieux l'animation. La route est perçue comme une véritable aubaine pour les villages traversés, comme la possibilité d'améliorer la condition quotidienne. Cependant, les conditions anarchiques du développement des activités le long de la route, les comportements des conducteurs et l'insouciance de la population, font de ces traversées des zones de forte insécurité routière où les accidents graves et mortels sont nombreux, l'accident étant souvent perçu comme une fatalité.

Cet article se propose d'illustrer cette situation rencontrée dans la plupart des pays africains.

ABORDS DES ROUTES : UN ESPACE COMMERCIAL

Tout au long des routes, les riverains organisent des petits commerces tels que vente de bois par petits fagots, de charbon de bois dans des sacs de 50 à 100 kg, vente de fruits et légumes, de poulets, etc. Ces articles sont exposés directement sur les accotements et les emprises de la chaussée, dans des endroits stratégiquement choisis en fonction de l'expérience

des besoins des usagers motorisés de la route. Sur certaines routes, les accotements sont utilisés comme séchoir pour le piment et autres cultures et les glissières de sécurité comme séchoirs pour le linge.

Il est très fréquent de trouver des véhicules en panne stationnés sur la voie ou dans un virage sans pré-signalisation.

Dans ces « zones stratégiques » où les arrêts de véhicules sont les plus fréquents et réguliers, vont se développer de petites activités commerciales, de restauration, la construction de boutiques, formant des hameaux de fortune qui sont les prémices d'une agglomération qui va progressivement s'établir linéairement des deux côtés de la route, l'attraction de la population étant fonction de l'intensité du commerce possible.

La route a précédé l'installation humaine, l'absence d'aménagement et les conditions d'utilisation de l'espace public créeront les situations d'insécurité.

UNE CARENCE D'AMÉNAGEMENTS

La largeur de la chaussée n'est généralement pas suffisante pour permettre aux véhicules gros porteurs de se dépasser tout en restant sur la chaussée. Les dépassements se font le plus souvent en empiétant sur les accotements latéritiques soulevant un nuage de poussière réduisant fortement la visibilité. Derrière ce nuage de poussière se trouvera souvent un cycliste, un piéton ou un véhicule en panne. La plupart des accidents avec les cyclistes ont lieu lors de manœuvres de dépassement.

Le développement du village va en général se poursuivre toujours sans aménagement même lorsqu'il devient tel qu'une foire hebdomadaire s'y tienne. Aucune disposition n'est prise en matière de sécurité. Les véhicules arrivent dans les deux sens. Il n'y a pas d'aire de stationnement. Chacun se gare

ROADS THAT SERVE THE NEEDIEST USERS, YET ALL TOO OFTEN KILL THEM IN THE PROCESS

Boubacar DIALLO (Mali), Member of PIARC Technical Committee C.1 'Safer road infrastructure'

© Illustrations provided by the author

Africa's roads offer corridors of social stimulation for the villages and towns along the itinerary. These crossings create trading and market zones for locals, who count on the momentary stopping of vehicles or idle time during a journey due to technical malfunctions in order to sell goods or offer services, assistance or even hospitality. Young people and women are the main actors behind such informal commerce, while elderly onlookers enjoy the spectacle. The road is seen by the villages it serves as a godsend, bringing with it the possibility to improve day-to-day life. However, the anarchy that reigns as activities spring up along the road, coupled with unsafe driving behavior and a carefree attitude on the part of locals, turn such crossings into highly hazardous zones where the number of serious and fatal accidents can soar and where road accidents are often chalked up to fate.

This article is intended to illustrate the situation encountered in most African countries.

ROAD SHOULDERS: A THRIVING COMMERCIAL ZONE

All along the frontage of roads, locals organize merchant stands such as the sale of wood in small bundles, charcoal in 50 to 100 kg bags, fruits and vegetables, chickens, etc. These items are displayed directly on the road shoulder and pavement right-of-way, in spots strategically selected depending on past experiences satisfying the needs of motorists and their passengers. On some African roads, shoulders are used as a drying surface for spices and other crops, while the guardrails serve as drying racks for laundry.

It is commonplace to find inoperable vehicles immobile in a traffic lane or on a curve without the placement of any warning device.

In these "strategic zones" where vehicle stops are increasingly frequent and typical, small-scale commercial activities, including restaurants and the construction of retail shops, continue to develop, forming makeshift villages and leading to communities that will gradually extend linearly on both sides of the road, with the attraction of new population depending on the potential for intense commercial activity.

Roads predate human settlement; as such, the lack of adequate facilities and improper use conditions for these public spaces will result in situations where safety is being compromised.

LACK OF PROPER FACILITIES

Pavement width is typically insufficient to allow heavy vehicles to pass one another while remaining on the paved roadway. Passing maneuvers most often veer onto the shoulders covered by dirt and soil, creating a dust cloud that significantly limits visibility. In many cases, a cyclist, a pedestrian or an inoperable vehicle may be in back of such a cloud. The majority of accidents involving cyclists take place during vehicle passing maneuvers.

These makeshift villages will, in general, continue to grow yet still without any coordination even once they become large enough to hold a weekly market. No measures are introduced regarding safety. Vehicles come and go in both directions without any designated parking zone. Motorists park their cars wherever they can find a spot. The road shoulders are filled with displays of goods and wares for purchase. Crowding and chaos ensue. Human-powered carriages (rickshaws)





comme il peut. Les accotements sont occupés par les étals. Il s'ensuit un encombrement et un désordre total. Les charrettes à traction humaine (pousse-pousse) et à traction animale ainsi que les piétons se fraient leur passage entre les véhicules au mépris des dangers.

Les passages piétons, quand ils existent, ne sont pas respectés par les usagers motorisés de la route. Seuls les ralentisseurs installés par les autorités ou par les populations elles-mêmes, de façon plus ou moins anarchique aux extrémités des zones d'agglomération, forcent les conducteurs à obtempérer en raison de l'obstacle qu'ils constituent sur le profil en travers de la chaussée.

DES COMPORTEMENTS INDIVIDUELS FAVORISANT LES ACCIDENTS

Les riverains n'hésitent pas à prendre des risques à organiser un groupe de causerie directement sur les accotements en faisant même dos à la route tellement ils sont sûrs qu'il ne leur arrivera rien. Les cyclistes longent aussi la route (soit sur le bord de la chaussée soit sur les accotements) jusqu'à ce qu'ils soient à l'aplomb de leur village pour ensuite prendre les pistes.

Les routes interurbaines sont conçues avec une vitesse de base de 80 km/h. À l'entrée des villages, les alignements sont généralement droits, ce qui n'encourage pas les conducteurs à réduire la vitesse qui devient excessive à la traversée des agglomérations.

Les transports en commun sont de grands utilisateurs des routes interurbaines. Ils circulent souvent à une vitesse supérieure à la vitesse limite autorisée, afin de multiplier le nombre d'aller-retour, faisant fi de la fatigue pour un maximum de gain, mettant ainsi en danger leur propre sécurité mais aussi la sécurité de tous.

DÉVELOPPER LA PRÉVENTION

Les considérations précédentes montrent l'importance du développement de la prévention par une information et une sensibilisation des populations. Outre l'action des pouvoirs publics, plusieurs associations travaillent dans ce champ comme, par exemple au Mali, l'Association malienne pour la sensibilisation, l'éducation, la prévention, la sécurité et l'indemnisation des victimes (Caprives). Caprives, créée en fin décembre 2005, travaille en collaboration avec les compagnies d'assurance, les centres hospitaliers, les juridictions et les services publics qui sont chargés de la sécurité routière au Mali.

Des actions sont menées dans les écoles pour former les enseignants au code de la route afin qu'à leur tour ils sensibilisent les élèves, les jeunes formant les couches de la population les plus exposées aux accidents.

Plusieurs fois par an des caravanes de sécurité routière circulent le long des routes nationales avec des distributions de dépliants, des T-shirts, de casques, de médicaments, et aussi des démonstrations de sécurité et de secours aux victimes des accidents de la route. Ces caravanes se terminent par des conférences-débats auxquelles participent les autorités locales ainsi que les sociétés de transport.

Si l'on peut se réjouir de l'adoption par les gouvernements de programmes de politique en matière de sécurité routière, de la constitution d'agences pour leur mise en œuvre, l'absence de tendance nette à la réduction des accidents de la route au cours des dernières années témoigne de la nécessité de redoubler d'efforts à la fois pour ce qui concerne la mise en place de véritables aménagements des routes et de leur environnement, tout particulièrement dans les agglomérations, et de la sensibilisation des populations à l'adoption par tous de comportements respectueux des règles de bonne conduite.#

as well as animal-drawn carts and pedestrians make their way between vehicles without heeding the danger.

Pedestrian crossings, when marked, are not respected by motorists. Only the speed bumps installed by either the authorities or local populations themselves (laid out somewhat haphazardly at the outskirts of urbanized areas) actually force drivers into compliance, as a result of the obstacle introduced across the entire pavement width.

INDIVIDUAL BEHAVIOR AS A SOURCE OF ACCIDENTS

Locals do not fear the risks of organizing a gathering directly along the roadside, even turning their backs to the oncoming traffic as a sign of their reassurance in the absence of danger. Cyclists also ride along the road's edge (at the pavement periphery or on the shoulders) until reaching the level of their village to then exit onto local paths.

Interurban highways have been designed for a standard speed of 80 km/hr. At the entrance to villages, road alignments tend to be straight, a disincentive for drivers to slow their vehicles and a cause of speeding within denser urban areas.

Public transit services are heavy users of interurban highways; they often travel at speeds above the authorized limit, in an effort to increase the number of round trips completed; by overlooking fatigue in exchange for maximum profit, these services are jeopardizing the safety not only of themselves but of all their passengers as well.

ENHANCED PREVENTION

The considerations raised above underscore the importance of enhancing prevention measures by means of information campaigns and public awareness building. Along with actions conducted by public authorities, several associations have been busy in the field, including Mali's Association for Awareness, Education, Prevention, Safety and Victim Compensation. This association, called Caprives, was founded at the end of December 2005 and works in collaboration with Mali's insurance companies, hospitals, administrative agencies and public services assigned responsibility for road safety in Mali.

Prevention efforts are also carried out inside schools to instruct teachers about driving rules so that in return they can influence their students, given that the nation's youth population segments are the most heavily exposed to accident risks.

Several times a year, road safety caravans travel along the national highway system distributing flyers, T-shirts, helmets and medicine, in addition to hosting demonstrations of safety and rescue techniques for road accident victims. These sessions conclude by holding a roundtable event attended by local authorities and transport companies.

While the adoption of governmental programs designed to reinforce road safety policies and the creation of agencies to oversee implementation should be cheered, still the lack of a tangible reduction in road accident rates over the past few years points to the urgency of greater efforts. The focus must now be placed on introducing effective roadside amenities and environmental improvements, especially in towns and cities, and building awareness among the entire local population of the need to adopt a behavior more respectful of one's fellow citizens.#