

CIRCULATION DES PIETONS ET DES DEUX ROUES: cas du Cameroun

Présenté par : M. BEKOLO MINKOUMOU

**Sous-directeur en charge de l'Entretien
Routier au Ministère des Travaux Publics**

Yaoundé Cameroun

INTRODUCTION

Tous les orateurs qui m'ont précédé depuis le début de ce séminaire, ont montré que nous continuons d'enregistrer des accidents sur nos routes, de plus en plus de morts et de blessés. Nous le savons tous, une bonne frange de ces accidents et de ces victimes concerne les deux roues et les piétons.

En remerciant les organisateurs qui ont bien voulu nous faire l'honneur de partager l'expérience du Cameroun sur cette frange d'usagers de la route, nous allons dans le présent exposé vous entretenir sur :

- L'AMPLEUR DE LA CIRCULATION DES PIETONS AU CAMEROUN**
- L'AMPLEUR DE LA CIRCULATION DES DEUX ROUES AU CAMEROUN**
- L'AMPLEUR DE LA FATALITE DES ACCIDENTS DES DEUX ROUES ET DES PIETONS AU CAMEROUN**
- LES CAUSES LOCALES DES ACCIDENTS DE CIRCULATION DES DEUX ROUES ET DES PIETONS**
- LES DEGRES DE MISE EN APPLICATION PAR LE CAMEROUN DES MESURES CONNUES**

AMPLEUR DE LA CIRCULATION DES PIETONS AU CAMEROUN

- Les populations Camerounaises marchent beaucoup plus à pied en ville qu'en campagne;
- Les populations urbaines camerounaises marchent à pied, quelquefois de façon volontaire, parce que c'est bon pour la santé;
- Mais le plus grand nombre marche à pied à cause de la pauvreté. En effet le Camerounais à faibles revenus a tendance à faire des économies sur les frais de transport;
- Les populations marchent à pied pour aller de leur quartier vers leur lieu d'activité, pour aller de leur lieu d'activité vers le point d'alimentation au moment de la pause, pour aller d'une administration à une autre, ou pour faire des courses en ville;

- Les élèves marchent à pied pour rejoindre leur école ou leur lycée;
- Les populations urbaines marchent aussi à pied parce que leur activité est ambulante (vendeurs de fruits qui utilisent les portes tout, quincailliers ambulants, cordonniers ambulants, bouchers ambulants, et j'en passe).

AMPLEUR DE LA CIRCULATION DES DEUX ROUES AU CAMEROUN

Aujourd'hui au Cameroun les deux roues assurent le transport des personnes pour près de 95% dans les villes secondaires, près de 40% à Douala et environ 30% à Yaoundé. Ce taux avoisine 80% dans les capitales provinciales du grand Nord que sont NGAOUNDERE, GAROUA et MAROUA.

On peut se demander pourquoi ce taux de préférence pour un mode de transport qui accorde très peu de sécurité?

Justifications de l'ampleur des moto taxis au Cameroun

Les raisons de départ de la préférence des taxis motos étaient:

- L'enclavement des zones rurales;
- L'extension anarchique des villes qui a pour conséquence une absence d'anticipation en ce qui concerne l'aménagement des voies d'accès dans certains quartiers;
- Le souci de l'usager de se voir déposer devant sa porte ;
- Le gain de temps du fait que la moto se faufile et ne fait pas de ramassage ;
- La réduction de la dépense par rapport au taxi voiture ;

D'autres paramètres sont venus s'ajouter, à savoir :

- La cessation d'activités de la Société des Transports Urbains du Cameroun (SOTUC), qui a fait que l'offre de transport dans les grandes métropoles du Cameroun ne permettait plus de couvrir la forte demande ;
- Le chômage des jeunes. En effet les jeunes sans emploi, y compris les diplômés des universités, se lancent aujourd'hui sur tout ce qui se présente, pour survivre. Une étude menée au Cameroun en 2005 par le Ministère des Transports sur « **la sensibilisation et la formation des conducteurs de moto-taxis à la sécurité routière** » révèle que l'âge moyen des conducteurs ne dépasse pas 30 ans. A Douala et Yaoundé, environ 70 % ont atteint le niveau de l'enseignement secondaire et environ 10 % sont diplômés de l'enseignement supérieur ;
- La réduction des prix d'achat des motos, avec l'entrée au Cameroun des motos chinoises. Alors que la moto YAMAHA, HONDA ou SUZUKI coûtait déjà plus d'un million de francs CFA, la moto chinoise coûte environ 350 000 F CFA;

III. PART DES PIETONS ET DES DEUX ROUES PARMIS LES VICTIMES DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION AU CAMEROUN

	Total	Piétons		Deux roues	
Blessés année 1998	5575	967	17,35%	406	7,28%
Blessés année 2001	5621	1641	29,19%	428	7,61%
Tués 1998	831	208	25,03%	97	11,67%
Tués 2001	1196	307	25,67%	298	24,92%

CAUSES LOCALES DES ACCIDENTS DE CIRCULATION DES DEUX ROUES

- **Les deux roues créent un gêne dans la circulation**, dans la mesure où ils arrivent de partout, à gauche comme à droite. Elles sont ainsi régulièrement bousculées par les véhicules. Ces accidents sont généralement mortels, du fait que d'une part le passager et le conducteur ne sont pas protégés par un casque tout au moins, d'autre part le conducteur de moto-taxi prend souvent deux ou trois passagers à la fois.

- **Les bagages ne sont pas souvent disposés sur le porte bagages à l'arrière**, mais le plus souvent devant le conducteur, ce qui ne le met plus à l'aise pour conduire ;
- **le conducteur de moto ne respecte pas les règles du code de la route**. Cela est dû en grande partie au fait que dans la plupart des cas il ne suit pas une formation pour passer un examen de permis de conduire. Bon nombre des conducteurs de motos apprennent dans le tas, parfois le jour même où la moto est achetée, et se mettent directement au travail. L'étude menée au Cameroun en 2005 par le Ministère des Transports sur « **la sensibilisation et la formation des conducteurs de moto-taxis à la sécurité routière** » a révélé que moins de 22% des conducteurs de moto-taxis possèdent un permis de conduire ;

- **le conducteur de moto roule souvent vite** afin de faire un grand nombre de tours, et de maximiser ainsi ses recettes. La même étude déjà évoquée a révélé que près de 20% des accidents des moto-taxis sont dus à l'excès de vitesse ;
- **les pneus et le système de freinage ne sont pas toujours en bon état.** En effet, cela n'est pas toujours le premier souci de l'exploitant de la moto, d'autant plus que les forces de maintien de l'ordre ne s'y attardent pas non plus lors des contrôles ;
- **le passager n'a pas souvent où poser les pieds**, pour un bon équilibre sur la moto, parce que ces pose pieds sont fragiles et se cassent régulièrement. En plus, ils sont prévus pour un seul passager, et ne peuvent dès lors suffire quand il y a deux ou trois passagers

CAUSES LOCALES DES ACCIDENTS DE CIRCULATION DES PIETONS

Ceux-ci se produisent le plus souvent soit au moment des traversées de la chaussée par les piétons, le plus souvent parce que les piétons marchent sur la chaussée pour des raisons diverses. On peut citer quelques causes :

- **Insuffisance d'aménagements** : Les aménagements dans nos villes ne respectent pas toujours les normes. Ainsi les passages cloutés ne sont pas toujours matérialisés. Et là où ils le sont, il n'y a pas de feux pour les compléter. Les passages souterrains ou aériens pour les traversées des voies à grande circulation sont également quasi inexistantes. Faute d'aménagements appropriés, les populations qui attendent les taxis se retrouvent régulièrement sur la chaussée ;
- **Manque de formation des piétons** : Les piétons ne respectent pas souvent les zones aménagées pour les traversées de la chaussée, quand bien même elles existent, par ignorance de leur signification. Le piéton a toujours tendance à marcher sur la chaussée, quand bien même les trottoirs existent, par ignorance. Les piétons traversent la chaussée partout où ils le souhaitent et les automobilistes sont souvent surpris, surtout dans les zones de grandes concentrations de populations en bordure de chaussée, tels que les marchés et les écoles ;

- **Encombrement des accotements et trottoirs :** Ces espaces sont souvent occupés soit par les commerces, soit comme parkings, soit en zone rurale comme séchoir (cacao, café, couscous de manioc, arachide, concombre, linge, etc....).
- **Non respect du piéton par le conducteur :** Le respect du piéton sur la chaussée n'est pas encore ancré dans nos mentalités. Ainsi il n'est pas toujours en sécurité, même sur un passage clouté, soit parce que l'automobiliste est pressé, soit parce qu'il est tout simplement ignorant de la signification de ces bandes blanches sur la chaussée. En effet dans certaines zones du pays, notamment dans le grand Nord, l'examen du permis de conduire se fait encore en langue locale (Foufouldé) parce que les taux de scolarisation y sont faibles.

MISE EN APPLICATION DES MESURES CONNUES POUR REDUIRE LES ACCIDENTS DE CIRCULATION

- **Adoption des solutions de rechange aux transports motorisés privés, tels que les transports de masse:** Le Cameroun avait déjà adopté les transports de masse, notamment les autobus dans les villes de Yaoundé et Douala. Cela a été interrompu avec l'accentuation de la crise économique. Depuis quelques temps, les bus sont revenus dans le paysage urbain camerounais.
- **Création des réseaux d'itinéraires pour piétons et cyclistes :** Ces investissements ne sont pas encore à la portée des pays à faible revenu. Les Partenaires au développement qualifient le plus souvent de luxueux les projets qui leur sont soumis pour financement et dans lesquels des propositions sont faites pour ces aménagements particuliers. Le Cameroun n'a donc pas encore fait cette expérience, sauf dans les zones résidentielles où les voies qui donnent aux habitations sont interdites d'accès aux véhicules.

- **l'Aménagement des accotements et trottoirs** : cela est effectif dans la plupart des projets. Une délimitation nette avec la chaussée existe, à l'aide des bordures de chaussée, dans les centres urbains. Leur entretien fait de plus en plus l'objet d'une attention particulière des Pouvoirs Publics. C'est ainsi qu'une généralisation de leur revêtement en pavés est en cours d'exécution à Yaoundé. En outre, la communauté Urbaine de Yaoundé sanctionne désormais les automobilistes qui stationnent leurs véhicules sur les trottoirs. Des actions sont également engagées contre ceux qui utilisent les trottoirs comme aires de séchage ou de commerce ;
- **l'Aménagement des traversées de la chaussée** : Certains aménagements ont été exécutés (passages cloutés, feux, panneaux de signalisation, marquage au sol, passages souterrains ou aériens, etc. ...), notamment en zone urbaine et dans certaines zones de forte concentration des populations en bordure de route en rase campagne (marchés périodiques, établissements scolaires ou hospitaliers, etc. ...). Cependant, les passages sous terrains aménagés dans la ville de Yaoundé n'ont pas été utilisés pendant longtemps à cause de l'insécurité, et du manque d'entretien.

- **l'Aménagement des têtes de ligne des taxis** : Ces aménagements sont en cours dans la ville de Yaoundé, avec des abris et îlots séparateurs d'avec la chaussée. Ils évitent aux populations qui attendent les taxis de se retrouver sur la chaussée. La communauté Urbaine de Yaoundé envisage également d'aménager des têtes de lignes en périphérie pour les moto-taxis ;
- **l'Aménagement des dos d'âne** : ils jouent un rôle clé dans la réduction des accidents de la circulation. En effet, depuis quelques années, des dos d'âne sont installés sur les routes nationales (zones accidentogènes, écoles, marchés, hôpitaux, etc.) pour faire ralentir les voitures et améliorer les conditions de circulation pour les autres usagers de la route, y compris les piétons et les cyclistes;

REGLEMENTATION CAMEROUNAISE RELATIVE A LA CIRCULATION DES DEUX ROUES

Un Décret n° **94/033/PM** du **02 février 1994** fixe les conditions et les modalités d'exploitation a titre onéreux des Motocycles. Ce décret qui définit ce qu'on appelle « moto-taxi », stipule en matière de sécurité que :

- Le Conducteur de moto-taxi doit être âgé de 18 ans au moins ;
- Le Conducteur de moto-taxi doit être titulaire du permis de conduire de catégorie A ;
- Toute moto taxi doit être équipée d'une paire de pose pieds, de deux rétroviseurs, de deux places assises, de dispositifs d'éclairage et de signalisation, de dispositifs de freinage, d'avertisseurs sonores, de deux casques, d'une boîte à pharmacie ;
- Toute moto-taxi est soumise à une visite technique périodique ;
- Les infractions aux dispositions ci-dessus sont punies conformément à l'article R369 du Code Pénal.

AUTRES MESURES OPPORTUNES PRISES PAR LES AUTORITES POUR LA SAUVEGARDE DES DEUX ROUES

- Le Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Yaoundé a circonscrit un périmètre urbain dans lequel les moto-taxis sont interdits d'activité, sous peine de mise à la fourrière et paiement d'une amende de trente mille (30 000) F CFA ;
- Certains Maires dans les villes secondaires, ont prescrit une position particulière du passager à l'arrière de la moto. Ainsi au lieu de placer une jambe de chaque côté, les passagers de sexe féminin doivent mettre toutes les deux jambes d'un même côté ;

Autres mesures réglementaires prises par certains pays

- **Limiter la vitesse et la puissance des moteurs des deux-roues :** Le Japon est un des pays qui limitent, pour des raisons de sécurité, la taille et la puissance des moteurs utilisés dans le pays, mais ces mesures ne s'appliquent pas aux exportations de motos japonaises neuves.
- **Délivrer les permis de conduire par étapes :** au Canada, aux Etats-Unis et dans d'autres pays encore, les conducteurs et les motocyclistes novices doivent franchir plusieurs étapes avant d'obtenir leur permis complet ;
- **Classer les routes et fixer les limites de vitesse selon leur fonction :** dans la mesure où beaucoup de routes remplissent diverses fonctions et sont utilisées par différents types de véhicules et par des piétons. Ce qui, dans les zones résidentielles et sur les artères urbaines, entraîne souvent des conflits entre la mobilité des véhicules automobiles, d'une part, et la sécurité des piétons et des cyclistes, d'autre part ;

CONCLUSION

- Nos pays enregistrent encore beaucoup d'accidents dans lesquels les deux roues et les piétons sont des victimes. Beaucoup de mesures existent pour la sécurisation de la circulation des deux roues et des piétons. La mise en œuvre de la plupart de ces mesures nécessite des financements qui ne sont pas à la portée de nos pays. Un appel est donc lancé aux Partenaires au Développement afin que :
 - Ceux ci nous assistent plus que par le passé dans notre lutte contre les accidents de la route en général, ceux des piétons et des deux roues en particulier, notamment au niveau du financement des infrastructures routières appropriées pour cette catégorie d'utilisateurs de la route ;
 - Les aménagements particuliers pour les piétons et les deux roues cessent d'être considérés comme un luxe, mais comme une nécessité vitale.
- Nos pays quant à eux devraient faire des efforts dans le sens de :
 - La vulgarisation des textes relatifs à la circulation routière, les médias pouvant être associés en utilisant les langues locales ;
 - De l'application des sanctions à l'encontre des utilisateurs qui ne respectent pas la réglementation en la matière car ne dit on pas que « la peur du gendarme est le début de la sagesse ».

Je vous remercie.