

# RAPPORT DE SYNTHESE DE LA 6<sup>ème</sup> SESSION

## CONCEPTION ET AMELIORATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES : EXEMPLES DE BONNES ET MAUVAISES PRATIQUES

### 1. AXIOMES DE BASE DESSIN D'UN TRACE SUR *Présenté par : H. J. VOLLPRACHT*

L'orateur a d'abord fait un rappel sur les différentes interfaces entre les acteurs et facteurs agissant sur la sécurité routière. Il a ensuite présenté les 12 axiomes pour un aménagement optimal de la route qui tient compte de la sécurité routière. Ces axiomes peuvent se résumer comme suit :

i) Meilleure conception du réseau routier qui s'inspire du réseau sanguin où l'on distingue une séparation entre la circulation locale et la circulation interurbaine.

Ceci se traduit par une conception basée sur deux principes, à savoir :

- La géométrie de la route pour le réseau urbain,
- La fluidité du trafic pour le réseau interurbain.

ii) Un meilleur aménagement des routes par l'amélioration de la signalisation, de la visibilité et un assainissement efficace.

### 2. CATALOGUES DE BONS ET MAUVAIS EXEMPLES *Présenté par : Mike Greenhalgh*

L'orateur de la présente communication a dans un premier temps rappelé la situation et défini le contexte en vigueur en Grande Bretagne.

Il a ensuite abordé le concept géométrique de la route, de ses dépendances et des préoccupations de la sécurité routière qui peuvent être perçues sous 3 aspects à savoir :

- l'environnement de la route (caractéristiques géométrique et dépendances)
- le véhicule (puissance, sécurité, pollution)
- le comportement des usagers

Abordant le 1<sup>er</sup> aspect objet de la communication, l'orateur s'est appesanti sur 2 points principaux :

1. l'audit de la sécurité routière réalisé au stade de la conception des projets ayant pour but d'évaluer les risques potentiels et de formuler des recommandations
2. l'inspection du réseau réalisé pour les infrastructures existantes afin d'identifier les problèmes éventuels et de proposer des solutions adéquates

L'orateur a fait une présentation du catalogue de bonnes et mauvaises pratiques en préparation par l'AIPCR qui aidera les ingénieurs routiers dans la prise en compte de l'aspect sécurité routière tant au stade de la conception que celui de l'exécution. Celui-ci est en cours d'élaboration et sera enrichi par les différents ateliers prévus à cet effet.

### 3. PROBLEMATIQUE DE LA SECURITE ROUTIERE AU BURUNDI

***Présenté par : VITAL***

Le communicateur rappelle que la sécurité est un objet de préoccupation constante, un grand problème de santé public et de société. Il estime que la sécurité routière est tributaire des infrastructures utilisées et de leur état.

Ainsi, le communicateur a-t-il énuméré les causes des accidents qui sont au nombre de 11 dont les plus récurrentes sont le comportement de l'usager, l'état du véhicule et l'état de l'infrastructure.

Par ailleurs, il a également insisté sur le rôle de la police dans l'amélioration de la sécurité routière et a fait des propositions pertinentes en vue de la prévention des accidents.

Pour cela, tout le monde doit y contribuer car, selon lui « la sécurité routière n'est pas seulement l'affaire de l'Administration, mais l'affaire de toute la société ».

### 4. LA PRISE EN COMPTE DE LA SECURITE ROUTIERE DANS LA CONCEPTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

***Présenté par : A. S. GUEDEHOUSSOU***

Le communicateur a fait un inventaire des normes utilisées dans la conception des projets routiers et a relevé les particularités observées en Afrique au Sud du Sahara, notamment le climat et les conditions socio-économiques telles que la vétusté du parc automobile et le non respect de charges à l'essieu.

A l'issue de cet inventaire, l'orateur a estimé que le climat en Afrique Sub saharienne est moins contraignant ; en conséquence, les normes occidentales devraient logiquement se révéler encore plus sécuritaires sous nos cieux.

Par ailleurs, il a également fait cas de la sécurité routière en milieu urbain en prenant l'exemple de la ville de Lomé où on note des facteurs d'insécurité liés notamment aux véhicules, aux infrastructures routières et au comportement humain.

En conclusion, le communicateur a proposé des approches de solution concernant l'aménagement des infrastructures routières, la sensibilisation de la population, le respect du code de la route et la mise en œuvre des mesures réglementant l'usage du parc automobile et l'amélioration de la signalisation routière.

## **Débats**

A l'issue des exposés, la parole a été donnée à la salle. On retiendra notamment :

- des questions d'éclaircissement par rapport aux communications,
- des questions relatives à l'adaptation des différentes mesures aux contextes Africains
- et les contributions diverses.

Des réponses apportées à ces questions, on retiendra pour l'essentiel que :

- le cas des routes en terre n'a pas été abordé en raison des délais réduits impartis à la communication.
- l'élaboration d'un catalogue des bonnes et mauvaises pratiques à destination des ingénieurs africains constitue l'un des objectifs visé par le séminaire.

Les rapporteurs

**OUSMANE Issa**

**SEBABE Sayibou**

Le Président

**J. D. D. HATUNGIMANA**