

UNIVERSITE DE YAOUNDE I

CENTRE DE RECHERCHE ET DE
FORMATION DOCTORALE EN
SCIENCE HUMAINES, SOCIALES ET
EDUCATIVES

UNITE DE RECHERCHE ET DE
FORMATION DOCTORALE EN
SCIENCE HUMAINES ET SOCIALES

DEPARTEMENT DE SOIOLOGIE



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

POST-GRADUATE SCHOOL FOR
HUMAN AND EDUCATIONAL
SCIENCES

RESEARCH UNIT FOR HUMAN
AND SOCIAL SCIENCES

DEPARTMENT OF SOCIOLOGY

**RADARS ROUTIERS ET COMPORTEMENTS DES
USAGERS AU CAMEROUN :
Représentations et stratégies des acteurs sur les routes
nationales N°3 et N°4**

Mémoire présenté et soutenu publiquement le 06 Juillet 2024, en vue de l'obtention du
diplôme de Master en Sociologie

Spécialité : Population et Développement

Par :

Bertrand-Bruno ATSONA

01D411

Licence en Sociologie



Membres du Jury :

Président : **Armand LEKA ESSOMBA** (Pr) **Université de Yaoundé I**
Rapporteur : **Yves B. DJOUDA FEUDJIO** (MC) **Université de Yaoundé I**
Membre : **Achille PINGHANE YONTA** (CC) **Université de Yaoundé I**

Année académique 2023- 2024

AVERTISSEMENT

Ce document est le fruit d'un long travail approuvé par le jury de soutenance et mis à disposition de l'ensemble de la communauté universitaire élargie.

Il est soumis à la propriété intellectuelle de l'auteur. Ceci implique une obligation de citation et de référencement lors de l'utilisation de ce document.

Par ailleurs, le Centre de Recherche et de Formation Doctorale en Sciences Humaines, Sociales et Éducatives de l'Université de Yaoundé I n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans cette thèse ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur.

À

Ma famille et à tous mes amis.

REMERCIEMENTS

Nous voulons au premier abord remercier notre directeur, le professeur Yves Bertrand DJOUDA FEUDJIO, pour l'encadrement et les encouragements incessants qui ont chaque fois reboosté le travail. L'apport de son recadrage permanent, de son exigence éthique, et de son accompagnement-même sur le terrain, nous ont permis d'avancer.

Toute notre reconnaissance également au Chef de Département de sociologie, le professeur Armand LEKA ESSOMBA et à l'ensemble du corps enseignant pour les connaissances patiemment transmises durant ce cursus de Master.

A toutes les personnes ressources, institutionnels et autres particuliers qui ont bien voulu nous accorder leur précieuse attention dans la collecte des informations, nous disons merci.

Pour le rendu de ce travail de recherche, nous adressons aussi nos remerciements appuyés aux enseignants Achille PINGHANE YONTA et Moïse TAMEKEM NGOUTSOP pour la veille scientifique assurée autour du travail et qui en plus ont accepté de le relire.

Le soutien financier spontané que nous ont apporté généreusement nos parents Frédéric KAMKOU et Laurent TCHAMENE ne saurait être oublié au moment du bilan, et c'est donc naturellement que nous leur signifions notre reconnaissance.

Enfin à mon épouse Liliane ATSONA, et à mes enfants Claudia FOFIE, Laurent Daniel HATSONA, Elisa HATSONA, et Melvine Ketia HATSONA, nous disons notre gratitude pour l'accompagnement psychologique et moral permanent, autant que toute la motivation apportée.

SOMMAIRE

AVERTISSEMENT _____	I
DEDICACE _____	II
REMERCIEMENTS _____	III
SOMMAIRE _____	IV
LISTE DES ABREVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES _____	V
LISTE DES ILLUSTRATIONS _____	VII
RÉSUMÉ _____	IX
<i>ABSTRACT</i> _____	X
INTRODUCTION GENERALE _____	1
CHAPITRE I : STRUCTURATION DE LA CIRCULATION INTER-URBAINE ET FONCTIONNEMENT DES RADARS _____	18
I. LES ELEMENTS STRUCTURANTS LA CIRCULATION INTER-URBAINE _____	19
II. AVENEMENT ET FONCTIONNEMENT DES RADARS DANS L’ESPACE ROUTIER CAMEROUNAIS _____	29
CHAPITRE II : MODES DE RENSEIGNEMENTS ET STRATEGIES DE CONTOURNEMENT MOBILISES PAR LES USAGERS _____	46
I. LES MOYENS DE RENSEIGNEMENT MOBILISES _____	47
II. LES STRATEGIES DE CONTOURNEMENT OU D’EVITEMENT _____	55
CHAPITRE III : LES COMPORTEMENTS INDUITS PAR LES RADARS ROUTIERS _____	61
I. LES EFFETS PERVERS DES RADARS ROUTIERS _____	62
II. LES JEUX D’INFLUENCE _____	69
CHAPITRE IV : LES REPRESENTATIONS ET CROYANCES RELATIVES AUX RADARS _____	79
I. LES REPRESENTATIONS SOCIALES ET CULTURELLES _____	80
II. LES CLICHES ACCOLES AUX RADARS _____	88
CONCLUSION GENERALE _____	98
SOURCES _____	102
BIBLIOGRAPHIE _____	102
LISTE DES INFORMATEURS _____	107
ANNEXES _____	XI
TABLE DES MATIÈRES _____	109

LISTE DES ABREVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES

AN	:	Assemblée Nationale
BRQ	:	Bulletin de Renseignement Quotidien
CA	:	Corps Administratif
CC	:	Conseil Constitutionnel
CD	:	Corps Diplomatique
CEMAC	:	Communauté Economique et Monétaire de l’Afrique Centrale
CMD	:	Chargé de Missions Diplomatiques
DGSN	:	Délégué Général à la Sûreté Nationale
DTR	:	Direction des Transports Routiers
FALSH	:	Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines
FMO	:	Forces de Maintien de l’Ordre
GPS	:	<i>Global Positionning System</i>
HBM	:	<i>Health Belief Model</i>
IT	:	Immatriculation Temporaire
MDL	:	Maréchal Des Logis
MDL/C	:	Maréchal Des Logis Chef
MINT	:	Ministère des Transports
MINTP	:	Ministère des travaux publics
MRP	:	Message Radio Porté
N°	:	Numéro
ONG	:	Organisation Non Gouvernementale
OPJ	:	Officier de police Judiciaire
PM	:	Premier Ministère

RN3	:	Route Nationale numéro 3
RN4	:	Route Nationale numéro 4
SED	:	Secrétariat d'Etat à la Défense chargé de la Gendarmerie Nationale
SEN	:	Senat
SGPR	:	Secrétaire Général à la Présidence de la République.

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Photos

Photo 1 : Un radar fixe	14
Photo 2 : Dispositif d'un radar semi-portatif	15
Photo 3 : Un radar semi-portatif en activité	15
Photo 4 : Carcasse de véhicule abandonnée sur le bas-côté de la RN3 (Matomb)	20
Photo 5 : Dos d'âne (Bafounda).....	23
Photo 6 : Laissez-passer récupéré et collé sur un pare-brise.....	35
Photo 7 : Un laissez-passer expiré mais toujours utilisé	35
Photo 8 : Un radar embusqué (Mbankomo)	39
Photo 9 : Vignette de bus équipée de la solution Ym@ne Driver	44
Photo 10 : Capture d'un message d'alerte dans un groupe whatsapp communautaire	48
Photo 11 : Capture d'un message d'alerte dans un groupe WhatsApp des enseignants du supérieur	49
Photo 12 : Interface d'un tableau de bord automobile	54
Photo 13 : Reçu d'un usager ayant payé son amende	75
Photo 14 : Capture d'écran d'un « opep » non sanctionné par les agents de contrôle.....	92
Photo 15 : Un radariste en activité	96

Planches

Planche 1 : Pistolets radar mobile	15
Planche 2 : Panneaux masqués dans la végétation RN4 (Makénéne) et RN3 (Sombo).....	22

Planche 3 : Panneaux retourné RN3 (Matomb et Omog).....	22
Planche 4 : Tenue des agents de prévention routière du MINT	33
Planche 5 : Flyers ventilés par le Ministère des transports	36
Planche 6 : Panneau limitatif sur la RN3	63
Planche 7 : Coupons de numéros d'immatriculation transmise	74
Planche 8 : Contraste entre les perspectives de vue et la même limitation de vitesse (Balamba, et Etoundou, RN4)	94

RÉSUMÉ

La présente recherche met en exergue des comportements routiers des usagers, ainsi que leurs croyances et leurs représentations, dans leur mobilité aux prises avec les radars sur les routes nationales numéro 3 (Yaoundé-Douala) et numéro 4 (Yaoundé-Bafoussam) au Cameroun. Les radars venant en appui à la signalisation routière, et renforçant ainsi les mesures de prévention et de sécurité routières, le problème est celui de la ruse de contournement de cet outil par les automobilistes, malgré les risques qu'ils encourent, malgré la réglementation et malgré le durcissement des mesures répressives de l'Etat.

La recherche a mobilisé essentiellement deux théories : la théorie de l'analyse stratégique de Michel CROZIER et Erhard FRIEDBERG, et la théorie de l'étiquetage de Howard Saul BECKER.

Ayant souscrit à la démarche qualitative, cette recherche s'est faite au moyen des techniques d'observation directe, d'observation participante, des entretiens semi-directifs, et de la recherche documentaire. L'analyse de contenu, elle, a permis de traiter les informations collectées sur le terrain.

C'est un travail présenté sur quatre chapitres, allant de la structuration de la circulation interurbaine et du fonctionnement des radars, aux représentations et croyances des usagers, en passant par les modes et stratégies de renseignements mobilisés par ces derniers, ainsi que les comportements induits par les radars.

Il ressort de ce travail de recherche que le flou autour du fonctionnement-même des radars routiers, allié à la matérialisation questionnable des routes, fragilisent ce dispositif de prévention des accidents, et renforcent d'autres considérations et d'autres clichés chez les usagers, qui finalement se livrent avec les agents en charge de la prévention routière à un jeu d'actions-réactions des uns et des autres, fait de traques et d'échappatoires permanents.

Mots clés : Radars routiers, comportements, représentations, stratégies, acteurs.

ABSTRACT

The present research highlights road users' behaviours, as well as their beliefs and representations, in line with their mobility and encounters with speed cameras on national roads number 3 (Yaounde-Douala) and 4 (Yaounde-Bafoussam) in Cameroon. The speed cameras, which support road signalling and reinforce road safety measures, pose a problem regarding the strategies employed by motorists to circumvent this tool, despite the risks involved, regulations, and the government's tightening of punitive measures.

The research is mainly based on two theories: Michel Crozier and Erhard Friedberg's theory of strategic analysis and Howard Saul Becker's labelling theory. Employing a qualitative approach, this research utilised techniques such as direct observation, participant observation, semi-structured interviews, and documentary research. Content analysis was employed to process the information collected in the field.

The research is presented in four chapters, covering topics ranging from the organization of interurban traffic and the functioning of speed cameras, to the users' beliefs and representations. It also explores the methods and intelligence strategies employed by users, as well as the behaviours influenced by the presence of speed cameras.

The findings of this research indicate that the ambiguity surrounding the operation of road speed cameras, coupled with questionable road infrastructure, undermines the effectiveness of this accident prevention system. Moreover, it reinforces certain perceptions and stereotypes among road users, leading to a constant game of actions and reactions between them and the authorities responsible for road safety. This game is characterized by pursuits and continuous attempts to evade capture.

Keywords: Road radars, behaviours, representations, strategies, actors.

INTRODUCTION GENERALE

I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Des drames divers alimentent chaque jour l'actualité. Une actualité elle-même tantôt captivante et accrochante, tantôt monotone et rébarbative selon les angles de regard, selon les perceptions, selon les enjeux, selon l'histoire personnelle du spectateur. Associée à de nombreuses statistiques, l'actualité quotidienne au Cameroun révèle un nombre considérable d'accidents de la route, et des taux de décès consécutifs tout aussi saisissants (10726 accidents de circulation et plus de 7800 morts entre 2016 et 2020 selon les chiffres du Ministère des transports)¹. Si l'on en juge par la mobilisation, la frénésie de la communication envahissante et l'ambitieux programme du gouvernement camerounais autour de la question de la sécurité et de la prévention routières, on peut comprendre que le sujet préoccupe :

« Concernant la sécurité des usagers de la route, le gouvernement par le biais du Ministère des transports, a procédé à l'intensification des actions de sensibilisation, d'éducation et de formation des usagers de la route dans le cadre des campagnes dites « de proximité » à travers :

-la diffusion quotidienne de 96 différents messages de prévention et de sécurité routière, en français et en anglais à 1.200.000 abonnés à travers la téléphonie mobile.

-la formation de 800 riverains des axes routiers réputés accidentogènes aux gestes de premier secours.

-L'élaboration et l'étude des modalités d'insertion des modules de sécurité routière dans les programmes scolaires. »²

Certes le Ministère des transports se réjouit d'une baisse progressive des taux d'accidents au fil des ans (2954 accidents de la route en 2016, 2341 en 2017, 1898 en 2018, 1533 en 2019)², mais ne manque pas de relever de temps à autre des recrudescences inattendues. D'ailleurs, « *les statistiques sur les accidents routiers au Cameroun sont rares, à cause d'une insuffisance de dispositif de leur enregistrement* »³, révèle Robert NGUETSA. Autrement dit, les chiffres officiels seraient loin d'encercler tous les cas, en raison d'un système de centralisation inefficace. Cela reste d'autant plus vrai que seuls les cas de décès enregistrés à la suite d'un constat de gendarmerie sont comptabilisés par le système de centralisation, logé justement à la gendarmerie nationale. Tandis que ceux enregistrés par les services de police ne

¹ <https://www.voaafrique.com>

² Exposé du MINTRANSP Jean MASSENA NGALLE BIBEHE le 10 Août 2021, Salle de conférences du Ministère des Transports.

³ Robert NGUETSA, "Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier : une étude des perceptions et de l'explication naïve des accidents de la route au Cameroun", Université de Grenoble, 2012, p. 20.

² <https://www.crtv.cm>

sont finalement pas retenus dans les statistiques officielles⁴. De plus, de nombreux cas d'accidents dispersés à travers les routes du pays, accessibles ou non, font souvent l'objet juste des arrangements amiables entre les parties en cause, sans recours à un constat formel qui donnerait lieu à un procès-verbal dûment comptabilisé et archivé.

Face au phénomène, le Ministère des Transports a pensé discipliner les automobilistes toujours prompts à défier les règles de la circulation et portés beaucoup plus vers la délinquance routière à travers les dépassements abusifs, les chevauchements des lignes continues, les excès de vitesse, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou des stupéfiants, le non-port de la ceinture de sécurité, les permis de conduire dont la catégorie ne correspond pas au type de véhicule conduit, l'usage du téléphone au volant, etc... Un système de contrôle et de répression des excès de vitesse a ainsi été adopté. Les excès de vitesse ayant été, sur les routes nationales, identifiés comme une des causes majeures de ces accidents. En effet,

« ces accidents, fruit de la conjugaison de plusieurs facteurs, nous ont permis de constater(...) que 35% desdits accidents sont imputables à l'excès de vitesse, 17% à l'état du véhicule, 10,5% à la conduite en état d'ébriété, 10,5% à la non maîtrise du volant, 10% à l'état de la route, 7% au mauvais dépassement et 10% aux autres causes. »⁵

Les radars (Radio Detection and Ranging), qui utilisent des ondes pour déterminer les vitesses des véhicules, observer les circulations à risque dont la transgression du code de la route, et par le même coup traquer et amender les excès de vitesse autant que les non-respect de limitation de vitesse, ont donc fait leur entrée dans les campagnes de prévention, et sont alors régulièrement déployés. Toute politique qui a plus ou moins enlevé la sérénité aux automobilistes. En réaction, ceux-ci développent des comportements nouveaux de voyage en contournement ou en évitement de ces radars. Ainsi que l'avait prévu Nicholas SCHOFFER, *« On peut dès lors s'attendre à une réaction de l'individu vis-à-vis de ces phénomènes nouveaux qui le contraignent à des efforts supplémentaires (...) Il peut en résulter une attitude réactionnaire »*.⁶

⁴ Certes au SED où nous avons mené certains entretiens, il nous a été indiqué que la Gendarmerie nationale dispose d'un Bulletin de Renseignements Quotidien (BRQ) qui lui permet de recenser, entre autres choses tous les cas d'accidents survenus dans n'importe quel coin, fut-il le plus éloigné du territoire, même si certains cas ne sont remontés que des mois plus tard, mais il reste que la rigueur du recensement fait défaut.

⁵ Communication du Ministre des transports Jean Ernest MASSENA NGALLE BIBEHE, le 23 Mars 2021, Hémicycle de l'Assemblée Nationale, Palais des Congrès de Yaoundé.

⁶ Nicolas SHOFFER, *La Ville cybernétique*, Edition Denoël, Paris, 1972, p. 49.

Les radars ont été dans un premier temps installés à des points précis, principalement sur les routes nationales. Mais très rapidement la familiarisation avec ces points aisément localisés et vite identifiés a fait l'affaire de la plupart des automobilistes qui s'y conformaient. Cela donnait ainsi lieu d'avoir une apparente conformité aux règles de la signalisation. Seulement, au-delà des champs d'actions ou des zones d'impact de ces radars alors déjà connus, les conducteurs renouaient avec les excès de vitesse et autres manœuvres dangereuses. Il fallait rattraper le temps perdu à observer précédemment la limitation des vitesses. D'où les vitesses de récupération ou de rattrapage, encore plus suicidaires.

Les radaristes trouvèrent alors l'astuce de la mobilité, s'installant à des points sans cesse changeants de la route de façon à déjouer le jeu et les calculs des conducteurs, et devenir ainsi imprévisibles sur n'importe quel tronçon d'une route nationale. Ainsi que le souligne Michel MAFFESOLI cité par Armand LEKA ESSOMBA, « *les acteurs ne sont nullement dupes des valeurs qu'ils pratiquent, ils les jouent, ils se jouent d'elles* »⁷.

Et cette technique de mobilité des radaristes justement, loin d'avoir enfin raison des conducteurs incertains sur le lieu où ils pouvaient être aux prises avec un radar, a donné lieu plutôt au redéploiement de tout un nouveau type de comportement de route, encore plus alerte, face aux agents de la prévention routière sensée les dissuader d'une conduite et des manœuvres à risques. Un nouveau type de comportement qui est allé jusqu'à intégrer, dans l'« *étendue des champs des possibles* »,⁸ dont dispose toujours un individu, une modification des agendas de voyages de plusieurs automobilistes, préférant voyager cette fois-là de nuit, jusqu'à ce que la technologie évoluant, ils soient rattrapés par le Ministère des Transports qui s'est récemment équipé de nouveaux appareils à infrarouge capables de flasher dans la nuit, alors qu'il était impossible avant pour un radar de fonctionner tant que la lumière du jour n'était pas optimale ou tant que la météorologie ne s'y prêtait point.

« Tempocam III est le nouveau système de mesures de la vitesse basé sur le principe du radar (...). Produit de dernière génération et conçu en 2019, il est composé d'un capteur, d'un module informatique et d'un module d'image numérique. Utilisé sur un trépied de manière stationnaire ou mobile, il est capable de surveiller plusieurs véhicules sur une route à six voies de circulation. Les clichés et informations générés sont enregistrés sur un support interne de données jusqu'à ce qu'ils soient téléchargés du radar. Tempocam III offre également une facilité d'utilisation quel que soit le temps

⁷ A. LEKA ESSOMBA, *Mobilités quotidiennes et identité urbaines au Cameroun : une introduction à la sociologie de la circulation*, Ed. Connaissances et savoirs, Saint-Denis, 2017, p.

⁸ N. ELIAS, *La Société des individus*, Fayard, Pocket, Paris, 2016, p. 17.

qu'il fait, en journée ou dans la nuit, et flashe les véhicules dans les deux sens de la route avec un zoom performant ».⁹

Les astuces et stratégies des automobilistes et des agents en charge de la prévention routière se rivalisent et font une curiosité qui nous a poussé à nous intéresser au phénomène aussi bien sur la nationale N°3, principalement sur le tronçon Yaoundé-Douala, que sur la nationale N°4, toutes les deux faisant partie du triangle dit « de la mort » au Cameroun, parce que particulièrement accidentogène. C'est une curiosité davantage soutenue par la proximité que nous avons personnellement avec les milieux routiers en tant que chauffeur occasionnellement, et donc acteur relativement impliqué dans le sujet.

II. PROBLEME DE RECHERCHE

L'espace routier au Cameroun reste encore très meurtrier du fait des accidents de la circulation. Les statistiques officielles avancent le chiffre de 3000 morts pour la seule année 2021¹⁰. La plupart de ces accidents eux-mêmes, ainsi que le renseignent les autorités étatiques, sont dûs à l'excès de vitesse, prioritairement. Ce qui a amené l'Etat camerounais à déployer des campagnes de prévention et de sécurité routières sur les principaux axes du pays. La signalisation routière, surtout verticale, s'est trouvée ainsi renforcée de temps à autre par un dispositif technologique nouveau, les radars, qui flashent les véhicules pour non-respect de limitation de vitesse, chevauchement des lignes continues, et excès de vitesse. Des flashes assortis des amendes financières.

Les campagnes de prévention et de sécurité routières, avec pour objectif la réduction des accidents de la route se sont multipliées et intensifiées au fil du temps, doublées d'ailleurs d'un durcissement des mesures répressives (retrait de permis de conduire, suspension temporaire des compagnies de transport, amendes financières, etc...) avec paradoxalement une résistance de la délinquance routière qui à chaque fois, a simplement changé de lieu et de temps. Toute situation qui a eu le mérite de déjouer les stratégies du gouvernement qui pense dans ses statistiques maîtriser le phénomène, en se réjouissant des résultats :

« A titre d'illustration, nous avons enregistré 28.000 cas d'excès de vitesse dès le lancement de cette opération en 2018. Fort des mesures de sanctions

⁹ <https://mintransports.net>

¹⁰ <https://www.aa.com.tr>

prises à l'encontre des contrevenants, le nombre de cas d'excès de vitesse est passé à 12.541 en 2019, puis, à 5.153 en 2020 »¹¹

Il faut pourtant relever que ces résultats fièrement brandis sont un trompe l'œil, tant il reste vrai qu'à l'observation, il s'agit beaucoup plus d'un respect des vitesses de convenance, ou mieux encore d'une conformité apparente, juste valable dans les rayons où un radar est installé. La réalité des vitesses faites sur les routes échappant encore à l'opération. La circulation véhiculaire au Cameroun est devenue finalement un système d'engrenage où la ruse des usagers de la route à défier les règles d'un dispositif sensé pourtant les protéger rivalise avec la ruse des agents de l'Etat, dans un système et un jeu de traques et d'échappatoires permanents. Plus les mécanismes de contrôle, de recadrage et même de répression des automobilistes sur l'espace routier sont mis en place, plus les stratégies de défiance et de contournement sont mobilisées, en lieu et place de la conformité attendue, au regard des enjeux sécuritaires.

« Il est étonnant que les camerounais soient indifférents aux mesures de préventions qui leur sont proposées. Cette indifférence se traduit par le fait qu'ils contournent les mesures par divers subterfuges. Cela peut être dû au fait qu'ils ne sont pas d'accord avec ces mesures qui reposent certainement sur une causalité des accidents qui ne coïncide pas avec la leur »¹².

La dangerosité des situations est si relativisée par les automobilistes qu'il importe de questionner la perception du risque que ces derniers ont finalement d'une activité où l'irréversible règne pourtant à fleur de peau, et où la moindre manœuvre déplacée pourrait être simplement fatale.

III. REVUE DE LA LITTERATURE

Des études antérieures avaient déjà été menées sur le transport de façon générale, et notamment encore sur la prévention et la sécurité routières. Ces études embrassent des aspects bien plus complexes et globalisants des infrastructures routières, des accidents, des encombrements et embouteillages, des effets de pollution, des rapports aux risques, des

¹¹ Communication du Ministre des transports Jean Ernest MASSENA NGALLE BIBEHE, le 23 Mars 2021, Hémicycle...

¹² Robert NGUETSA, "Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier : une étude des perceptions et de l'explication naïve des accidents de la route au Cameroun", Université de Grenoble, 2012, p. 144.

contrôles de gendarmerie ou de police, etc... Comme le notent et l'instruisent Raymond QUIVY et Luc VAN CAMPENHOUDT,

*« Tout travail de recherche s'inscrit dans un continuum et peut être situé dans ou par rapport à des courants de pensée qui le précèdent et l'influencent. Il est donc normal qu'un chercheur prenne connaissance des travaux antérieurs qui portent sur des objets comparables et qu'il soit explicite sur ce qui rapproche et sur ce qui distingue son propre travail de ces courants de pensée ».*¹³

Seulement, les recherches faites spécifiquement sur les radars routiers sont rares, en raison peut être de leur relative nouveauté comme technologie au service de la prévention routière dans le pays.

1. Transport et environnement

Dans son ouvrage, Julie GUICHETEAU¹⁴ fait un lien entre le transport et l'environnement, en mettant en exergue les aspects économiques, sociaux, et environnementaux. Il est ici question des transports, surtout urbains, qui permettent aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs besoins d'accès à la mobilité de manière efficace et rationnelle par une offre diversifiée de moyens de transport dans le respect des conditions environnementales (gaz polluants, bruits de moteurs et klaxons), économiques (coût raisonnable) et sociales (santé, sécurité). Bien plus, la réduction des véhicules particuliers, à usage individuels, au profit du transport collectif se présente autant comme une solution à la diminution de ces nuisances que davantage comme une alternative aux enjeux des obligations de vitesse à observer par les chauffeurs les moins prudents.

Pour Michel DIDIER et Remy PRUD'HOMME, le secteur de transport globalement dépend des politiques d'aménagement du territoire, et donc des infrastructures publiques qui sont offertes. Les voyages ont un coût social, parce que touchant *« les encombrements, la coupure de territoire, les bruits, les accidents (...), les atteintes à la biodiversité »*.¹⁵ Pour ces auteurs, une bonne politique des infrastructures de transport doit prendre en compte le mode de vie de la population, ses besoins, ses contraintes. Autrement dit, la culture des usagers. Le

¹³ Raymond QUIVY et Luc VAN CAMPENHOUDT, *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Dunod 3^{ème} édition, 2009, p. 42.

¹⁴ Julie GUICHETEAU, *Mobilité urbaine et facteur de succès* paru aux Fondations des Ingénieurs Municipaux de Québec en 2008.

¹⁵ Michel DIDIER et Remy PRUD'HOMME, *Infrastructure de transport, mobilité et croissance* à la Documentation française, Paris, 2007, p. 79.

présent travail se proposera encore plus d'interroger les choix et postures délibérés des usagers de la route, face à une signalisation appuyée par les radars.

Achille Igor BENAM analyse l'activité des usagers de la route, principalement les mototaximen, qui malgré l'existence d'une réglementation en matière de sécurité routière, font peu de cas de cette réglementation au Cameroun. Son mémoire évalue les interactions entre pouvoirs publics et « *ben-skineurs* » autour des politiques publiques de sécurité routière. Face aux limites et défaillances des dispositifs de sécurité, les conducteurs de motos développent des stratégies et des capacités leur permettant de reconstruire les interactions sociales, en fonction de leurs intérêts.

2. Transport et société

Armand LEKA ESSOMBA n'est pas loin des considérations culturelles lorsqu'il observe que : « *la rue est une véritable scène où se donne en spectacle les formes diverses de la vie sociale ordinaire* ». ¹⁶ Certes il ne s'intéresse surtout qu'aux « *manières de circuler en ville* », allant jusqu'à intégrer même « *la marche à pied* » ¹⁷, mais, fait bonne place à la « *circulation véhiculaire* » ¹⁸ telle qu'on peut l'avoir sur les axes interurbains, pour souligner le nivellement de tous les profils d'usagers devant le code de la route à observer par tous, justement. Seulement, il y a une survivance des hiérarchies sociales et des rôles de pouvoir que la route ne réussit malheureusement pas à abolir, malgré les injonctions de la signalisation qui devrait s'imposer indifféremment à tous les usagers.

C'est certainement cette survivance des distinctions sociales que la thèse de Robert NGUETSA, reprend à travers « *le biais de supériorité ou de sur-confiance* » ¹⁹. Cernant lui aussi le comportement des camerounais sur les routes, l'auteur mène une étude sur les croyances et les perceptions des automobilistes aux prises avec les situations de risques. L'étude fait la part belle à une approche psychologique des comportements des conducteurs sur les routes camerounaises. « *On peut comprendre les comportements des usagers de la route en se fondant sur divers processus psychologiques en œuvre chez l'individu, lorsque celui-ci est confronté*

¹⁶ Armand LEKA ESSOMBA, *Mobilités quotidiennes et identité urbaine au Cameroun...*, p. 168.

¹⁷ *Ibid*, p. 49.

¹⁸ *Ibid*, p. 48.

¹⁹ Robert NGUETSA, "Croyances et comportement de sécurité des usagers et agents du trafic routier", Thèse de Doctorat/PHD en psychologie sociale, Université de Grenoble, 2012, p. 50.

aux risques »²⁰, souligne-t-il. Autrement dit, il y a une part importante de la perception du risque dans la compréhension des attitudes et des choix des acteurs sur l'espace routier.

Dans leur ouvrage collectif, Florent VARET et autres relèvent l'influence des considérations sociales sur les attitudes que peuvent adopter des automobilistes sur la route. « *La mobilité ne se résume pas à une simple activité physique, mécanique ou technique, elle est aussi éminemment sociale* »²¹, en ce sens que des conducteurs peuvent être amenés à faire sur la route, démonstration de leurs statuts sociaux à travers étalage des performances de vitesse de leurs véhicules ou simplement des défis de normes et des règles de sécurité, pour faire la différence avec le reste des automobilistes et se donner ainsi une identité remarquable. Dans ce jeu d'affirmations, les grosses cylindrées doivent être vues et considérées pour ce qu'elles sont, c'est-à-dire des bolides robustes, tenus par des « personnalités » à l'abri des soucis financiers d'amende éventuelle à supporter.

Pour ce qui concerne le présent travail, il sera davantage question d'interroger les représentations des usagers, les résistances, les habitudes de confort sur la prévention routière à travers son dispositif de radar, d'évaluer davantage le fonctionnement-même de ces radars, pour comprendre comment un dispositif d'encadrement et de sécurisation des mouvements peut créer des dysfonctionnements, et parfois même l'effet inverse, c'est-à-dire des excès de vitesse de « récupération » ou de « rattrapage », encore plus dangereux.

IV. QUESTIONS DE RECHERCHE

1. Question principale

Pourquoi les usagers de la route contournent-ils les radars au mépris de la réglementation et des risques y afférents ?

2. Questions secondaires

Qs1 – Comment les usagers perçoivent-ils la politique de prévention et de sécurité routières menée au Cameroun avec son corollaire des risques d'accident de la route ?

Qs2 – Comment la présence des radars influence-t-elle les usagers de la route ?

²⁰ Robert NGUETSA, "Croyances et comportement ...", p.15.

²¹ Florent VARET, et al., "Comportement dans l'espace routier : le rôle des attentes sociales", *Le Journal des psychologues*, N°260, 2018.

V. HYPOTHESES DE RECHERCHE

Réponses provisoires à nos questions de départ, les hypothèses peuvent être formulées ainsi qu'il suit, dans la même structuration des questions :

1. Hypothèse principale

Les usagers perçoivent les radars davantage comme un outil de rançonnement et de violences qu'une mesure objective de prévention routière.

2. Hypothèses secondaires

HS1- Les usagers de la route, ayant d'autres logiques de causalité des accidents qui ne coïncident pas avec celles des mesures de sécurité préconisées par l'Etat, ne s'accommodent qu'à leur façon en s'exemptant de ses exigences.

HS2- Les radars ont favorisé l'émergence d'un nouveau type de comportement de voyage, fait de renseignements multiformes, de modifications d'agendas, et d'alternatives de riposte.

VI. CADRE THEORIQUE

1. L'analyse stratégique

Elaborée par Michel CROZIER et Erhard FRIEDBERG dans les années 1970, la théorie de l'analyse stratégique, centrale dans la sociologie des organisations, souligne les marges de liberté que les acteurs usent et capitalisent pour structurer à travers des calculs personnels, les jeux d'intérêts divers. Pour ces auteurs, l'individu ne se contente pas uniquement de jouer son rôle au sein d'une organisation, mais il déploie et met en place sa propre stratégie pour atteindre des objectifs précis. L'analyse stratégique s'intéresse ainsi aux jeux d'influence, de coopération ou de conflit que les interrelations peuvent entraîner. Les acteurs utilisent alors leurs marges de liberté pour acquérir du pouvoir au sein des champs d'action.

Si Michel CROZIER et Erhard FRIEDBERG ont centré leur étude sur des organisations structurées, cette théorie peut également permettre d'expliquer les phénomènes sociaux dans des ensembles beaucoup plus larges, qui dépassent « *le champ strict des organisations* »

fermées »²², comme la société prise dans son ensemble. Aussi, à travers cette théorie, note-t-on que les actions individuelles concourent à la formation des phénomènes sociaux, en ce sens que la conduite de l'acteur prend en compte la réalité des interdépendances. Appliquée à notre recherche, cette théorie peut rendre compte du comportement des usagers, mais aussi des agents de contrôle en charge de la prévention routière sur les stratégies de mobilité des uns, et de contournement des autres. Parallèlement, les positions généralement dissimulées des radaristes sont un trouble permanent à l'assurance que pourraient manifester les chauffeurs et prendre ainsi les libertés sur la route.

2. La théorie de l'étiquetage

Le sociologue américain Howard Saul BECKER²³ qui a étudié le phénomène de déviance au sein des milieux de jazz et des fumeurs de drogue aux Etats-Unis a établi que l'acte déviant est nécessairement le résultat d'un double processus : premièrement c'est la société qui définit, à travers des « *entrepreneurs de morale* » l'activité ou l'acte déviant. Ceux-ci se mobilisent pour qu'il soit ainsi effectivement catégorisé. Cette mobilisation n'exclut aucun moyen de pression sur le législateur qui finit par en établir une norme écrite. Deuxièmement, l'individu étiqueté de déviant, ou « coupable » d'acte de déviance l'est davantage en raison d'une attitude de transgression ou de désobéissance au cours d'une interaction sociale. Ainsi, « *sont qualifiés de déviants, les comportements qui transgressent des normes acceptées par un groupe social ou une institution* ». La déviance apparaît alors pour BECKER comme le résultat des interactions entre les individus qualifiés de déviants et les régulateurs qui créent les règles à respecter. Seulement, les règles qui norment les conduites sont parfois inadaptées pour situer ou orienter l'acteur dans certaines situations concrètes et ponctuelles. Ce qui va donner à l'acteur une option de choix, quitte à défier la norme. BECKER va d'ailleurs distinguer, parmi les types de déviance, les « *pleinement déviants* » et les « *secrètement déviants* » entre autres. Au travers de ce dernier type, certains déviants peuvent échapper au regard de la société et ainsi demeurer anonymes. Les déviants ne sont donc pas une catégorie homogène.

Cette théorie offre un éclairage favorisant une meilleure compréhension des interactions entre les conducteurs, les agents en charge de la prévention routière, et la route. La route étant considérée comme un milieu social complexe où il faut prendre en compte les variables spatiales, organisationnelles et sociologiques. « *La rue, on le sait ne sert pas qu'au déplacement*

²² CROZIER, M. et FRIEDBERG, E., *L'Acteur et le système : les contraintes de l'action collective*, Paris, Seuil, 1981, p. 8.

²³ BECKER, H. S., *Outsiders : Etudes de sociologie de la délinquance*, Paris, Métailié, 2012.

des personnes et des voitures. Elle est à la fois artère et sang, structure et contenu nutritif de la réalité urbaine ». ²⁴ Cela est vrai pour la rue considérée dans le cadre urbain ; et cela est vrai pour la route, prise globalement dans un cadre inter urbain.

VII. CADRE METHODOLOGIQUE

1. Type d'étude

Cette recherche s'est voulu qualitative. Aussi avons-nous procédé par les techniques indiquées pour ce faire.

2. Les techniques mobilisées

2.1. L'observation directe

C'est une technique qui permet de recueillir des informations sur les comportements sociaux non verbaux des acteurs. Pour mieux observer, il faut adopter une posture épistémologique de neutralité. L'observation est selon Gilles FERREOL et al. « *la constatation d'un fait à l'aide des moyens d'investigation appropriés* » ²⁵. Cette technique permet de collecter des informations dans un contexte naturel et habituel en mobilisant ses propres sens dont le premier est la vue, sans intermédiaire. « *L'observation peut être définie comme un regard porté sur une situation sans que celle-ci ne soit modifiée (...) le but étant de recueillir des données différentes à la situation* » ²⁶. Cette technique a ainsi été mobilisée pour saisir la pleine réalité des pratiques et des habitudes qui se déroulent au quotidien sur les Nationales N°3 et N°4. Pour ce faire, plusieurs descentes sur le terrain auprès des postes de contrôle et autant dans la circulation entière d'un bout à l'autre, ont été effectuées.

2.2. L'observation participante

C'est une technique que le chercheur mobilise en devenant personnellement acteur sur la scène. Cette technique de collecte a été longtemps utilisée principalement par les ethnologues et anthropologues, leur permettant une immersion entière, telle une conversion, dans les communautés qu'ils se proposaient d'étudier. Jean Marc ELA explicite mieux le bien-fondé de cette démarche : « *Au-delà des apparences et de ce qui se donne à voir au niveau officiel,*

²⁴ REICHERT, H. et REMOND, J. D., *Analyse sociale de la ville*, Paris, Masson, 1980, p. 161.

²⁵ FERREOL, G. et al., *Dictionnaire de sociologie*, Paris, Armand Colin, 2002, 3^e Ed, p. 644.

²⁶ GHIGLIONE, R. et MATALON, B., *Les enquêtes sociologiques ; Théories et pratiques*, Paris, Armand Colin, Collection U, 5^e Ed., 1998.

*découvrir ce qui se cache, mettre à jour le non-dit du discours qui s'exprime par des « détours » et les voix du silence ».*²⁷ En plus de l'observation directe, ce moyen nous permet d'être témoin oculaire et participant directement et surtout en interaction avec les autres usagers et le système de radar tout à la fois.

2.3. L'entretien semi-directif

A l'aide des guides d'entretien préétablis, nous avons retenu des thèmes à partir de nos hypothèses qui ont été développés auprès des informateurs-clés (chauffeurs des agences de voyages Douala-Yaoundé et Yaoundé-Bafoussam, chauffeurs particuliers ou personnels, chauffeurs camions, passagers réguliers (commerçants, travailleurs...), agents de prévention routière, officiels du MINT etc...). *« C'est un moyen par lequel le chercheur tente d'obtenir des informations qui ne se trouvent nulle part ailleurs qu'auprès des personnes ayant été le plus souvent témoins ou acteurs d'événements sur lesquels porte la recherche ».*²⁸ Mieux encore, l'entretien semi-directif est un *« type de relation interpersonnelle que le chercheur organise avec les personnes dont il attend des informations en rapport avec le phénomène qu'il étudie »*²⁹. Cette technique de collecte de données, pour être pertinente, nous a permis au moyen des questions ouvertes de considérer un large éventail des attitudes des considérations et des représentations des uns et des autres. Pour ce faire, nous avons utilisé alternativement et cumulativement la technique d'échantillonnage à choix raisonné et l'échantillonnage sur place pour sélectionner les différents enquêtés.

2.4. L'observation documentaire

La collecte des données n'aura pas épargné les fouilles et l'exploitation des documents aussi bien auprès de diverses administrations que sur les sites internet et même dans les réseaux sociaux. Cette fouille nous aura permis de cerner le cadre institutionnel et réglementaire, autant que des statistiques utiles pour la compréhension de la problématique. Aussi avons-nous été à la bibliothèque de la FALSH, à la bibliothèque du Cercle Psycho Socio-Anthropologie de l'Université de Yaoundé 1, dans les démembrés de la Direction des Transports Routiers du MINT, à la Brigade de la Circulation Routière au SED, au Ministère des Travaux publics, etc...

²⁷ ELA, J.M., *Guide pédagogique de formation à la recherche pour le développement en Afrique*, Paris, L'Harmattan, 2001.

²⁸ Marcel GORDON cité par DALDIGUE, B., "Politiques de transport urbain et ville durable : Cas de Ndjamenas", Université de Yaoundé 1, Mars 2019.

²⁹ LOUBET DEL BAYLE, J. L., *Initiation aux méthodes des sciences sociales*, Paris, L'Harmattan, 2000.

VIII. CADRE CONCEPTUEL

L'indication d'Emile DURKHEIM à propos du cadre conceptuel est sentencieuse pour lever les équivoques et éviter toute anarchie conceptuelle : « *La première démarche du sociologue doit être de définir les choses dont il traite, afin que l'on sache de quoi il est question* ». ³⁰ Et Marcel Mauss de préciser « *la définition est seulement destinée à engager la recherche, à déterminer les choses à étudier sans anticiper sur les résultats de l'étude* » ³¹

1. Radars routiers

Autrement appelés lidars ou cinémomètres, les radars routiers font leur entrée au Cameroun en 2011. Ce sont des dispositifs matériels, technologiques et électroniques déployés par le Ministère des Transports et la Gendarmerie nationale, essentiellement sur les grands axes routiers, qui permettent, au moyen d'un appareil manuel ou automatique émettant des ondes électromagnétiques, de capter et saisir avec précision la vitesse d'un véhicule en circulation. Il est à noter que les radars enregistrent tout aussi bien les vitesses que les manœuvres interdites ou dangereuses d'un véhicule comme le chevauchement d'une ligne continue, ou un dépassement abusif. En agglomération, ils permettent davantage de repérer les cas de franchissement frauduleux des feux tricolores. Les radars ou lidars sont classés en deux grands groupes : les radars fixes, et les radars mobiles.

Photo 1 : Un radar fixe



Sources : Bertrand Bruno ATSONA, 11/06/2023.

³⁰ DURKHEIM, E., *Les Règles de la méthode sociologique*, Paris, PUF, Quadrige, 11^e Ed., 2002.

³¹ Marcel MAUSS cité par GRAWITZ, M., *Lexique des sciences sociales*, Paris, Dalloz, 2004.

Photo 2 : Dispositif d'un radar semi-portatif

Source : ATSONA Bertrand Bruno, 13/03/2023.

Photo 3 : Un radar semi-portatif en activité

Source : ATSONA Bertrand Bruno, 27/02/2023.

Planche 1 : Pistolets radar mobile



Source : [google.com/search?q=radar+manuel&tbm=](https://www.google.com/search?q=radar+manuel&tbm=)

Les radars fixes peuvent être définitivement montés sur des supports protégés où ils fonctionnent 24h/24 (photo 1), ou alors selon les modèles, sur un trépied pour fonctionner durant une période définie. C'est le cas des radars semi-portatifs. Dans l'un comme l'autre cas, on y extrait les données accumulées selon la périodicité délibérément décidée, pour les exploiter.

Dans le groupe des radars mobiles, on note les radars portatifs, et les radars embarqués (dans les voitures). Lorsque le radar enregistre une vitesse supérieure à celle pour laquelle il est calibré, il émet un flash qui saisit la plaque d'immatriculation dudit véhicule, et le radariste transmet alors l'information au poste d'interception établi plus loin, où ce véhicule sera interpellé.

2. Comportements des usagers

Nous entendons par ce concept toutes les attitudes que les usagers de la route (chauffeurs, passagers voyageant dans les voitures, piétons ou riverains avertissant les chauffeurs) adoptent dans un système de communication qu'ils établissent entre eux, relativement aux radars. Il est à noter que le comportement est fortement tributaire d'un système de communication dont les individus peuvent s'approprier selon les enjeux, les messages diffusés ou reçus à l'intérieur de ce système. Les choix comportementaux des usagers étant liés à leur niveau de connaissance et de leur source d'information. A chaque niveau de connaissance correspond un type de comportement particulier.

Des psychologues sociaux comme Irwin M. ROSENTOCK avaient d'ailleurs théorisé, pour ce qui est du domaine de la santé, le *Health Belief Model* (HBM) ou le modèle de croyance relative à la santé en établissant fortement le lien entre les croyances et les comportements. Le HBM repose sur le postulat selon lequel l'individu est capable de choisir des actions susceptibles de prévenir une maladie du fait qu'il possède des connaissances minimales sur la santé considérée comme un aspect central de la vie. Aussi, la vulnérabilité perçue, la sévérité perçue, les bénéfices perçus, les obstacles perçus et les indicateurs d'action justement sont autant de variables qui vont influencer le comportement. Au-delà de la dimension sanitaire, le HBM aide à comprendre que l'individu est capable de choisir un type de comportement, ou d'adopter une attitude susceptible d'éviter un danger, ou en tout cas de le mettre en difficulté, fort de son bagage cognitif sur la situation.

3. Représentations et stratégies des acteurs

C'est au sociologue français Emile DURKHEIM que l'on doit le concept de « représentation », entendu comme l'interprétation collective de réalités sociales. Plus tard, ce concept a acquis un statut transdisciplinaire et on le retrouve sous la plume de plusieurs auteurs

dont Serge MOSCOVICI et Denise JODELET³². De leurs élaborations, on retient que les représentations sociales sont des idées construites par les individus dans le cadre de leurs pratiques quotidiennes et partagées par l'ensemble d'un groupe social au-delà des particularités individuelles. Les représentations que se font les usagers des dispositifs de radars s'appuient sur les opinions, les croyances et les interprétations qu'ils se sont bâtis au fil d'expériences dans leurs interactions avec les agents de contrôle ou l'administration.

Les acteurs désignent ici à la fois les automobilistes et les agents en charge de la prévention routière. Les stratégies des acteurs renvoient à leurs astuces qu'ils mobilisent de part et d'autres, les uns pour échapper aux radars, les autres pour traquer les indéclicats. Il s'agit aussi des ressources qui entrent en jeu en termes de négociation chaque fois que l'infraction est consommée. Michel CROZIER et Erhard FRIEDBERG, ainsi que nous l'avons souligné plus haut dans le cadre de l'analyse stratégique, ont abondamment travaillé sur les rapports de pouvoirs entre les acteurs qui n'agissent que pour atteindre des buts personnels au moyen des interdépendances sociales.

IX. PLAN SCHEMATIQUE DU TRAVAIL

Le présent mémoire est structuré autour de quatre chapitres. La structuration de la circulation interurbaine et le fonctionnement des radars en fait le premier chapitre. Ensuite les modes et stratégies de renseignements mobilisés par les usagers constituent le deuxième. Puis les comportements induits par les radars routiers font l'objet du troisième chapitre. Enfin, le quatrième chapitre s'intéresse aux représentations et croyances relatives aux radars.

³² JODELET, D., *Les Représentations sociales*, Paris, PUF, 1989.

**CHAPITRE I : STRUCTURATION DE LA CIRCULATION
INTER-URBAINE ET FONCTIONNEMENT DES RADARS**

INTRODUCTION

Les éléments structurants de la circulation interurbaine plantent le décor physique du milieu retenu pour ce travail, mais aussi toute l'armature des textes qui y réglementent les activités. Il s'agit du cadre normatif qui encadre le transport de façon générale. Il est aussi question de la présentation des différents acteurs en présence, qui entrent en scène dans un jeu tantôt de roublardise, tantôt de politesse dans leur déploiement quotidien. Cette recherche couvre un champ spatial abritant l'entièreté de la nationale N°4 (RN4), c'est-à-dire Yaoundé-Bafoussam, et une partie de la route nationale N°3 (RN3), c'est-à-dire Yaoundé-Douala. Au-delà de la présentation du cadre physique et normatif, il sera également question dans ce chapitre, de cerner le fonctionnement-même des radars au Cameroun, à travers son implémentation qui cherche encore ses marques dans un déploiement plutôt balbutiant.

I. LES ELEMENTS STRUCTURANTS LA CIRCULATION INTER-URBAINE

1. Cadre physique

1.1. Délimitation et état des lieux

Longue de 295 km, la route nationale N° 4 relie la ville de Yaoundé et celle de Bafoussam, en traversant les localités d'Obala, Ombessa, Bafia, Ndikinimiki, Makééné, Tonga, Bangangté, entre autres. C'est une route qui a connu récemment des travaux de réhabilitation sur une bonne partie de son trajet. Tout a été ainsi renouvelé : revêtement de la chaussée, ponts, marquage au sol, bord de la chaussée, panneaux de signalisation, etc... La relative rareté des carcasses et autres épaves de véhicules accidentés et abandonnés sur les bords de la chaussée peut ainsi se justifier par cette livraison récente des travaux. Ce qui n'est pas le cas de l'axe routier Yaoundé-Douala, autrement plus encombré sur ses bas-côtés par des épaves visiblement abandonnées depuis des lustres, et dont la végétation tout autour n'est pas toujours suffisamment élaguée. Les travaux de cantonage justement ne sont pas régulièrement effectués sur ces axes, au point où il n'est pas rare que par endroit, les véhicules effleurent le maquis à grande proximité de la chaussée.

Photo 4 : Carcasse de véhicule abandonnée sur le bas-côté de la RN3 (Matomb)



Source : enquête de terrain, Juin 2023.

Plus longue, avec ses 397 km, la nationale N°3 (RN3), construite en effet dans les années 1983-1984 relie la capitale du Cameroun Yaoundé, et la ville côtière d'Idenau dans la région du Nord-ouest du pays, en passant par Douala la métropole économique, et Limbé, Mutengéné entre autres. La présente recherche s'est intéressée uniquement sur le tronçon de 230 km de cette nationale allant de Yaoundé à Douala. Sur le tronçon considéré, on peut compter 03 panneaux de limitation à 60 km/h, 04 panneaux de 80km/h, 01 de 90km/h, et 03 de 110km/h. Toutes les deux routes, comme d'ailleurs les autres 16 routes nationales du Cameroun³³ font partie avec leurs équipements de signalisation routière, du patrimoine routier national protégé par l'Etat du Cameroun. Le patrimoine routier étant effectivement défini comme « *l'ensemble des infrastructures routières urbaines, interurbaines et rurales dont la construction et/ou l'entretien est ou sont assurés par l'Etat ou les collectivités publiques locales* »³⁴. Les dispositions législatives à ce propos sont plus précises :

« Font partie du patrimoine routier visé à l'article 2 :

1°- l'emprise de la route telle que définie par la législation domaniale et comprenant notamment ;

a) la chaussée ;

b) les fossés et les systèmes de drainage ;

c) les trottoirs et les accotements ;

³³ Le Cameroun compte en effet 18 (dix-huit) routes nationales rattachant l'ensemble du territoire à la capitale du pays. On distingue les routes nationales, les routes départementales, les routes communales.

³⁴ Loi n°96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, modifiée et complétée par les lois n° 98-011 du 14 juillet 1998 et n°2004/021 du 22 juillet 2004.

- d) les bandes d'enselement ;
- e) les talus.
- 2°- les équipements routiers constitués notamment :
 - a) des ouvrages d'art et d'assainissement ;
 - b) des dispositifs de sécurité, y compris ceux de signalisation horizontale et verticale ;
 - c) des installations de communication, d'électrification et d'hydraulique ;
 - d) des stations de pesage ;
 - e) des postes de péage ;
 - f) des barrières de pluie ; et
 - g) des barrières ponctuelles ». ³⁵

L'une comme l'autre nationale, objet de la présente recherche traverse trois postes de péages : Akoa-Maria, Bounyebel et Edéa pour la NR3 ; Nkometou, Bafia et Batoufam pour la NR4. Certains de ces postes de péage, notamment ceux d'Edéa et de Nkometou, occasionnent très souvent de graves blocus dans la circulation, créant de longues files de véhicules alignés dans lesquelles s'impatientent les usagers. Des postes de péage dits automatiques sont en cours de construction sur ces routes, et ces postes seront équipés aussi des radars fixes, mais pas à usage de la prévention routière.

Le cadre physique aussi, sur la nationale N°3, présente sur certaines montées des 2 fois 2 voies pour faciliter les dépassements, ainsi que des glissières de sécurité qui, la nuit, réfléchissent les phares des véhicules et en font des voyants bien évidents. Les deux axes présentent d'une part un marquage au sol tantôt dégradé, tantôt rafraîchi par endroit, et d'autre part une signalisation verticale faite de différents panneaux d'interdictions, d'obligations, de dangers, mais surtout de limitations de vitesses. Cette signalisation ne manque cependant pas de défaillances et de curiosités.

1.2. La signalisation routière

L'utilisateur qui emprunte les routes nationales doit à certains niveaux faire des efforts supplémentaires pour pouvoir déchiffrer l'inscription portée sur certains panneaux, du fait de leur vétusté. Les écritures qui ont été soumises à l'épreuve et à l'usure du temps se sont dégradées, rendant leur déchiffrement ou leur lisibilité peu évidents. Au Ministère des Travaux Publics, l'on confirme justement que « ces panneaux sont fait pour une durée de 12 ans »³⁶. De plus, d'autres panneaux sont carrément masqués par la végétation alentour, quand ils ne sont pas simplement renversés, inclinés, ou retournés. « C'est le plus souvent le fait du vandalisme

³⁵ Loi n°96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, modifiée et complétée par les lois n° 98-011 du 14 juillet 1998 et n°2004/021 du 22 juillet 2004.

³⁶ M. A. D., cadre au MINTP, Yaoundé, Juin 2023.

des riverains ou des usagers. Il y en a qui scient carrément ces panneaux pour en fabriquer des outils artisanales de chasse, il y en a qui mettent les feux de brousse sans précaution, il y a des destructions dues aux accidents de voitures, etc... »³⁷. Toute situation pouvant rendre confuse l'appréciation ou la lecture de la route exprimée par ces codes alors dénaturés.

Planche 2 : Panneaux masqués dans la végétation RN4 (Makénéne) et RN3 (Sombo)



Source : enquête de terrain, Février et Juin 2023.

Planche 3 : Panneaux retourné RN3 (Matomb et Omog)



Source : enquête de terrain, Juin 2023.

³⁷ M. A. D., cadre au MINTP, Yaoundé, Juin 2023.

A cette observation, il faut ajouter les plaques qui au lieu d'annoncer à l'avance le danger imminent pour prévenir l'utilisateur³⁸ (comme sur certains dos d'ânes par exemple), sont plutôt fixées directement sur le fait même de l'obstacle ou du danger (photo 11), c'est à dire suffisamment tard pour être encore utile, alors que l'article 160 du code communautaire de la route prévoit clairement que « *Les signaux sont placés de manière à pouvoir être reconnus aisément et à temps par les conducteurs auxquels ils s'adressent. Habituellement. Ils sont placés du côté de la route correspondant au sens de la circulation (...)* »³⁹

Photo 5 : Dos d'âne (Bafounda)



Sources : enquête de terrain, 27 Février 2023.

1.3. Des panneaux manquants

Si la visibilité de la signalisation verticale est sujette à controverse, l'insuffisance des panneaux aussi est une autre réalité sur les axes routiers. En effet, des limitations de vitesses sont abondamment annoncées, sans que les fins de limitation soient parallèlement identifiées. Aussi peut-on parcourir des interminables kilomètres en scrutant un panneau de fin de limitation que l'on ne verra finalement pas. Et c'est d'autant plus embarrassant pour nombre de

³⁸ Sur cette question, le Mint se défend de ce que si des panneaux sont directement fixés sur les dos d'âne, c'est que les panneaux de pré signalisation qui les précédaient ont été simplement vandalisés, parce que tous ces panneaux ont été prévus et monté au départ.

³⁹ Code Communautaire de la route, Editions SAAGRAPH, 2002, p. 111.

conducteurs qu'« *une vitesse s'annule seulement après qu'on rencontre un autre panneau* »⁴⁰, comme nous l'a confié un radariste. Or, les panneaux sont parfois si distants l'un de l'autre que le conducteur est embarrassé quant à continuer à rouler sur la vitesse précédemment indiquée, alors que l'obstacle est depuis traversé. C'est le trouble qu'évoque une informatrice :

*« L'autre problème c'est la plaque de fin de limitation de vitesse qui très souvent n'existe pas. Soit ça a été arraché par un accident, soit c'est enfoui dans les herbes on ne voit pas, soit ça n'a même jamais été placé, ça aussi c'est un problème. Ça fait que vous allez rouler là à 50, rouler, rouler à un moment vous allez vous fatiguer. Très souvent pour ma part je roule jusqu'à un certain niveau, là j'estime que ici là ce n'est plus raisonnable je lance moi seulement je pars. Parce qu'il n'y a aucun élément. C'est quand j'estime que j'ai assez roulé sur une distance qui est raisonnable pour moi »*⁴¹

A l'observation effectivement, les panneaux de fin de limitation de vitesses même quand ils existent, se dévoilent souvent très tard, au moment où l'usager, las de les fouiller, s'est déjà résolu comme cette enquêtée, à relancer sa vitesse. Donc au moment où il est susceptible d'avoir été flashé, si un cinémomètre était installé à cet endroit. Certes d'autres astuces sont prévues pour lever une limitation de vitesse, mais restent moins évidentes, comme le repérage d'un certain type d'intersection, par exemple, ou d'une école ou encore d'un hôpital traversé.

2. Cadres légal, institutionnel et politique

2.1. Cadre légal

Il n'existe pas un texte spécifique qui encadre le fonctionnement des radars routiers au Cameroun. En tout cas, de l'aveu d'un responsable de la Brigade de la Circulation et de la Prévention Routières, ce texte serait encore « *en cours d'élaboration* ». En attendant, l'activité, menée selon l'entendement, les préjugés, l'appréciation et les intérêts de chaque acteur impliqué, s'abrite simplement, tant bien que mal derrière les textes en vigueur en matière de prévention et de sécurité routières au Cameroun. Il s'agit des textes législatifs, des textes conventionnels, et des textes réglementaires. Quelques-uns peuvent être ici énumérés :

1- *Règlement N° 040/01 - UEAC 089 - cm - 06 portant adoption du code communautaire révisé de la route*

2- *Loi N° 65-LF-24 du 12 novembre 1965 et loi N° 67-LF-1 du 12 juin 1967 sur les contraventions*

⁴⁰ MDL/C LOULOUE, SED, Mars 2023.

⁴¹ Mme S., Juillet 2023, Yaoundé.

- 3- *Loi N° 96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, modifiée et complétée par les lois N° 98-011 du 14 juillet 1998 et N° 2004/021 du 22 juillet 2004*
- 4- *Loi N°20011015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers*
- 5- *Loi N° 2005/007 du 27 juillet 2005 portant Code de procédure pénale*
- 6- *Décret n° 79/341 du 3 septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière, modifié et complété par le décret n°86/818 du 30 juin 1986*
- 7- *Décret N° 2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds Routier du Cameroun, modifié et complété par le décret N° 2012/173 du 29 mars 2012.*
- 8- *Décret N° 99-708-PM en date du 2 août 1999 portant organisation du Conseil national des Transports routiers*
- 9- *Décret N° 2012/250 du 1er juin 2012 portant organisation du Ministère des Transports*
- 10- *Décret N° 2004/0607/PM du 17 mars 2004 fixant les conditions d'accès aux professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers*
- 11- *Décret No 98/013 du 28 janvier 1998 fixant les modalités du péage sur certains axes bitumés du réseau routier national*
- 12- *Décret N° 99-724-PM du 25 août 1999 portant création du comité national de sécurité routière, modifié et complété par le décret n°2004/0606/PM du 17 mars 2004.*
- 13- *Arrêté N° 003962/a/MTPT du 23 juillet 1991 portant réglementation de l'immobilisation et de la mise en fourrière des véhicules*
- 14- *Arrêté N° 82/705/A/MINT du 09 octobre 1982 portant réglementation de l'immatriculation des véhicules automobiles*
- 15- *Arrêté N° 003964/A/MINTPT du 23 juillet 1991 portant réglementation du permis de conduire, modifié et complété par l'arrêté n° 1013/A/MINT/DT du 3 août 1993*
- 16- *Note de service N° 01761/DGSN/DSP/S du 19 novembre 1997 portant classification des infractions et leur taxation*
- 17- *Communiqué relatif au respect des règles applicables en matière de sécurité routière (publié dans le Cameroon Tribune du 20 septembre 2000).*
- 18- *Décision N° 00467/D/MINT/DTT du 1er Septembre 2000, relative à la composition et au fonctionnement des jurys de l'examen du permis de conduire*
- 19- *Décision N° 00468/D/MINT/DTT/SDCR du 1er septembre 2000 portant organisation de la commission provinciale de suspension et de retrait du permis de conduire*

20- Note de service N° 01761/DGSN/DSP/S du 19 novembre 1997 portant classification des infractions et leur taxation

Et accessoirement, il peut être aussi évoqué :

- *L'Arrêté N° 003965/A/MTPT du 10 Mai 1993 portant réglementation du port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules automobiles.*
- *L'Arrêté N° 00406/A/MINDT/DTT du 28 avril 2000 portant réglementation du Permis de conduire et des auto-écoles.*
- *L'Arrêté N° 010/A/MINT du 23 février 1998 portant réglementation de l'homologation des véhicules et de leurs dispositifs d'équipement*
- *L'Arrêté N° 009/MINT/DTT du 23 février 1998 portant réglementation du transport routier des marchandises dangereuses*
- *L'Arrêté N° 00947/MINT/DTT du 24 novembre 2000 portant spécification des dispositifs de signalisation des véhicules à moteur*
- *La Décision conjointe N° 001230/DC/MINT/MSP du 21 septembre 1993 définissant la composition et les caractéristiques de la boîte à pharmacie de première urgence*
- *La Décision N° 00471/D/MNT/DTT/SDCR du 1er septembre 2000, fixant les modalités des contrôles permanents des auto-écoles*
- *La Circulaire conjointe N° 004894/MTPT/MINAT du 09 octobre 1990 adressée aux gouverneurs de provinces et relative au chargement dans les gares routières*
- *La Circulaire N° 3047 du 07 septembre 1990 portant retrait et confiscation des pièces des usagers de la route*
- *La Lettre circulaire N° 88/2711/LC/MINTPT/DTT/CE2 relative à la visite technique des véhicules d'occasion importés*
- *La Note de service N° 01711/DGSN/DSP/S du 14 novembre 1997 portant liste des pièces administratives et autres accessoires à exiger lors des contrôles routiers pour la mise en circulation des véhicules*
- *Les pièces exigibles au cours des contrôles routiers (paru dans Cameroon Tribune du jeudi 21 juin 2001)*

2.2. Cadre institutionnel et politique

Deux Institutions utilisent officiellement les radars routiers au Cameroun actuellement : la Gendarmerie nationale, et le Ministère des transports.

2.2.1. La Gendarmerie nationale

Le Secrétariat d'Etat auprès du Ministre de la Défense chargé de la Gendarmerie (S.E.D.), justement rattaché au Ministère de la Défense est chargée, conformément aux articles 2 et 3 du décret No 2001/181 du 25 Juillet 2001, d'assurer les missions de :

- Police judiciaire (veiller à la sécurité des personnes et des biens, constater les infractions, rassembler les preuves, rechercher les auteurs et complices et le cas échéant les déférer au parquet, notifier les actes de justice, exécuter les mandats et décisions de justice, ...)
- Police administrative (maintenir l'ordre, assurer la tranquillité du pays et la police de route, intervenir lors des inondations, surveiller le respect des mesures sanitaires...)
- Police militaire
- Défense du territoire
- Participation aux opérations extérieures
- Concours aux diverses administrations.

Le SED a dans son organigramme un service de Circulation routière qui mobilise des radars fixes, mais aussi des radars ou lidars mobiles, à travers leurs « patrouilles » (petites voitures estampillées “gendarmerie Nationale” reconnaissable par les couleurs vertes).

2.2.2. Le Ministère des transports

L'organisation de ce département ministériel réserve entièrement une Direction aux transports routiers (DTR). Cette Direction elle-même comprend :

- *La sous-direction de la circulation Routière ;*
- *La sous-direction de la prévention et de la sécurité Routière ;*
- *La sous-direction des activités et professions Routières ;*
- *La brigade de la circulation et de la prévention Routières ;*
- *Le service des statistiques et de la Documentation Routières.* ⁴²

On peut lire dans la Section IV concernant la Brigade de la circulation et de la prévention routière, la précision suivante :

⁴² Décret N°2012/250 du 1er juin 2012 portant organisation du ministère des transports. Art 39 (2)

Placé sous l'autorité d'un chef de Brigade, la Brigade de la circulation et de la prévention routière est chargée :

- *Du suivi du respect de la réglementation en matière de la circulation routière ;*
- *Du concours à la surveillance du trafic sur le réseau routier ;*
- *De la conduite des activités opérationnelles de sensibilisation et de contrôle des usagers de la route, en liaison avec les administrations concernées ;*
- *De l'application du schéma national de prévention et de sécurités routières.⁴³*

Elle comprend, outre le chef de Brigade, deux (02) contrôleurs des Opérations, dont l'un est chargé du contrôle des opérations en zone urbaine et l'autre du contrôle des opérations en zone périurbaine et rurale.

2.3. Cadre politique

Ici, il convient de relever essentiellement les documents suivant :

- Stratégie Nationale de sécurité routière

C'est un document d'orientation élaboré par le MINT avec l'appui de la Banque Mondiale dans le cadre de la mise en œuvre du projet « *Africa Road Safety Corridor Initiative* » qui appui les Etats africains dans la prévention de la sécurité routière. Il s'agit d'un diagnostic de la sécurité routière à partir duquel des actions prioritaires de lutte contre les couts sociaux de transport sont définies.

- Plan Mondial pour la Décennie d'Action pour la Sécurité Routière (2021-2030).

C'est le deuxième plan décennal élaboré par l'OMS et les commissions régionales des Nations Unies. Il part du constat que chaque année dans le monde, les accidents de la circulation causent près de 1,3 million de décès évitables et un nombre de traumatismes estimé à 50 millions. Tout constat imposant la nécessité d'agir pour les gouvernements du monde entier qui ont proclamé la période 2021-2030 deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière avec pour objectif claire de réduire d'au moins 50% le nombre de morts et de blessés sur les routes pendant cette période. Le plan explique alors aux responsables politiques les mesures à prendre pour atteindre cet objectif :

⁴³ *Ibid. Art 51 (1 et 2).*

- Gestion de la sécurité routière,
- L'usage sur des routes
- La sureté des véhicules,
- Le comportement des usagers de la route,
- Les interventions après un accident.

II. AVENEMENT ET FONCTIONNEMENT DES RADARS DANS L'ESPACE ROUTIER CAMEROUNAIS

1. Le fonctionnement des radars

Il convient sur cette question de procédure, de clarifier qu'il existe trois différents moyens d'exploitation des radars tel que nous l'a indiqué un cadre de la DTR du MINT :

« Première possibilité, l'équipe d'interception interpelle le véhicule et procède donc au travail de l'OPJ, c'est-à-dire suivant le schéma d'intervention des OPJ du ministère des transports. Tu interpelles, tu demandes les pièces du véhicule, tu informes l'usager de l'infraction dont il a été auteur, vous voyez un peu. Bon, une fois que c'est donc fait, l'usager donc dans le procédé du ministère des transports c'est qu'on remet une contravention à l'usager. L'usager est appelé à aller régler cette contreventions au trésor public de son choix, contre la rétention de l'une de ses pièces, c'est-à-dire son permis de conduire. On appelle ça une saisie matérielle, le temps qu'il règle son infraction. Il est aussi prévu que l'agent...hum... l'OPJ qui a procédé au constat de l'infraction, il peut après paiement de l'infraction au trésor public, lever l'infraction, il peut la poursuivre, c'est-à-dire procéder comme les textes réglementaires le précisent, c'est-à-dire qu'en cas d'excès de vitesse, on peut procéder à la suspension du permis de conduire. Ça c'est une manière de procéder.

- Il y a aussi une autre manière, c'est d'installer le radar tout simplement. Un peu comme les radars fixes qui sont... qui fonctionnent là. C'est-à-dire le radar est là, il flashe toute la journée, et le soir on récupère les données du radar, on les traite, maintenant les cas les plus graves, les cas les plus marquants, les cas exploitables on procède par communiqué, on informe les usagers, on informe le public que voici, tel véhicule, appartenant même à tel si on le veut, puisqu'on a la possibilité d'avoir cette information, a été flashé en excès de vitesse sur tel axe entre telle heure et telle heure. On prie cet usager de passer au trésor public régler l'amende liée à cette infraction de 25.000, et passer déposer la quittance au ministère des transports, faute de quoi on procèdera peut-être à l'interdiction de circuler du véhicule. Ça c'est une autre manière de procéder.

- *Il y a donc une troisième méthode, bon ça c'est celle qui est préférée par les... les forces de maintien de l'ordre, c'est le paiement sur place de l'amende. Une fois que tu es flashé, on te signifie ton infraction et on exige paiement immédiat de l'amende forfaitaire de 25.000 qui équivaut à une infraction de quatrième classe.*

Donc c'est un peu ça le fonctionnement des radars. Je viens d'expliquer trois méthodes, on appelle trois moyens d'exploitation des radars. Donc ils peuvent être installés à un endroit bien précis, maintenant des agents sont postés à un poste de contrôle pour intercepter les véhicules qui ont été flashés en amont. L'autre le radar est positionné et en fin de journée ou en fin de semaine on extrait les données du radar, on les traite et on procède par communiqué radio. La troisième méthode que je viens de donner tout à l'heure c'est celle préférée par la gendarmerie, en l'occurrence le paiement sur place et immédiat de l'amende forfaitaire »⁴⁴

2. La confusion régnante

Les radars routiers qui font leur entrée au Cameroun en 2011 ne viennent simplement qu'en appui à une signalisation déjà existante, et ne sont qu'un moyen coercitif de faire respecter le code de la route à travers les amendes et autres sanctions. Cet objectif alloué à ce dispositif technologique n'évacue cependant pas la polémique. Tandis qu'au MINT on affirme que « *se renseigner sur les positions des radars est normal et reste d'ailleurs une bonne démarche* »⁴⁵ parce que c'est précisément le but de faire rouler prudemment, on s'offusque par contre au sein de la gendarmerie nationale de ce que les usagers veulent prendre à l'avance ces mesures de précautions et de prudence. « *En réalité, l'utilisateur qui prend la route n'a pas besoin de savoir où se trouve le contrôle. L'utilisateur qui prend la route n'a pas besoin de savoir s'il y a un radariste ou pas. Il a l'obligation de se conformer aux prescriptions du code de la route* »⁴⁶ Faute d'un texte qui encadre particulièrement cette technologie nouvelle, les deux institutions qui l'utilisent (la Gendarmerie Nationale et le Ministère des transports) s'appuient simplement sur les textes régissant le code de la route et la sécurité routière au Cameroun. En effet, le volet prévention a été presque supplanté par le volet répression, renforçant dans l'opinion l'idée que les équipes en charge de la prévention et de la sécurité routières sont là prioritairement pour se faire de l'argent. Ce n'est pourtant pas faute de compétences expressément attribuées. Une répartition des rôles avait été déjà établie à ce sujet. La

⁴⁴ GAIRA, A., Cadre à la DTR, Yaoundé, Février 2023.

⁴⁵ *Idem.*

⁴⁶ ETOGA, G., Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de la Défense chargé de la Gendarmerie Nationale. Journal EcoMatin, 25 Mars 2023.

correspondance du SGPR⁴⁷ en effet, qui précisait les compétences des uns et des autres, attribuée au Ministère des transports un rôle de « *sensibilisation* » des usagers, relativement à la sécurité routière tandis que les forces de maintien de l'ordre seulement devront se charger de la « *répression* ». Malgré cette correspondance, la confusion a continué à régner si bien que le DGSN a dû commettre en référence à cette note, un rappel à ses éléments qui continuaient de prêter main forte aux fonctionnaires du MINT dans des équipes dites mixtes⁴⁸. On était alors dans le tout répressif.

La situation n'a guère évolué depuis lors. Puisque le personnel du MINT, en toute violation des règles, continue de solliciter pour les accompagner en route, les forces de maintien de l'ordre, au point de se plaindre de ce que cet accompagnement n'est pas toujours évident, en raison des faibles effectifs de ces FMO. Un cadre de la Direction des transports routiers rencontré au MINT d'ailleurs insiste :

« Il faut faire face à l'incivisme criard des automobilistes qui s'en battent les couilles quand on les interpelle. Que faire ? Les laisser continuer à nous narguer ? C'est pourquoi de petits astuces. On dit que le terrain impose la manœuvre. Nous mettons parfois aussi des pneus pour obstruer le passage et contraindre les délinquants à s'arrêter(..). Pour le bon fonctionnement, il est recommandé que les équipes soient assistées par les FMO pour assurer la sécurité des membres, parce que vous savez, les FMO ont une compétence coercitive »⁴⁹

Pourtant cet état de fait est contraire aussi aux recommandations du chef de ce département ministériel, qui ne manque pas, lui aussi, de rappeler à ses hommes qu'ils n'ont aucun rôle de coercition ni de répression directe à faire sur le terrain, encore moins de percevoir des amendes :

« Le Ministre des transports rappelle qu'il est interdit aux agents de la prévention et sécurité routières de :
- Percevoir des amendes forfaitaires ;
- Utiliser les herses métalliques ou artisanales ; ... »⁵⁰

Un autre responsable du MINT, surpris lorsque nous évoquions les termes de cette correspondance, a d'ailleurs douté de son existence, niant que le ministre ait pu interdire la coercition ou la perception des amendes, avant de se rétracter finalement à la découverte de la

⁴⁷ Correspondance N° B924/SG/PR du 19 Avril 2016.

⁴⁸ MRP N° 327/MRP/DGSN/SG/IG/S du 21 Février 2020.

⁴⁹ GAIRA, A. Cadre à la DTR, Yaoundé, Mars 2023.

⁵⁰ Communiqué Radio-Presse No 0030/CRT/MINT/SG/DTR/CC/DCPR du 26 Avril 2022.

note, pour observer alors, embarrassé et tout en colère, que « *des gens font signer n'importe quoi à mon Ministre ! Nous sommes quand même des Officiers de Police Judiciaires à compétences spéciales !* ». A ce niveau, il est opportun de lire cette disposition du code de procédure pénale qui clarifie au moins un élément : « *Les agents de police judiciaire et les agents publics investis des attributions de police judiciaire ne peuvent percevoir lesdites amendes que s'ils y sont régulièrement habilités* »⁵¹. Et encore ! « *L'habilitation prévue à l'alinéa (2) est générale ou spéciale à une catégorie de contraventions* »⁵² Seulement, comment identifier ceux des agents publics évoqués par cette disposition ? Toute cette confusion entretenue se mêle finalement aux connaissances relativement modestes des usagers pour en aggraver au peu d'objectivité des radars, plus globalement.

D'autre part, la confusion et le cafouillage ont été si souvent observé autour des préventeurs que le ministère des transports dans sa page Facebook a dû tenter, désespérément, d'éclairer les acteurs :

« Vous êtes interpellé par un agent de prévention routière du ministère des transports :

-Demandez-lui poliment sa lettre de mission autorisant sa présence en route.

La période de la mission est signalée sur cette lettre.

BON A SAVOIR :

(...)

Les agents de prévention du ministère des Transports sont habillés de polos ou de chasubles de couleur orange. (Cf. Planche 4)

(...)

Si aucune condition sus évoquée n'est remplie, vous avez le droit de refuser le contrôle.

*Ne vous faite plus arnaquer sur la route. »*⁵³

L'inconnu, malgré la présentation de la « lettre de mission » resterait son authenticité en effet. Les conducteurs ont-ils les moyens d'authentifier un document qui leur est servi en route ? Ont-ils davantage les moyens de le contester éventuellement ?

« Beaucoup de ces gars qui font les effectifs des agents des transports ne sont en réalité que des taximen, et les taximen généralement délinquants. Je les reconnais chaque fois que je passe. Tous ceux qui ont fait le taxi à Yaoundé comme moi, on les reconnaît. Un jour ils font la prévention, et le lendemain

⁵¹ Extrait du code de procédure pénal. Loi n°2005/007 du 27 juillet 2005, Titre V : Des Amendes Forfaitaires Art 607(2).

⁵² *Ibidem*, Alinéa 3.

⁵³ Page Facebook Ministère Transports, consultée le 20 Juin 2023.

ils sont au lancement dans les taxis. Vous croyez que si vous bousculez un de ces bandits, le ministère va le défendre ? C'est pour ça que pour ceux qui le savent, quand ils vous interpellent sortez les yeux ou ne vous arrêter même pas du tout »⁵⁴

Planche 4 : Tenue des agents de prévention routière du MINT



Source : Page facebook du Ministère des Transports, publiée le 10 Avril 2022.

Ainsi la confusion est grande autour des contrôles de prévention routière, dont les agents ne rassurent pas toujours quant à leurs profils. Les chauffeurs des agences de voyages, des « clandos » et autres « opeps » dont le confort intellectuel ne sied pas à certaines vérifications sont plus prompts à négocier qu'à comprendre, et deviennent de fait le ventre mou de ces contrôles souvent incertains.

3. Les types de véhicules exemptés

Les types de véhicules exemptés des radars ne sont pas clarifiés et ne font donc pas l'unanimité. Même dans les patrouilles de contrôle, la polémique à ce niveau est perceptible, et

⁵⁴ Anonyme.

ouvre la voie à certains trafics d'influence, quand ce ne sont simplement pas des interpellations hésitantes sur les « *véhicules prioritaires* ». Pendant que certains pandores pensent qu'« *aucun véhicule n'est assujéti aux lidars* », d'autres pensent que les véhicules prioritaires justement ne peuvent pas être interpellés. A ce sujet en effet, une disposition légale prévoit que :

« Les limitations de vitesse fixées à l'article 9 ci-dessus ne sont pas applicables aux conducteurs des véhicules prioritaires, lorsqu'ils se rendent sur les lieux où leur intervention urgente est nécessaire. (Art 2 Définitions (12)).le «véhicule prioritaire» désigne les véhicules des services de police, de gendarmerie, de lutte contre l'incendie, les ambulances et tout autre véhicule spécifié par arrêté du Ministre chargé des transports) »⁵⁵

Seulement, les véhicules que les postes de contrôle laissent passer, ou qu'ils n'ont parfois pas le cran de stopper sortent très souvent de ce type spécifié de véhicules prioritaires. En effet, un véhicule prioritaire, même s'il rentre dans les catégories énumérées (police, gendarmerie, ambulance, pompier), ne peut être exempté qu'à condition d'être en mission d'intervention « *urgente* » et « *nécessaire* ». Toutes conditions polémiques dont la justification pourrait prêter à équivoque. D'autant plus qu'il est difficile de concevoir une vérification faite par les préventeurs de façon systématique. C'est souvent selon le courage de ces derniers. Autrement dit, un véhicule peut facilement franchir une barrière sans être inquiet, et se voir pourtant stoppé à la prochaine barrière.

De plus, il n'est pas rare de constater que des papiers de « laisser passer » conçus pour un évènement ponctuel⁵⁶ continuent à être affichés sur de pares brises de voitures quelconques (photo 6) juste pour faire sensation et se frayer un passage partout. Des affiches initialement conçues pour certaines personnalités précises, et parfois juste récupérées simplement par des gens qui n'étaient même pas au départ concernés par l'évènement en question, dans le seul but d'influencer les barrières de contrôle. Le manège marche bien souvent, puisqu'effectivement des barrières leur sont ouvertes.

⁵⁵ Décret n° 79/341 du 3 septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière, modifié et complété par le décret n°86/818 du 30 juin 1986, Art 10.

⁵⁶ En opposition aux laisser passer des évènements ponctuels, il est aussi conçu des laisser passer permanents pour certaines institutions et surtout pour certains officiels.

Photo 6 : Laissez-passer récupéré et collé sur un pare-brise



Source : enquête de terrain, 18 Juillet 2023.

Photo 7 : Un laissez-passer expiré mais toujours utilisé



Source : enquête de terrain, 14 Août 2023.

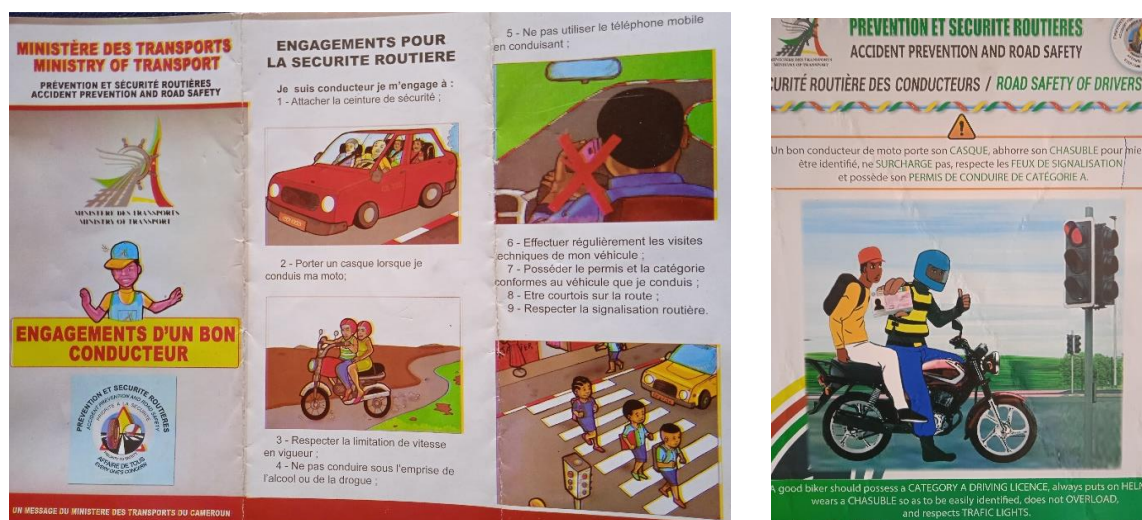
Les véhicules immatriculés en CD ou arborant un macaron de député ont un statut qui trouble plutôt les agents en charge de la prévention routière. Ceux-ci sont des fois, hésitants sur l'attitude à adopter à l'approche de ces immatriculations. *« Je me dit qu'ils ont quand même l'immunité. Et parfois ça donne des éclats de voix »*, a déclaré un radariste visiblement embarrassé. Or, l'immunité précisément dont jouiraient les parlementaires ne concerne nullement les infractions relatives à la circulation routière !

A cela, il faut ajouter les motos, dont la fréquence de passage aussi n'est pas négligeable, mais qui ne sont jamais inquiétés. Il y a pourtant régulièrement autant de diffusions de messages dans les téléphones portables des usagers camerounais que de flyers ventilés à travers les rues et autres espaces publics, sensibilisant sur les enjeux de la sécurité routière autour de cette catégorie. Que l'on soit en voiture ou à moto, aucune catégorie d'usagers n'est d'office épargnée. En exemple, ce message qui avait été ventilé de façon aléatoire dans les téléphones portables par le ministère des transports : *« A moto, le casque protège de blessures graves en cas d'accident. A porter absolument ! »*⁵⁷. Mais au moment de la campagne effective

⁵⁷ SMS ventilé par le Mint en avril 2022 à travers la Fondation SAFE WAY RIGHT WAY CAMEROUN (regroupement d'entreprises du secteur privé créée en 2013 et partenaire de la Banque mondiale dans le cadre de l'Initiative pour la Sécurité Routière dans les corridors africains. C'est une fondation qui s'appuie sur la Décennie

de déploiement sur le terrain, cette catégorie est plutôt négligée, alors qu'elle ne cause pas moins de tords aux voitures sur les routes. Plus que cela, les motocycles ne s'embarrassent pas des limitations de vitesse indiquées le long des axes. Ils roulent impunément, franchissent toutes les barrières sans gêne, causent des accidents et ne participent pas au constat. « *Que fait-on des motos qui le plus souvent sont inducteurs des accidents ?* »⁵⁸, interroge le syndicaliste N.

Planche 5 : Flyers ventilés par le Ministère des transports



Source : Bertrand Bruno ATSONA, 31 Octobre 2023.

4. L'identification et le repérage problématiques d'un contrevenant

Cette difficulté se pose principalement dans le cas des radars fixes et des radars semi-portatifs du ministère des transports. En effet, ce type de radar est parfois réglé pour enregistrer et accumuler des données sur les infractions des usagers sur une certaine période avant de passer à leur interpellation. Cette périodicité est variable et dépend de la seule discrétion du ministère ; une journée, une semaine, un mois, deux mois ou plus. En exemple, cette longue liste établie et publiée seulement le 22 décembre 2022 par le MINT, recensant des cas d'excès de vitesse (2.476 cas) accumulés sur la nationale N°3 durant « *la période allant du 1^{er} mai au 30 septembre 2022* »⁵⁹, c'est-à-dire durant cinq mois ! En effet, le ministre invitait les concernés à payer les amendes consécutives aux excès de vitesses dont ils s'étaient rendus coupables depuis huit mois

d'action 2011-2020 et mène des activités dans le domaine de la sécurité routière afin de prévenir les accidents de la route en visant le respect par les parties prenantes en général et les usagers en particulier des règles et normes standards de sécurité routière : rôle du conducteur et des outils de simulation, infrastructure adaptée, éducation routière, connaissance de la vulnérabilité de l'être humain, etc...)

⁵⁸ M. DF., syndicaliste, Yaoundé, Février 2023.

⁵⁹ Communiqué radio-presse No 0083/CRP/MINT/SG/DTR du 22 déc. 2022.

pour certains. Dans la pratique, il n'est plus évident de retrouver ou d'atteindre effectivement toutes ces personnes interpellées sur le tard. D'ailleurs, le moyen utilisé pour atteindre dans ce cas les concernés était un simple communiqué radio-presse dont on peut douter de l'efficacité quant à toucher effectivement le grand nombre et surtout les mis en cause qui, à l'évidence, s'alimentent plus de la rumeur et d'autres canaux informels que des sources officielles directes.

Certes le document indiquait aussi que « *le Ministre des Transports invite l'ensemble des usagers de la route à consulter la liste des véhicules concernés jointe en annexe du (...) communiqué et sur le site internet <http://mint.gov.cm/>.* »⁶⁰, mais il reste constant que ce moyen de communication ne peut permettre efficacement de renseigner des usagers dont la proportion justement des chauffeurs de transport en commun de personnes est la plus grande (1426 personnes contre 48 Chauffeurs de camions, 179 véhicules administratifs, et 825 Chauffeurs particuliers). Surtout qu'un délai relativement court de quinze jours seulement pour payer leurs amendes avait été accordé.

En outre, en optant pour ce type de fonctionnement avec les radars fixes, « *on est allé trop vite en besogne* », reconnaît une source digne de foi, qui explique que la mutation des cartes grises de véhicules vendus reste problématique au Cameroun. Les usages dans ce pays effectivement consacrent bien souvent le maintien par le nouvel acquéreur, d'une carte grise en l'état durant des années, si ce n'est d'ailleurs définitivement, en dépit des dispositions légales qui donnent un délai de trois mois pour procéder à la mutation. Parfois, la voiture change successivement de propriétaires et accumule alors plusieurs certificats de vente en gardant toujours sur sa carte grise les coordonnées du propriétaire initial, le premier à l'avoir immatriculé. Dans ces conditions, la probabilité de recenser dans la liste des usagers recherchés par les autorités, des personnes ayant entre temps vendu, immobilisé ou même abandonné carrément (pour raisons de pannes mécaniques) leur voiture qu'elles utilisaient les jours incriminés, est suffisamment grande, et donc elles ne se sentiront plus engagées à répondre de leurs infractions. Les usagers décédés ou s'étant simplement expatriés aussi ne manqueront certainement pas dans cette liste.

Au-delà de cette question de mutation des certificats d'immatriculation de véhicules, il y a en plus la difficulté de traquer les concernés, même s'ils sont identifiés. C'est un pari incertain, dans un pays où l'habitat n'est nullement structuré de manière à rattacher à de immeubles précis

⁶⁰ Communiqué radio-presse No 0083/CRP/MINT/SG/DTR du 22 déc. 2022.

des citoyens qu'on pourrait ainsi aisément interpellé. De plus, que risquent ceux des mis en cause qui ne s'exécuteront pas en payant les amendes prescrites ou en ne livrant pas le conducteur auteur de l'infraction ? « *Ils s'exposeront à l'interdiction de circuler, sans préjudice des poursuites pénales* »⁶¹, répond le communiqué. Si cela peut sembler maîtrisable pour les compagnies de voyages visées, la démarche sera plus compliquée pour les particuliers. En effet, rien ne garantit à première vue qu'une immatriculation affichée sur un véhicule est effectivement la sienne. Des usagers changent impunément leurs plaques d'immatriculation et circulent carrément pendant des années avec une immatriculation d'emprunt, appartenant à un autre véhicule. Soit pour des raisons de carte grise expirées, soit à cause d'une police d'assurance non valide, ou pour tout autre raison de dissimulation d'un véhicule volé.

5. La ruse des agents de la prévention routière

5.1. La question de la distanciation entre radariste et poste d'interception

Comment justifier les longs kilomètres qui séparent le radar ou le radariste du poste de contrôle, et que l'utilisateur doit donc parcourir entre le moment où il est flashé et le moment où il est finalement intercepté ? En réalité, il arrive souvent que l'utilisateur, malgré la confirmation obtenue à travers son réseau de renseignements, ou malgré la découverte d'un radar mal dissimulé, se doute de ce qu'un poste de contrôle soit effectivement installé. Le doute est souvent fondé, d'autant plus que certains radars du MINT, tels les radars fixes, ne procèdent pas par une interpellation immédiate du contrevenant le même jour forcément (ainsi qu'il est apparu plus haut). Dans la pratique, lorsque l'utilisateur conteste l'infraction de vitesse ou de chevauchement de ligne à lui imputée, il arrive que les gendarmes lui demandent de retourner voir la preuve chez le radariste, alors très éloigné. Dans certains cas, les usagers abandonnent leur requête au vu de la distance à refaire, non sans ses risques d'ailleurs, et optent pour la négociation. Et c'est précisément une des malices derrière cette distanciation dissuasive.

Officiellement par contre, le MINT explique que le choix des positions ne relève que « *du bon sens* », tandis que les gendarmes rassurent que cette distanciation « *dépend de l'effet recherché* ». Il faut ainsi interroger ces effets recherchés pour comprendre la dose mercantiliste des fonctionnaires supposés être des « *gardiens de l'éthique circulatoire, à savoir la police* »⁶² ou la gendarmerie. « *La distance entre le radar mobile et le poste de contrôle de la gendarmerie est souvent telle que vous vous demandez si c'est pas exprès de vous perdre le temps et de vous*

⁶¹ Communiqué radio-presse No 0083/CRP/MINT/SG/DTR du 22 déc. 2022.

⁶² LEKA ESSOMBA, A., *Mobilités quotidiennes et identité urbaine au Cameroun...*

rançonner »⁶³. C'est une autre compréhension des effets recherchés, qui ne s'arrêtent pas d'ailleurs à la distanciation, mais qui s'étend jusqu'aux perspectives d'une mobilité davantage calculée.

5.2. La mobilité des radaristes et les embuscades

Il n'est pas toujours évident en conduisant, d'avoir la chance de découvrir un radar posté. Les habitudes, contrairement aux normes qui veulent qu'un radar routier soit non seulement annoncé, mais en plus visible, font que le radariste se camoufle soit dans une voiture banalement garée sur le bas-côté de la route, soit devant un bistrot de fortune tel un riverain ou un client, soit sous un arbre, ou carrément dans les champs (photo 8). Il arrive aussi qu'ils soient moins cachés, ce qui est rare. (Photo 3). En optant pour la dissimulation ou les embuscades, le sens même des campagnes de prévention et de sécurité routières ainsi baptisées se trouve un peu oblitéré. Le ministère des transports ne le dément pas lorsqu'il reconnaît, à travers une nouvelle approche qu'il entend mettre sur pied, que

*« l'avantage de cette nouvelle approche de communication réside dans le fait qu'une plaque de signalisation est posée en bordure de route avec l'indication « attention radar », invitant l'automobiliste à revoir son allure avant d'atteindre le radar. Ce qui met le conducteur devant ses responsabilités et évite des suspicions d'extorsion des fonds par les agents de la prévention et la sécurité lorsque ce dernier est en tort ».*⁶⁴

Photo 8 : Un radar embusqué (Mbankomo)



Source : Groupe WhatsApp INFO TRAFIC CAMER, Juin 2023.

⁶³ M. DF., syndicaliste, Yaoundé, Février 2023.

⁶⁴ investiraucameroun.com (<https://www.google.com/seach>), 14 décembre 2021 : 11h47.

Les radars seraient annoncés ou visibles en effet qu'ils dissuaderaient les automobilistes de leur propension à faire des grandes vitesses.

Au cours d'une plénière spéciale sur la prévention et la sécurité routières devant la représentation nationale, un député indigné a cru devoir interpeller le Secrétaire d'Etat à la Défense :

« Je suis très sensible à la maltraitance qu'on réserve à certains gendarmes. On les contraint à se coucher dans la broussaille sur l'axe lourd (...) Est-ce qu'on ne peut pas avoir un radar normal ? Pourquoi un radar embuscade ? Pourquoi se mettre dans la brousse ? Souvent même avec des camouflages ? »⁶⁵

Cette manière de faire interroge effectivement les objectifs finalement des radars. Si tant est qu'ils jouent effectivement un rôle de prévention et de sécurité routières, il est important qu'ils aient un mode opératoire qui échappe aux soupçons. Or, au regard de leur fonctionnement, les radars sont moins enclins à la prévention. A ce sujet, la gendarmerie se sent bien à l'aise dans son rôle de répression. Un rôle du reste légal et consacré par des textes précis. Un rôle que le MINT lui discute cependant, contrairement à ses prérogatives qui sont la prévention et la sensibilisation.

De plus les positions sans cesse changeantes des points de contrôle, mais surtout la mobilité du radariste reste de l'ordre des stratégies de traque des usagers. Les gendarmes expliquent qu'en matière de prévention, rien n'est jamais acquis, puisqu'il y a toujours de petits malins. Tout concourt à déjouer les prévisions et les renseignements des usagers. « *Au cours de la même journée, ils peuvent changer deux ou trois fois de position* »⁶⁶, observe le chauffeur S. Ce que ne dément pas d'ailleurs le sous-directeur de la prévention et de la sécurité routière du ministère des transports : « *Nous avons placés des radars sur nos routes. Leur efficacité ne souffre d'aucun doute. Ce sont des radars déplaçables toutes les heures et tous les jours. Personne ne sait exactement où ils sont postés* ». ⁶⁷ Dans cette mobilité, il arrive que les équipes des agents du ministère des transports et les gendarmes qui se déploient aussi sur les mêmes espaces se tamponnent au même moment, à la recherche de la bonne position. « *Oui oui, c'est*

⁶⁵ LIBIL, C., Parlementaire, EcoMatin Mars 2021.

⁶⁶ M. SO, automobiliste, Yaoundé, Février 2023.

⁶⁷ NGOUMBE, Z. <https://beaugasorain.com/prevention-routiere-les-premieres/>

déjà arrivé, et même plusieurs fois »⁶⁸, reconnaît un responsable du MINT. Dans ce cas c'est juste une règle de courtoisie à faire valoir, afin qu'une équipe cède le terrain à l'autre partie.

6. La formation des chauffeurs

L'une des observations les plus évidentes sur le cafouillage autour de la maîtrise du fonctionnement des lidars concerne bien la formation des chauffeurs. S'il est admis que les lidars s'appuient en grande partie sur le code de la route, il est à noter que nombre de chauffeurs peinent encore à faire une lecture pertinente des données de la route, et des règles de la circulation. Certes la matérialisation de la route reste à parfaire, mais l'utilisation ou l'exploitation de ce qui est déjà acquis est encore approximative. Par exemple le repérage d'une fin de limitation de vitesse en l'absence d'un panneau qui la spécifie expressément, demeure une des choses les plus troublantes chez la plupart des usagers, alors que ces éléments sont enseignés dans les auto-écoles pourtant.

« Pourquoi les chauffeurs veulent-ils toujours qu'il y ait des plaques de fin de limitation ? Quand on est bien formé, on sait qu'une limitation c'est pour franchir soit un pont, soit un marché, soit une agglomération, soit un hôpital, soit une école, soit une intercession... Quand vous avez donc déjà identifié l'objet ou l'obstacle qui était à cet endroit et que vous l'avez déjà franchi, qu'est-ce que vous attendez encore ? »⁶⁹

Il en va de même de la vitesse recommandée lors de la traversée d'une agglomération, selon le type de véhicule conduit. Avec ou sans plaque limitative de vitesse, un chauffeur qui a fait ses classes et obtenu régulièrement son permis de conduire sait l'attitude à adopter pour ne pas se sentir ou se croire « piéger » par le radar. Puisque les vitesses prévues pour la traversée des agglomérations sont connues et constantes, puisque prévues par le code communautaire de la route en zone CEMAC.

6.1. Le permis de conduire au Cameroun

Il est établi pour une durée de 10 ans pour ce qui concerne les catégories A, B, et G renouvelable plusieurs fois pour la même durée de validité ; tandis que les catégories C, D, E, et F sont soumises à des variables d'âges : tous les 5 ans pour les conducteurs de moins de 55 ans ; tous les 3 ans pour les conducteurs âgés de 55 à 60 ans ; tous les ans pour les conducteurs de plus de 60 ans. « Toutefois, précise le code de la route, la validité du permis de conduire,

⁶⁸ M. G., cadre DTR, Mars 2023.

⁶⁹ M. C., gendarme, SED, Mars 2023.

pour toutes les catégories de véhicules ou pour certaines d'entre elles, peut être limitée dans sa durée, si lors de sa délivrance il est constaté que le candidat est atteint d'une affection compatible avec l'obtention du permis mais qui est susceptible de s'aggraver »⁷⁰ Tout code qui n'exige aucun minimum sur le niveau scolaire ou académique du postulant à l'examen du permis de conduire, malgré la signalisation routière complexe à lire et à interpréter, malgré la documentation technique ou administrative afférente aux véhicules.⁷¹ En effet, la mise en circulation d'un véhicule automobile de transport en commun par exemple est subordonnée à la production des pièces administratives dont la carte de transport public (carte bleue), le certificat de visite technique, la patente de transport public, la police d'Assurance, la carte grise, le droit de timbre, la vignette automobile, la fiche des tarifs officiels.⁷²

De plus, exception faite des véhicules écoles de l'armée, il est rare de trouver une auto-école qui forme dans la conduite des voitures dit poids lourds. Conséquence, le processus d'apprentissage et d'obtention d'un permis de conduire de catégorie D pour les bus gros porteurs ou C pour les camions, se réduit à être simplement convoyeur ou « *motorboy* » dans un premier temps, et plus tard chauffeur, sans les notions essentielles de base du code de la route. Le nouveau chauffeur titulaire du permis D ou C est ainsi formé aux côtés et par un chauffeur ayant suivi lui aussi le même processus. Les défaillances héritées de la formation reçue sont alors nécessairement transmises aussi dans la formation à donner au prochain convoyeur, perpétuant ainsi une reproduction des comportements à risque sur les routes.

6.2. Le recyclage

Il convient de remarquer que sur la période de validité de son permis de conduire, un chauffeur peut être inactif durant une certaine période et reprendre encore bien après la conduite. Un tel rythme requiert un recyclage qui le remettrait à niveau, ou en tout cas lui

⁷⁰ Code Communautaire de la route, Editions SAAGRAPH, 2002, p.

⁷¹ Dans la pratique, les conséquences sont souvent dramatiques. Au sein d'une ONG basée à Yaoundé disposant d'un parc automobile régulièrement rajeuni, nous avons rencontré un chauffeur, nouveau recrue, blâmé pour avoir fait établir la visite technique d'un véhicule de deux ans d'âge que lui, ne trouvait pas dans les dossiers. Ce dernier ignorait en fait que les voitures neuves sont astreintes au Certificat de visite technique sur une certaine durée à partir de leur date de première mise en circulation (« *Trois (03) ans pour les voitures de tourisme ; deux (02) ans pour tous les autres véhicules* ». Arrêté No 011/A/MINT du 23 Février 1998 portant réglementation de la visite technique des véhicules). Pareillement, les promoteurs des agences de voyages, après plusieurs cas de polémique et autres altercations opposant leurs chauffeurs aux forces de maintien de l'ordre sur les axes routiers, ont dû trouver l'astuce de photocopier les Arrêtés et autres Décrets supprimant certaines taxes, que des pandores continuaient encore à exiger en route. Non pas qu'ils n'étaient pas eux-mêmes au fait de la loi, mais simplement parce qu'ils jouaient sur la probabilité que les chauffeurs ignorants se mettront alors à négocier.

⁷² Note de service N°01711/DGSN/DSP/S du 14 novembre 1997 portant liste des pièces administratives et autres accessoires à exiger lors des contrôles routiers pour la mise en circulation des véhicules.

réveillerait des réflexes endormis, et assurément une réadaptation aux exigences d'une mobilité sociale chaque jour plus prononcée. Or, la seule possession d'un permis de conduire encore valide expose toujours des chauffeurs qui n'ont plus été en contact pendant de longs mois, voire de longues années avec le volant, à afficher une assurance de maîtrise de ce volant.

Le recyclage n'est d'ailleurs pas exigé qu'aux chauffeurs ayant marqué une pause. Même ceux des conducteurs professionnels en activité permanente en bénéficieraient, eux aussi. D'ailleurs, il a été révélé que les accidents sont extrêmement rares chez les chauffeurs de camions citernes transportant les produits pétroliers, ou ceux des camions de certaines compagnies pétrolières transportant les bouteilles de gaz, en raison d'un recyclage régulier auquel ils sont soumis de façon systématique. *« C'est très exigeant chez nous. Tout est centré sur la sécurité. Tous les six mois, nous passons à nouveau au test après une formation qu'on nous donne encore »*⁷³, nous confie un chauffeur camion-citerne Total. Certes ce bilan des accidents presque inexistant dans le secteur du carburant peut se justifier aussi par d'autres raisons : le système de gestion et de suivi centralisé, dont les radars embarqués dans les camions assistent et surveillent le conducteur, jouent aussi leur rôle.

*« Le syndicat des transporteurs des hydrocarbures, témoigne de l'efficacité de cette solution. Et durant une période de près de 10 ans, nous n'avons pas enregistré d'accidents dans ce secteur d'activité, relevant pourtant du transport routier des marchandises, bien que classées dangereuses ».*⁷⁴

C'est le constat du Ministre des transports, qui paraît plutôt modeste pour le syndicaliste Hilaire DZIPANG : *« cette application Ym@ne Driver a marché correctement depuis des années dans le secteur carburant où depuis 20 ans vous n'avez pas d'accident dans le secteur parce que c'est obligatoire »*⁷⁵. De plus en plus, des compagnies de transports sont sommées aujourd'hui d'adopter cette solution. Les vignettes indicatives (Photo 9) sont collées de façon bien visible sur les véhicules ayant déjà adoptés cette solution.

⁷³ M. H.

⁷⁴ Ministre des transports, cité par Achille CHOUNTSIA, Le Jour N° 3932 du Mardi 08 Juin 2023, p. 3.

⁷⁵ DZIPANG, H., syndicaliste, Le Jour N° 3932 du Mardi 08 Juin 2023, p. 2.

Photo 9 : Vignette de bus équipée de la solution Ym@ne Driver



Source : enquête de terrain, Juin 2023.

CONCLUSION

La route nationale N° 3, dans son segment Yaoundé-Douala, et la nationale N° 4 forment à elles seules les deux côtés du triangle habituellement appelé « triangle de la mort », en raison des multiples cas d'accidents mortels qui y sont régulièrement comptabilisés. L'importante taille de chacune des villes au bout de ces segments peut expliquer la grande mobilité entre elles, et justifier les profils divers des usagers qui s'y meuvent. Douala, capitale économique et de loin la ville la plus peuplée, justifie d'un flux démographique important et d'un foisonnement d'activités économiques conséquentes. Yaoundé, capitale politique du pays en effet, charrie toutes sortes de sollicitations, aussi bien administratives, académiques que politiques, en passant par les impératifs socio-économiques exprimés aux besoins des fréquentations diverses. D'autres moyens de transport sont certes utilisés, notamment le chemin de fer ou l'avion pour rallier Douala, ou l'avion uniquement comme alternative pour Bafoussam. Mais en raison de leurs coûts, de leurs instabilités programmatiques et autres aléas souvent inconnus, ces moyens alternatifs restent moins sollicités. D'où la grande convergence vers la route où des stratégies sont alors multipliées pour faire un déplacement avec le moins de temps possible, et davantage avec peu de dépenses possible. Seulement, la qualité des infrastructures n'accompagne pas

toujours l'utilisateur dans cette option. Entre les incertitudes d'une signalisation tantôt insuffisante, tantôt questionnable, et un bitume vieillissant, dégradé ou exigü n'offrant que des marges de circulation sporadiques et approximatives, les automobilistes doivent faire l'expérience des traques policières, et surtout les frais d'une prévention routière à trappe. D'oü leur ingéniosité à développer des stratégies diverses de renseignement et de contournement.

**CHAPITRE II : MODES DE RENSEIGNEMENTS ET
STRATEGIES DE CONTOURNEMENT MOBILISES PAR LES
USAGERS**

INTRODUCTION

Dans leur objectif de rallier une autre ville avec une durée minimalisée, les usagers sont chaque fois inventifs des stratégies à adopter pour braver les obstacles qui se dressent en route. Rien n'est épargné quand il s'agit de mobiliser les moyens de renseignement pour bénéficier d'une circulation sûre, à l'abri des objectifs des cinémomètres. Le téléphone portable en cela reste un outil prisé, qui assure une communication entre usagers de divers bords, aux profils les plus variés, ayant des liens formels entre eux ou alors ne se connaissant carrément pas. La complicité aussi s'établit instinctivement et rapidement en route entre des individus qui n'ont en commun que le partage de l'espace routier, le temps d'un déplacement.

I. LES MOYENS DE RENSEIGNEMENT MOBILISES

C'est dans le mode de fonctionnement des lidars routiers au Cameroun qu'il faut chercher et comprendre les logiques des acteurs. En effet, c'est d'un véritable jeu d'« actions-réactions », de traques et d'échappatoires permanent qu'il s'agit. Il faut souligner que les acteurs sont de deux groupes : les conducteurs et les agents de la prévention routière. Dans ce jeu d'actions-réactions, les automobilistes régulièrement piégés par les flashes de radaristes généralement dissimulés n'y vont pas de main morte. Les moyens de renseignement qu'ils développent pour localiser les lidars afin de les éviter sont nombreux. Les deux groupes d'acteurs s'épient réciproquement et se neutralisent parfois, avant qu'un groupe reprenne encore le dessus. Les automobilistes ont réussi finalement à se tisser entre eux un ensemble de complicités qui régissent leurs comportements. *« Aussi peut-on dire qu'il se construit et s'élabore des formes de conventions tacites, non écrites, mais lisibles par tous les usagers de la rue à travers les cadres du langage et de comportement. »*⁷⁶

1. Les groupes WhatsApp

La circulation des messages renseignant sur les positions des radars dans différents fora est remarquable et de plus en plus envahissante. Qu'il s'agisse des groupes précisément créés pour les besoins de la cause (comme le groupe « Info Traffic Camer »), ou de groupes simplement professionnels ou corporatistes, des groupes familiaux ou amicaux, des groupes communautaires, ces messages s'y invitent régulièrement, et les membres ne manquent pas de

⁷⁶ LEKA ESSOMBA, A., *Mobilités quotidiennes et identité urbaine au Cameroun : une introduction à la sociologie de la circulation*, Ed. Connaissances et savoirs, Saint-Denis, 2017, p. 68.

les exploiter et de les partager aussi à leurs proches ou dans d'autres groupes. Vocaux ou écrits, ces messages qui tombent aussi bien spontanément dans le groupe que parfois aussi en réponse à une demande expressément formulée par un membre à l'intérieur du forum, donnent parfois avec précision la position du radariste. Tel celui-ci, lu dans un forum communautaire (« BANGANG INFOS ») de près de 500 membres, prévenant ce jour-là les usagers de la RN4 :

« *RADAR RADAR, plaque 80 après l'entrée de MONATELE. L'oiseau placé à gauche venant de Yaoundé* »⁷⁷. Ou encore cet autre : « *Bafoussam Yaoundé Gendarmerie – Flasheur plaque 50 Banekane caché dans une vieille corolla 111 grise vitre fumée (A gauche après le pont) Table de lamentation Bantoum (A l'école)* »⁷⁸.

Photo 10 : Capture d'un message d'alerte dans un groupe whatsapp communautaire



Source : Bertrand Bruno ATSONA, Avril 2023.

⁷⁷ Groupe WhatsApp « Bangang Infos »

⁷⁸ Idem.

Photo 11 : Capture d'un message d'alerte dans un groupe WhatsApp des enseignants du supérieur



Source : un informateur, Avril 2023.

Ces messages alertes sont le plus souvent partagés successivement dans plusieurs groupes, et avisent alors d'un forum à l'autre les membres, voyageurs ou non, intéressés ou pas, connaissant les diverses localités citées ou pas.

Sur ce sujet de la connaissance des différentes localités que traverse une route, ces renseignements présentent un enjeu important. Ils ne sont guère productifs pour quelqu'un qui ne connaît pas assez la géographie du tracé de la route. *« Les gens qui se renseignent sont généralement, reconnaît l'informatrice B, des gens qui maîtrisent les noms de villages. Moi, je ne connais même pas les noms des villages. Si on me dit qu'ils sont même à tel endroit ; je ne saurais même pas où c'est. Donc ça ne sert à rien ».*⁷⁹ Il ressort de ces propos que l'usager qui se passe de ces renseignements ou qui ne s'en préoccupe pas lors de son voyage ne le fait pas tant nécessairement parce qu'il est un usager modèle qui veut simplement se conformer à la réglementation, mais plutôt parce qu'il sera probablement handicapé par son inaptitude à exploiter judicieusement les informations éventuelles reçues. Effectivement une localité comme « Banekané » indiquée dans les alertes de la photo 10 ne peut pas être connue du grand public. Ainsi, les chauffeurs professionnels qui font les navettes tous les jours sur un axe précis et depuis des années, sont avantagés dans ces renseignements.

D'autre part, il est significatif de souligner, d'après la capture d'écran que présente la photo 11 par exemple, que toutes les classes sociales, tous les profils d'individus sont concernés et n'échappent point à la tentation de déjouer les radars routiers. Ici, c'est dans un forum d'universitaires, par principe mieux disposés à être plus respectueux de l'éthique et du code de la route, que se développent aussi et se diffusent quotidiennement les messages d'alerte, prévenant les collègues du « danger ». Les renseignements pré-voyage sont devenus d'ailleurs si banals que les usagers instinctivement recourent à leurs téléphones qu'ils consultent quasi systématiquement avant de prendre la route. Une consultation que d'autres continuent de faire durant tout le voyage.

2. L'infiltration des groupes WhatsApp

Devant l'abondante circulation des messages dans les groupes WhatsApp renseignant les usagers sur les diverses positions des radars, les gendarmes ne se sont pas laissés faire. La stratégie de riposte ici a consisté à infiltrer malicieusement certains de ces groupes, où ils se retrouvent généralement en lecteurs passifs, pour mieux apprécier la communication qui s'y

⁷⁹ Mme B., automobiliste, Yaoundé, Juin 2023.

déroule, relativement à leurs activités. La technique consiste pour l'infiltré, à s'assurer jusqu'à quel niveau leurs positions ont déjà été repérées et ventilées, afin de renseigner à son tour ses collègues, pour un changement de positions et de stratégies. Ce qui pourrait justifier la mobilité des radaristes et des postes de contrôle.

Dans un groupe WhatsApp de chauffeurs professionnels des bus de transport interurbain dénommé « Yaoundé-Ouest-Nord-Ouest » recrutant dans plusieurs compagnies de voyages, le gendarme taupe avait été démasqué, trahit par sa photo de profil qu'il a un jour sans le savoir certainement, eu la maladresse de changer pour se dévoiler en tenue, avant d'être sorti rapidement du groupe. Pour plus de garantie d'ailleurs, beaucoup d'autres membres sur lesquels planaient le moindre doute avaient eux aussi été sortis du groupe qui avait alors été reconstitué à nouveau, avec moins d'administrateurs, mais surtout des conditions d'admission plus strictes afin de limiter de nouvelles infiltrations.

« Maintenant il n'y a que notre président seul qui peut enregistrer quelqu'un. On est très rigoureux désormais. On était trop exposé avant. Et on communiquait sans savoir que les gars nous espionnaient et nous suivaient. Ils se jouaient de nous comme ils voulaient, et c'est comme ça que tu pouvais accuser ton collègue de t'avoir mal renseigné sans savoir que les gens nous manipulaient »⁸⁰, se satisfait un chauffeur membre de ce forum épuré.

3. Les gestes en route

Ici, le geste le plus fréquent est un jeu de phare lancé lors d'un croisement par un automobiliste à son vis-à-vis venant en face. C'est un code déjà vulgarisé et connu par la plupart des usagers au Cameroun. Ceux qui consentent à y répondre ont également les gestes de retour qui peuvent être un signe de la main, fait au dehors ou de l'intérieur, confirmant la présence des radars (et même le nombre de postes installés), ou alors signalant plutôt que la route est libre. Certains voient dans cette méthode une limite : elle vous renseigne certes sur la présence des radars que vous allez certainement rencontrer, mais garde « l'inconvénient » de vous faire observer partout le code de la route puisque vous ne savez ni où ils sont postés, ni combien de poste il y aura. Ainsi, le renseignement de contact est plus explicite, comme le préfère ce chauffeur rencontré à Yaoundé : « *Quand on se renseigne au péage, on a le repérage et les positions plus précises, contrairement à ce que le renseignement par les signes ou par les gestes peut donner* »⁸¹. Ainsi les espaces de péage routier remplissent-ils d'autres fonctions, du fait

⁸⁰ M. FO., automobiliste, Yaoundé, Juillet 2023.

⁸¹ Triade avec MM. NG., P. et A., automobilistes, Yaoundé.

qu'ils sont des espaces d'arrêt où profitant parfois des embouteillages qu'ils créent, des échanges y sont rapidement menés et des liens tissés et formalisés, le temps d'un passage. Il en va de même des espaces d'arrêt aménagés pour étirement ou pour les pauses. C'est donc un langage, le langage de la route qui est créé à travers un ensemble de codes adoptés par tous les usagers. Il est alors constant que « *La circulation routière, est un vaste système d'interactions* »⁸²

D'autres techniques de renseignements, plutôt muettes et discrètes, sont aussi développées ou scrutées en route. Il s'agit, pour un conducteur, de suivre un bus ou un car sensé être habitué de la route et donc nécessairement aguerri, mais surtout le plus alerté généralement sur les positions de radar. Ainsi, chaque fois que celui-ci ralentit, le conducteur suiveur adopte semblablement la même attitude, jusqu'au niveau où, hors de danger, il reprendra la grande vitesse. C'est le cas de cet informateur également rencontré à Yaoundé :

*« L'autre façon aussi pour moi de me renseigner s'il y a les radars en route c'est de suivre le rythme des agences de transport, parce que eux ils sont très renseignés. Eux c'est parfois par téléphone. C'est-à-dire il appelle son frère ou son collègue qui a fait la route jusqu'à tel niveau pour savoir comment la route se comporte. (...) Vous suivez son rythme. Si vous constatez qu'il est très lent en route, ou qu'il respecte les panneaux, sachez qu'il y a les radars en route. Donc il y a aussi cette expérience dans le suivi ou bien dans le renseignement »*⁸³

Seulement, cette méthode est parfois entourée d'incertitudes : le car de transport public pris comme guide et comme référence ne ralentit pas toujours sa vitesse seulement en raison d'un radar flairé. Les bus ou les cars de transport public ont aussi plusieurs autres raisons justifiant leur allure. S'ils ne sont pas à la recherche des passagers faisant l'auto-stop le long des routes, ils peuvent avoir des soucis mécaniques, comme cela leur arrive si souvent. A défaut, ils peuvent avoir eux aussi obtenu une fausse alerte.

D'autre part, il est à relever que les gestes d'avertissement prévenant un chauffeur de la présence des radars imminents ne sont pas nécessairement fournis à la demande de ce dernier. La communication sur les différents points de radar est si envahissante et si spontanée qu'il arrive que gratuitement, un usager soit prévenu du danger par un autre qui, venant en sens opposé, a lui-même croisé un radar, et veut spontanément et simplement, par solidarité mais surtout par empathie, faire éviter aux autres, de « tomber » dans les mailles des patrouilles de

⁸² RENOARD, J. M., *As du volant et chauffards : Sociologie de la circulation routière*, Paris, L'Harmattan, 2000.

⁸³ M. SG, automobiliste, Yaoundé, 20/03/2023.

contrôle. Comme le dit cette informatrice, « *même quand tu n'as pas demandé, il y a des gens qui te signalent que les radars sont là devant. Donc en ce moment-là, veux ou pas, tu vas encore casser le rythme* »⁸⁴ Ce qui confirme d'ailleurs un autre avis selon lequel.

*« la route est le milieu par excellence de cohésion sociale des usagers, parce que même sans connaître l'origine ethnique ni l'origine sociale d'un individu, on se renseigne rapidement. Et même quand vous allez souvent très vite, quelqu'un qui ne vous connaît pas a l'amabilité de vous dire Attention ! Il faut aller doucement ils sont là »*⁸⁵.

La communication joue alors un rôle important, et devient d'ailleurs incontournable dans cet univers de représentations. Même les riverains, piétons jouent le jeu.

4. Les applications téléphoniques de détection de radar

Parmi les moyens de renseignement mobilisés, des applications de détection des radars téléchargées et installées dans les téléphones portables sont de plus en plus utilisées. Il s'agit des applications qui donnent la localisation via GPS de tout radar fonctionnel sur le plan d'une route interrogée. Bien plus, le téléphone situe la distance qui sépare l'utilisateur du radar et localise ce dernier au fur et à mesure qu'il s'en approche.

*« Avec ça un audio te donne la position à l'approche d'un radar, de même que la position de la patrouille de prévention. Essaie ça si tu es avec quelqu'un dans la voiture qui peut arrêter ton téléphone pour suivre le sonore des positions de radar. Le seul problème c'est lorsque le réseau internet est perturbé »*⁸⁶

La précision dans ce moyen est si établie que l'utilisateur n'a pas de peine à se conformer à l'approche du danger.

Mais il est à souligner que cette technique de mobilisation des outils de détection de radar, comme d'ailleurs la communication à travers les messages WhatsApp, reste illégale, d'après une source crédible au SED. Seulement, les usagers s'en accommodent impunément. Il est d'ailleurs à noter qu'en plus des applications téléphoniques, de plus en plus de véhicules sont équipés aujourd'hui à leurs tableaux de bord, des menus GPS de navigation qui offrent des fonctionnalités similaires, et même plus. Les panneaux de signalisation, les dos d'ânes, les

⁸⁴ Mme B., automobiliste, Yaoundé, Juin 2023.

⁸⁵ M. SG., automobiliste, Yaoundé, Mars 2023.

⁸⁶ M. SS., automobiliste, Douala, Aout 2023.

barrières de contrôle, les points d'embouteillage, les zones de chantier, les péages, les zones d'accident, etc... sont également renseignés.

« Les véhicules équipés de GPS ont aussi ces options, sauf que beaucoup ne le savent pas. Parce qu'il faut aussi savoir activer ça dans son véhicule et disposer d'une connexion permanente. Les Highlanders, les Lands cruisers, les Prados et autres ont tous ça. Tu télécharges juste la navigation de ta zone dans la voiture en laissant la connexion ouverte dans la voiture et tu roules ça te parle. Même les itinéraires que tu ne connais pas ça te montrera les voies secondaires et autres incidents s'il y en a. En l'occurrence le GLE que je conduis régulièrement en a et te signale les panneaux et les feux quand tu mets le tableau de bord en liaison avec ton téléphone pour le partage de connexion internet. Voici l'interface (photo 23) juste entre Yassa et Edéa. Vous voyez comment les radars sont répertoriés. Sauf que parfois la base de données du Cameroun n'est pas toujours actualisée. Ça fait que parfois ça te donne de fausses informations sur les dos d'âne et les radars également »⁸⁷

Photo 12 : Interface d'un tableau de bord automobile



Source : Photo M. SS, 19 Août 2023

Une fois qu'ils ont alors recouru à l'un de ces moyens pour se rassurer de l'état de la route, il reste aux conducteurs de déployer des stratégies de riposte pour échapper aux mailles des équipes d'interpellation.

⁸⁷ M. Z., automobiliste, Yaoundé, Août 2023.

5. Les *debriefs* lors de la passation de volant dans les agences de voyages

D'autres lieux de renseignements sont nés dans diverses agences de voyages de transport interurbains. Le système de rotation étant organisé de telle sorte qu'un chauffeur ayant atteint un quota de voyages doit passer la voiture à son collègue, on note généralement deux chauffeurs par bus. Lors de la passation de service entre un chauffeur en cessation de service et son collègue devant le relever, il se passe très souvent non pas une simple transmission de clés ou des dossiers de la voiture, mais toute une transmission d'informations relatives à la route que l'un vient de quitter et que l'autre s'apprête à prendre. Les informations intéressantes concernent aussi bien l'état technique du véhicule, le contrôle des éléments du dossier, que la situation de la route : y a-t-il eu rétention d'un papier au cours d'un contrôle de police ? un passager s'est-il plaint d'un siège inconfortable du bus ? Le freinage présente-t-il quelque déféctuosité ? y a-t-il un accident, un véhicule en panne mal garé quelque part obstruant la voie, un trou qui vient de s'ouvrir sur la chaussée dans une localité et dont il faut se méfier ? c'est le moment de renseigner son collègue sur tous ces dangers éventuels afin qu'il en soit prémuni. Mais le renseignement priorisé au cours de ces séances de passation reste et demeure les points de radars routiers. Les chauffeurs font une telle fixation sur les lieux éventuels de prévention routière établis sur l'itinéraire qu'il leur est difficile de sortir de l'agence sans avoir noté toutes les « zones rouges ».

Dans certaines agences de voyage, un service de counseling a même carrément été créé et mis à contribution pour assister les chauffeurs dans ce sens. En effet, ce service qui officie comme une sorte de préparateur psychologique des chauffeurs consigne dans un registre les « rapports après voyage » de tous les chauffeurs sortant de voyage, qu'il notifie alors aux chauffeurs remplaçants au cas où la passation entre eux n'aura pas été directe ou immédiate, de façon à briefer l'entrant plus tard. C'est un service, le dernier dans les étapes de passage obligatoire en agence, qui reçoit le chauffeur, s'assure de son confort moral, et l'entretient justement sur l'état de la route avant son départ.

II. LES STRATEGIES DE CONTOURNEMENT OU D'EVITEMENT

1. Le respect apparent de la signalisation routière

L'observateur sur une nationale remarquera chaque fois qu'à l'approche d'un poste de contrôle, le comportement des automobilistes change et devient relativement normal. La plupart

de ces automobilistes, forts des renseignements déjà obtenus, essaient de se conformer subitement en respectant les limitations de vitesse portées sur les panneaux routiers. Ils les respectent d'ailleurs jusqu'à la limite de l'exagération, d'autant plus que pour une plaque de 60 km/h par exemple, personne n'ose plus frôler les 50 km/h. *«Même si tu allais à une certaine vitesse, tu peux te dire que à tout moment ils peuvent te tendre une embuscade, et tu casses encore le rythme pour être même en dessous de la plaque »*⁸⁸, souligne Mme B. Les dépassements se font rares, quelle que soit la lenteur du véhicule en tête de file. Tous les véhicules qui précédemment rivalisaient de vitesse se rangent et se suivent respectueusement, comme si un mot d'ordre a été passé. L'esquive de chevaucher une ligne continue est bien perceptible. L'allure est manifestement précautionneuse et lente, telle une procession. Elle est d'ailleurs si lente qu'elle crée une accumulation ou un regroupement de véhicules sous forme de cortège improvisé. Même si le code communautaire de la route à cet effet est pourtant clair en son article 9 (2) qui indique qu'*« aucun conducteur ne doit gêner la circulation en roulant à une vitesse anormalement réduite »*,⁸⁹ personne n'admet plus cependant être « gêné » dans cette allure lente des véhicules qui le précèdent. Seulement, l'embarras est tout aussi visible sur la fin de limitation de vitesse. Jusqu'où faut-il rouler ainsi lentement ? En effet, les panneaux qui lèvent les limitations sont plutôt rares, comme relevé précédemment. Dans ces conditions, il faut garder ce rythme au moins jusqu'au poste d'interception.

Il faut ici souligner que cette conformité retrouvée au code de la route reste une conformité de circonstance, juste nécessaire pour traverser un contrôle avant de reprendre sa liberté. Toute stratégie qui confirme en effet que l'acteur, ici le conducteur, n'est ni dupe, ni amorphe, qui déploie en permanence ses stratégies de ruse et de contournement d'un système de prévention routière à lui imposé, en gardant le cap sur ses objectifs. Bien plus, il est *« avant tout une tête, c'est-à-dire une liberté, ou en termes plus concrets, un agent autonome qui est capable de calcul et de manipulation et qui s'adapte et invente en fonction des circonstances et des mouvements de ses partenaires »*⁹⁰

Bien plus, une autre variante de la conformité apparente consiste en une programmation mécanique de limitation de vitesse de la voiture. La hantise d'être flashé est si grande que certains conducteurs préfèrent limiter les risques en programmant d'avance la limite de vitesse

⁸⁸ Mme B., automobiliste, Yaoundé, Juin 2023.

⁸⁹ Code communautaire de la route, Editions SAAGRAPH, 2002, p.

⁹⁰ CROZIER, M. et Erhard FRIEDBERG, E., *L'Acteur et le système : les contraintes de l'action collective*, Paris, Seuil, 1981, p. 26.

à ne pas franchir sur leur tableau de bord. La limitation mécanique programmée d'avance donne ainsi l'avantage au chauffeur distrait, quel que soit son niveau d'accélération, de ne pas franchir un certain pallier de vitesse. Il s'agit d'une conformité apparente parce que la vitesse n'est respectée que contre l'avis du conducteur, par dépit.

2. Les différents « camouflages »

Il n'est pas rare de croiser, en pleine journée, des véhicules circulant avec les phares allumés. Exception faite des voitures conçues ainsi depuis leur origine par les concessionnaires, exception faite de celles roulant depuis la nuit et ayant simplement depuis la levée du jour oublié d'éteindre les feux, et exception faite des usagers qui pour des mesures de sécurité laissent expressément allumé les feux⁹¹, certains entretiennent l'illusion selon laquelle leurs phares allumés brouilleraient un éventuel flash de radar et leur permettraient d'échapper ainsi à l'interpellation. Une méprise du fonctionnement des radars, capables aujourd'hui de flasher autant entre deux lumières que même dans la nuit noire.

Pareillement, d'autres ont l'idée de masquer, au moyen de la boue, du chocolat ou de tout autre collage, le petit carré fluorescent de leurs plaques d'immatriculation CEMAC, sans lequel le capteur du radar serait incapable de saisir leur immatriculation. Ce qui reste également peine perdue puisque même les numéros des simples plaques banales encore en châssis sont tout autant relevés, jusqu'à la marque du véhicule et même jusqu'à la couleur.

Une autre technique de camouflage, vraiment suicidaire celle-là, consiste à faire fi de la distance de sécurité en rapprochant son véhicule trop près de celui qu'on suit, de façon à ne laisser aucun espace de visibilité à sa plaque minéralogique. « Or, ils oublient, rappelle un radariste du SED, que même de derrière on les prend »⁹². Effectivement les radars sont capables de filmer aussi bien à l'avant comme à l'arrière, une voiture qui roule. Autrement dit, l'appareil, lorsqu'il l'a loupé au moment où il approchait, peut se rattraper au moment où il s'éloigne. Sauf si par un concours de circonstances exceptionnelles il est également couvert à l'arrière par un autre véhicule, lui aussi suffisamment rapproché pour faire ombrage.

⁹¹ La campagne « AU VOLANT, LA VUE C'EST LA VIE » lancée en Avril 2017 par le Mint, avait démontré que 90% des conducteurs au Cameroun avaient des problèmes de vue. Et compte tenu de ce que 90% des informations nécessaires à la conduite passe par la vue, il avait été préconisé à la suite de cette campagne qu'il soit institué la circulation en journée avec les phares allumés sur tous les véhicules.

⁹² M. C., gendarme, SED, Mars 2023.

Il convient de citer enfin, parmi les techniques de camouflage, la couverture de la pluie. Plutôt hasardeuse, elle n'est cependant pas moins exploitée et consiste pour un automobiliste à rouler avec l'absolue certitude de ne point être interpellé, ni même d'être flashé, d'autant plus que les conditions atmosphériques font fuir les contrôles dont les agents à coup sûr ne voudront pas se laisser mouiller. Ainsi malgré la visibilité réduite dans ces conditions, certains chauffeurs préfèrent braver une bonne distance en souhaitant qu'il pleuve le plus longtemps possible, tant qu'à avoir la voie libre.

« Moi je sais, depuis qu'on raconte que les gens là sortent aussi la nuit, qu'il n'y a donc plus qu'un seul moment sûr, où je ne peux pas croiser un radar : c'est quand il pleut. Donc quand il pleut je profite pour bien rouler, même comme ce n'est pas aussi parfois évident. Surtout quand il pleut fortement »⁹³

3. Les décalages des horaires de voyage

Des automobilistes ont adapté leur programme de voyage sur les horaires de service des radars. Certes les radars fixes installés sur la nationale N°3 (Photo 1) sont supposés être fonctionnels 24h/24, mais il reste constant que le dispositif de contrôle est en général allégé pendant la nuit. Un responsable de la Direction des Transports Routiers rencontré dans son bureau au MINT à Yaoundé ne le cache pas d'ailleurs lorsqu'il reconnaît qu'

« il faut une dérogation spéciale pour un fonctionnement hors horaires de services pour les radars semi-portatifs et autres. Parce que un agent public à ses heures de services, de 7h30 à 15h30. Si vous voulez aller au-delà de 15H30, ou fonctionner dans la nuit, il faut une dérogation spéciale (...) que la hiérarchie soit au courant que exceptionnellement vous êtes en train de travailler dans la nuit. Et là ça implique des personnes »⁹⁴.

Toute information confirmée d'ailleurs officiellement par le ministère des transports sur sa page Facebook : *« les contrôles des agents de prévention routière du Ministère des transports ne se font ni le week-end, ni la nuit »⁹⁵*

La RN4, elle, ne dispose pas encore de radars fixes. Ici le champ est encore plus libre dans la nuit, ou en tout cas hors horaires de fonctionnement du service public. Et les automobilistes le savent, qui capitalisent ces espaces horaires pour *« avaler en toute quiétude*

⁹³ M., J., automobiliste, Yaoundé.

⁹⁴ M. G., cadre DTR, Yaoundé, Mars 2023.

⁹⁵ Publication sur page Facebook Ministère Transports, 15 Mars 2021.

des kilomètres »⁹⁶. L'astuce pour la plupart des voyageurs de cet axe routier ayant opté pour ce moyen d'évitement, comme d'ailleurs sur d'autres axes, consiste alors à partir de bonne heure afin de faire une bonne partie du tronçon avant l'installation des agents en charge de la prévention routière. Inversement, même si c'est l'option la moins sollicitée relativement à la première, d'autres aussi prennent leur départ à la tombée du jour, avec la garantie de trouver les barrières de contrôle déjà levées. Quid des radars de nuit ?

*« A vrai dire malgré les annonces, je n'en ai jamais rencontré, et Dieu sait si je voyage de jour comme de nuit. Je pense que même si leurs machines sont capables de flasher de nuit comme ils le disent, le risque est qu'ils ne peuvent quand même pas poster un photographe dans les champs pour qu'il s'aventure dans l'insécurité de la nuit, où des gens pourraient venir arracher leur appareil. »*⁹⁷

4. Les négociations en amont

Le radariste mal caché au bord de la route se prête régulièrement à un jeu de négociations avec les usagers qui, dès qu'ils l'ont repéré, préfèrent très souvent s'arrêter et « étouffer » l'affaire à ce niveau. En effet, lorsque l'usager est flashé, son signalement est communiqué au poste d'interception établi plus loin, où il sera stoppé. Pour empêcher que son signalement soit envoyé, et surtout contourner cette interception où le coût financier est toujours plus important, l'astuce consiste généralement, lorsque le radariste est découvert, à s'arrêter à sa hauteur pour vérifier si l'on a été « pris », et le cas échéant, obtenir au moyen de quelques billets de banque, suppression du flash avant que celui-ci ne soit transmis au poste d'interpellation. Il s'agit en réalité d'amoindrir le coût qui généralement est toujours moins élevé à ce niveau que lorsqu'on arrive effectivement sur la « *table des lamentations* » où les montants des amendes sont certes connus, mais où on n'a plus la chance de bénéficier des mêmes avantages de réduction qu'en amont.

5. Les solutions alternatives

Les solutions alternatives consistent à adopter d'autres modes de voyage qui font éviter aux acteurs les risques d'interpellation et donc de dépenses liées aux lidars. Aussi une autre option de substitut est-elle parfois priorisée. Certains usagers optent alors pour l'emprunt des moyens de transport en commun. L'astuce ici c'est d'abandonner carrément son propre véhicule pour voyager dans un bus de transport en commun. Avec cette option, il n'y a guère de place

⁹⁶ M. SG., automobiliste, Yaoundé, 20/03/2023.

⁹⁷ M. T. E., automobiliste, Mbouda, Juin 2023.

pour le stress d'un quelconque radar à gérer, d'autant plus que l'on change de statut pour devenir plutôt passager et non plus conducteur, sans responsabilité directe avec les cinémomètres. « *Les gens préfèrent les voyages par transport public parce qu'ils ont plus peur de 25.000 que du code de la route* »,⁹⁸ observe un enquêté.

Une autre variante des solutions alternatives consiste à des regroupements entre amis, collègues ou frères dans un seul véhicule personnel, pour minimiser les risques et les coûts, dont celui des amendes éventuelles de radars n'est pas des moindres. Cette stratégie les met bien à l'abri du stress et de l'anxiété créés par la route, qu'ils auraient à bord de leurs véhicules personnels respectifs.

CONCLUSION

Les usagers sont solidaires qui s'adonnent abondamment à divers moyens de renseignement chaque fois qu'il sont engagés en route, ou lorsqu'ils s'apprêtent à s'y engager. L'exploitation de ces divers renseignements obtenus leur donne alors des marges de contournement des radars. Cela ne va pas toujours sans difficultés. Entre les positions indiquées des radaristes et la mobilité de ceux-ci, il faut maîtriser les noms des localités qui sont sur le trajet pour bénéficier effectivement de l'information. Et le tout jusque –là n'est pas gagné. Les préventeurs qui très souvent ont le dernier mot, peuvent encore décider autrement, même lorsque le conducteur a pris toutes les dispositions. Toutes ces stratégies, inconséquentes ou mesurées, traduisent un mal être ou un manque de sérénité dans la conduite automobile relativement aux lidars qui justement génèrent un nouveau type de comportement de route.

⁹⁸ M. PH., automobiliste, Yaoundé, Juillet 2023.

**CHAPITRE III : LES COMPORTEMENTS INDUITS PAR LES
RADARS ROUTIERS**

INTRODUCTION

Les comportements induits par les radars routiers touchent à la fois aussi bien les aspects économiques, humains, que les aspects socio-culturels. Il est aussi question des effets pervers qu'ont générés les radars sans le savoir, sur les comportements des usagers sur les routes. Effets pervers provoqués et aggravés par une signalisation routière calamiteuse. Face aux radars routiers, des jeux d'influence sont nés entre divers acteurs de la scène circulaire

I. LES EFFETS PERVERS DES RADARS ROUTIERS

La conduite automobile sur les axes importants au Cameroun est définitivement influencée par le spectre des radars. Même dans le cas d'un usager qui a au préalable pris soin de se renseigner selon l'un des moyens indiqués précédemment, et qui a même au demeurant confirmé leur absence, les réflexes d'évitement demeurent. Le milieu physique lui-même, en contraignant les usagers à des manœuvres involontaires, est susceptible de les pousser à la faute. Le goudron, offrant des crevasses et autres trous béants à plusieurs endroits surtout sur la RN3, impose en effet aux automobilistes une conduite faite de contorsions devant parfois les obliger à chevaucher malgré eux les lignes continues et se retrouver à rouler en sens inverse pour éviter de se voir crever une roue, abimer une rotule, casser une suspension, renverser son véhicule, ou carrément perdre le contrôle. Toute situation encore plus délicate pendant les pluies lorsque torrents et flaques d'eau stagnantes s'y rajoutent et déroutent parfois le conducteur incapable dans ces conditions d'apprécier la profondeur d'un trou ouvert sur la route.

1. Les freinages intempestifs

En raison des incohérences dans la signalisation soulignées plus haut, les manœuvres de conduite imposent très souvent, sur les nationales au Cameroun, une brusquerie de freinage soit parce qu'un panneau limitatif de vitesse masqué dans le maquis s'est dévoilé très tard au conducteur, soit parce que, roulant sous une vitesse maximale recommandée de 110km/h, celui-ci débouche subitement, sans aucun signe annonciateur ni sans un danger apparent, sur un panneau de 60km/h comme c'est le cas dans la localité de Ebombé, sur la nationale N°3. Ici la distance entre le panneau de 110 Km/h (photo 22) après lequel le chauffeur vient de lancer son moteur, et le panneau de 60km/h (photo 23) qui se dresse subitement devant lui et le contraint à ralentir, fait à peine 500 mètres.

Planche 6 : Panneau limitatif sur la RN3

Source : Bertrand Bruno ATSONA, Juin 2023.

Devant une telle succession de panneaux indiquant une variation de vitesses presque d'un extrême à l'autre, l'utilisateur n'a pas d'autre choix que d'appliquer un freinage démesuré, s'il ne veut pas se faire prendre par un cinémomètre embusqué. La manœuvre est si désagréable, si

inconfortable qu'elle révolte, observe un syndicaliste, parlant d'autres cas de signalisation à problèmes.

« Ça crée une rébellion. C'est-à-dire vous êtes en conflit avec le signalisateur de la route. Vous vous demandez comment est – ce qu'il a pu mettre ici un panneau de 70 alors que c'est un endroit pour 110 ? Qu'est-ce qui a pu expliquer ça ? Vous n'avez pas de réponse »⁹⁹,

Par ailleurs, ces freinages intempestifs présentent d'autres risques, ceux de provoquer un accident ou même de se faire agresser. En effet, en réduisant la vitesse pour respecter la signalisation, l'automobiliste peut être bousculé à l'arrière par un camion ou un gros porteur qui le suivait et qui, lui, n'a pas du tout l'intention, comme son précédent, de se discipliner à cet endroit, ou alors n'a même pas du tout remarqué le panneau objet du ralentissement de l'autre. Certains témoignages recueillis ont fait état de ce que le klaxon assourdissant et surtout affolant d'une semi-remorque a fait paniquer et même étourdi un jour sur la RN3 une conductrice freinant sur un panneau, au point où l'infortunée, ayant perdu le contrôle subitement, s'est retrouvée finalement dans la broussaille. Quoi que n'ayant pas été physiquement touchée, la dame sous l'effet de panique suite au retentissement du klaxon trop proche dans son dos n'avait pas pu maîtriser son véhicule. Un autre automobiliste, ayant eu moins de chance que la dame précédente, nous raconte son cas :

« revenant à Yaoundé après un weekend à l'ouest, je roulais normalement, respectant tous les panneaux, surtout que j'avais ma famille avec moi dans le véhicule. C'est ainsi qu'au niveau de Banekane, je découvre une plaque de 50. Pour éviter tous les risques, je réduis ma vitesse à 40. Je précise qu'à ce niveau on sort d'un viaduc, et on est dans un virage. Ne me doutant de rien, j'évolue donc avec la précaution de rester dans la marge recommandée. C'est ainsi qu'un bus de « Mangwa Boys » sort à toute allure derrière, ignorant cette signalisation, et me percute par l'arrière et m'envoie faire un tonneau duquel nous ne ressortons que de façon miraculeuse. Ma voiture toute broyée n'était plus qu'une épave »¹⁰⁰.

Des cas des usagers percutés par l'arrière parce que freinant brusquement à la découverte tardive d'un panneau sont d'ailleurs nombreux.

De telles situations, finalement embarrassantes, n'offrent guère d'autre choix à l'utilisateur que de violer alors le panneau, au risque de se faire écraser à l'arrière. *« Ce qui fait que nous ne respectons pas, c'est le danger d'être percuté par l'arrière que nous voulons parfois éviter*

⁹⁹ M. DF., syndicaliste, Yaoundé, Février 2023.

¹⁰⁰ M. P., automobiliste, Yaoundé, Juillet 2023.

aussi »¹⁰¹, nous a confié un enquêté. Toute chose confirmée par un second informateur qui mentionne d'ailleurs un autre danger, celui de donner l'occasion aux malfrats d'attaquer la voiture qui va à faible allure surtout dans la nuit, comme cela est quelquefois arrivé : « *Les dangers du radar en nocturne c'est que le véhicule qui vous suit derrière vous botte le derrière, ou encore que les malfrats vous dépouillent, profitant de la vitesse réduite.* »¹⁰²

Cette situation est effectivement d'autant plus embarrassante que le code communautaire de la route lui-même indique simplement que « *Tout conducteur qui veut ralentir de façon notable l'allure de son véhicule doit s'assurer au préalable qu'il peut le faire sans danger ni gêne excessive pour d'autres conducteurs Il doit en outre indiquer son intention clairement et suffisamment à l'avance (...)* ». ¹⁰³ Or, en prenant les précautions de ralentir sans gêner ses suivants, le risque d'être flashé exactement à la hauteur de la plaque comme c'est souvent le cas est bien grand. Même si à la Gendarmerie nationale, les radaristes se défendent de ne se placer qu'après 300 mètres au moins à partir du panneau.

La succession de panneaux de 110km/h à 60 km/h décrite plus haut est d'ailleurs reconnue au ministère des travaux publics comme une signalisation dépassée. En effet, le Chef de la Cellule des équipements et de la sécurité des infrastructures en charge de la matérialisation des routes a confié avoir « *déjà bouclé une inspection* » sur la nationale numéro 3, où il est prévu de supprimer d'ailleurs tous les panneaux de 110 km/h qui n'obéissent plus au contexte sociologique et infrastructurel actuel. « *Tous ces panneaux seront supprimés, insiste-t-il, le plafond devant être à 100km/h quand il fait beau temps, et 90 km/h quand il pleut* ». ¹⁰⁴

2. Les vitesses de récupération ou de rattrapage

Après franchissement d'un poste de contrôle, où au sortir des zones de lidars dans lesquelles les usagers ont été contraint de modérer leur allure pour ne pas « tomber », c'est l'accélération à fond, en attendant d'entrer dans la prochaine zone à risque où de nouveau, ils vont se conformer. Autrement dit, le rythme au cours du voyage est alterné entre modérations et excès. Modération à l'approche de chaque poste de radar signalé, excès dès franchissement. Un excès vraiment incontrôlé où des chauffeurs donnent l'impression d'une libération, d'une vraie sortie de prison.

¹⁰¹ Triade avec NG, P et A.

¹⁰² M. SO, automobiliste, Yaoundé, Février 2023.

¹⁰³ Code Communautaire de la route, Editions SAAGRAPH, 2002 Art 95.

¹⁰⁴ M. A. D., MINTP, Cellule des équipements et de la sécurité des infrastructures, Yaoundé, Juin 2023.

Pire encore lorsque le chauffeur a été amendé, la colère et le sentiment de vengeance l'animent au sortir du poste de contrôle. Tel un défoulement, il se lance dans une vitesse excessive qui lui sert d'exutoire : « *quand je suis parti de là j'avais la rage, si bien que ce sont les passagers qui me suppliaient encore d'aller doucement* »¹⁰⁵, raconte un enquêté ayant été malmené dans un poste de contrôle.

Au-delà des vitesses de récupération observées, il y a aussi les vitesses d'anticipation à faire pour « *liquider une bonne partie de la route avant que les radars ne s'installent* »¹⁰⁶, comme le justifie un usager rencontré à un poste de contrôle. L'astuce ici consiste à sortir suffisamment tôt, de bonne heure et courir à toute allure, bravant toute sorte de risques, quitte à se donner les chances de réduire avant la levée du jour, le trajet susceptible d'abriter encore un contrôle, et donc la probabilité de rencontrer le moins possible de cinémomètres souvent nombreux sur un axe. On peut en effet traverser durant certains weekends, quatre postes de contrôle pour la prévention routière, sur la nationale numéro 4.

3. L'anxiété au volant

Les plus chanceux qui ont obtenu des renseignements sur la situation de la route peuvent rouler sereinement. Et encore ! La mobilité des radaristes ne garantit pas l'entière sérénité. De plus, même les renseignements obtenus ne garantissent pas la sérénité tant que l'on ne maîtrise pas les noms des localités où ils sont installés. Pour ceux n'ayant pas obtenu ces renseignements au préalable, le voyage est tout autant entouré d'incertitudes, d'interrogations, d'appréhensions à la lisière de l'anxiété. Sont-ils là ? Où peuvent-ils se cacher ? Y a-t-il eu des plaques traversées mais ayant échappées à l'attention ? Comment va-t-on gérer la situation si on est pris ? A-t-on déjà été flashé quelque part et donc le sort est déjà scellé ? Les incertitudes sont permanentes. L'automobiliste scrute plus la présence des pandores que les situations à risque de la route. Il conduit moins selon les exigences du code rousseau que selon la peur d'un hypothétique radar qui serait embusqué. L'attention est portée sur le moindre spectre d'un gilet rouge ou de quelques balises que l'on peut apercevoir au loin. Au point où chaque riverain habillé dans cette couleur trompe instinctivement la vigilance du conducteur et lui impose un freinage instinctif, avant qu'il ne se ravise chaque fois. Cette attitude est d'autant plus aggravée pour l'utilisateur qui a déjà été victime d'une « injustice » de radar.

¹⁰⁵ Triade avec NG., P. et A.

¹⁰⁶ Anonyme.

L'anxiété est aussi créée et nourrie abondamment par la matérialisation de la route contre laquelle l'usager entretient sans cesse des ressentiments durant le voyage. Ainsi que nous l'avions relevé précédemment, la signalisation routière recèle quelques incohérences qui font le lit de nombreuses frustrations chez les usagers. Sans le vouloir et sans le savoir, ceux-ci entrent instinctivement en conflit avec une matérialisation de la route qu'ils assimilent vite plutôt à un piège. Ainsi certains panneaux limitatifs de vitesse qui se justifient mal parce que indiquant une dangerosité difficilement défendable, se dressent finalement tels de motifs de violence que les automobilistes assument mal.

« Honnêtement, quand le radar se place par exemple derrière un panneau de 30km/h et te sanctionne d'avoir fait à 35km/h, est-ce que à 35km/h un conducteur est si dangereux ? (...) A 110km, on peut être dangereux. A 90km, on est dangereux. Mais à 50km/h pour un véhicule de tourisme, on n'est pas dangereux. Donc si on savait que le radar est en route pour nous sanctionner à partir d'un seuil de vitesse réellement dangereux, ... mais quand on est là on traque pour moins de 50km/h, pour moi ça n'a pas de sens. Il n'y a aucun seuil tolérable pour le radar »¹⁰⁷

De même, le conducteur qui cherche désespérément le panneau devant mettre un terme à la limitation de vitesse qu'il vient précédemment de traverser entre souvent dans une épreuve de nerfs, surtout quand ce cas de figure se présente de manière répétitive. Le temps qu'il met pour parcourir la distance sur laquelle il recherche la fin de limitation est un temps de tous les stress où il ne voit que du gâchis.

Au final, la conduite, au lieu de retenir de façon attentive la concentration du conducteur, l'expose plutôt à une suite de dispersions et d'inconnus, bien plus troublants. Ainsi les contraintes et l'incertitude sont-elles si prégnantes sur son activité que le conducteur finalement évolue plutôt sous le stress, au lieu du confort ou du plaisir qu'il devrait tirer légitimement de son art, l'art de conduire. « *L'incertitude, de son côté, augmente l'anxiété* »¹⁰⁸, soulignent fort opportunément Raymond BOUDON et Paul LAZARFELD. Il est significatif que les automobilistes ressentent et expriment en termes de soulagement l'absence des radars, devenue ainsi une obsession. C'est incontestablement un effet pervers et un effet inverse du rôle attendu d'un radar sensé assurer la sécurité. C'est un effet perturbateur pour la conduite automobile, que Nicholas SCHOFFER tente dans un autre contexte de relativiser : « *une société qui n'est pas perturbée risque la sclérose et la mort à brève échéance (...) sur tous les plans, le rôle des*

¹⁰⁷ M. DF., syndicaliste, Yaoundé, Février 2023.

¹⁰⁸ BOUDON, R., et LAZARFELD, P., *L'analyse empirique de la causalité*, Paris, Maison des sciences sociales, 1969, p. 122.

perturbateurs est important. »¹⁰⁹ Certainement parce qu'ils tiennent en éveil les acteurs sociaux. Mais, ces perturbateurs ne demeurent pas moins nocifs.

4. La fatigue et la somnolence

L'usager qui s'est résolu à rouler conformément aux exigences de la signalisation routière est obligé d'adopter alors une vitesse modérée durant tout le voyage. Cela implique une certaine allure qui malheureusement présente quelques risques de fatigue, voire de somnolence. Ici, les défis et autres assauts qui tiennent habituellement un conducteur en éveil sont absents, et font place à la monotonie. Les enquêtés sont nombreux qui le confirment, à l'instar du syndicaliste DF : « *Quand on va sur une nationale à moins de 60km/h, la tendance est à se fatiguer, parce qu'on n'a pas l'impression d'être dans l'action (...)* Parce qu'il y a aussi dans la conduite une *mentalité chevaleresque. La voiture est un cheval moderne, et un chevalier est un guerrier* »¹¹⁰ ; ou encore à l'instar de cette informatrice : « *Je n'ai pas de sensation quand je vais à 80. J'ai l'impression de faire du sur-place* »¹¹¹.

Effectivement la voiture est un outil de mobilité avec lequel la tendance couramment rencontrée est celle de repousser toujours les limites, de tester parfois soi-même ses propres aptitudes, ou d'éprouver les performances de son moteur. A défaut, c'est la somnolence, si aucune curiosité particulière ne maintient l'usager en éveil. Dans un véhicule qui roule à très grande vitesse, peu de passagers peuvent encore s'endormir parce que attendant simplement le moment où l'incident va se produire. Et inversement, un véhicule à l'allure lent devient un berceau ennuyeux et propice pour le sommeil des passagers et même du chauffeur. En témoigne cette expression régulièrement entendue dans les transports à l'endroit des chauffeurs lents : « *ta vitesse-là fait dormir, chauffeur* »

5. Les dépenses supplémentaires générées

Les prévisions de voyage intègrent désormais des frais de route supplémentaires chez certains automobilistes, dans la perspective d'éventuelles amendes. Même pour ceux qui sont bien renseignés de la procédure qui consiste à être entendu sur procès-verbal en cas de flagrant délit d'infraction constatée par les équipes de prévention routière, la préférence reste le paiement en cash de l'amende y relative, à défaut de n'avoir pas pu négocier en amont, là où on a été flashé. Le risque étant toujours plus grand de subir à la longue d'autres pénalités, le

¹⁰⁹ SHOFFER, N., *La Ville cybernétique*, Edition Denoël, Paris, 1972, p. 48.

¹¹⁰ M. DF., syndicaliste, Yaoundé, Février 2023.

¹¹¹ Mme B., automobiliste, Yaoundé, Juin 2023.

choix d'en finir une fois est tout justifié. Pour autant, des prévisions doivent être faites pour ne pas être pris de court au cas où l'on serait tombé. Les radars étant définitivement une incertitude sur laquelle personne ne peut parier, préparer son voyage désormais consiste à apprêter aussi des frais supplémentaires de route qui ne sont plus seulement les frais usuels de péage, ni des frais éventuels d'un pneu à crevé à remplacer ou de pannes quelconques, mais aussi et surtout les frais pour radars éventuels.

Ici, c'est une sorte de prolongement du ressenti qui habite les usagers, même les plus préparés, durant le voyage. Beaucoup ruminent en route cette colère quand à dépenser sur un phénomène dont l'efficacité peine encore à les convaincre.

II. LES JEUX D'INFLUENCE

1. Le profil des acteurs

Sur les routes circulent plus généralement tout type de véhicules : camions carrosserie pour transport de marchandises, remorques et semi-remorques, camions citernes pour carburants, bus et minibus faisant l'interurbain de transport en commun des passagers¹¹², véhicules de tourisme et particuliers, les motos, etc... Quelque fois, on peut rencontrer des tracteurs agricoles ou forestiers, et les engins de manutention. Ces types de véhicules intègrent également des voitures de l'administration publique, de l'armée, des ONG locales ou internationales, et celles des entreprises diverses. Dans la catégorie des bus, les compagnies de transport connus ou non sont bien visibles de par leurs enseignes.

La classification des véhicules faite par le Code communautaire de la route est plus explicite et n'est point étrangère à la réalité sur ces axes routiers :

- « *véhicule articulé* »,
- « *véhicule prioritaire* »,
- « *véhicule encombrant* »,
- « *véhicule ou appareil agricole forestier* ».

On retiendra que :

« le terme «véhicule prioritaire» désigne tout véhicule des services de police, de gendarmerie, des cortèges présidentiels, de lutte contre l'incendie,

¹¹² « Le terme "transport en commun des personnes" désigne le transport de plus de neuf personnes y compris le conducteur. Les enfants au-dessous de dix ans comptent pour une moitié de personne lorsque leur nombre n'excède pas dix ». (Arrêté N° 003959/A/MTPT du 23 juillet 1991 portant réglementation de l'aménagement de l'exploitation des véhicules de transport en commun des personnes et des véhicules de transports mixtes Art 2(1)).

ambulance ou véhicule de secours médical signalé comme tel et effectuant une intervention, corbillard ou autre véhicule transportant effectivement une dépouille mortelle et signalé comme tel »¹¹³

Tous ces types différents de véhicules aux immatriculations les plus variées (IT, CA, CMD, CD, CC, SEN, PM, AN... etc...) se partagent donc les mêmes routes, mais avec souvent des « droits » différents. Les uns se donnant des libertés que les autres ne peuvent se permettre, créant au passage des confusions dans la circulation. Il est à préciser que les passages, certes rares des convois des officiels (président du SENAT, président de l'Assemblée Nationale, Premier Ministre) créent des perturbations protocolaires, faisant se ranger sur le bas-côté de la route les autres usagers pour céder le passage.

C'est donc une variété de modèles, de coupes et de marques de véhicules qui se partagent les mêmes espaces routiers. Des grosses cylindrées les plus luxueuses aux guimbarde les plus difformes, des versions surannées aux « dernières sorties », tout y passe. Et c'est souvent le prétexte pour les propriétaires fortunés de se différencier et de s'affirmer. Sans le vouloir, un conducteur qui se voit dépasser par une autre voiture de moindre calibre se met à accélérer pour dépasser celui qui vient de le doubler, quitte à être flashé, juste pour éprouver la puissance comparative de son bolide et surtout faire savoir à l'autre qu'il a osé commettre un impair. Le temps de cette « concurrence », les enjeux de sécurité sont vite oubliés. C'est à juste titre que Armand L. ESSOMBA souligne que :

*Si cependant d'une part, la rue abolit en un certain sens les hiérarchies sociales, professionnelles et autres types de différences, il n'en demeure pas qu'elle constitue en contexte de circulation véhiculaire aussi, un temps et un lieu de distinction sociale, qui nourrit mains fantasmes avec en fond des enjeux de pouvoir et de domination symbolique.*¹¹⁴

Qu'importe le risque, il faut prouver aux autres qu'on a quand même la dernière version dont le coût vaut absolument son pesant d'or, et que l'on peut donc tenir le monde en respect ! Cela est d'autant plus remarquable que la technologie est chaque jour évolutive et un peu plus performante chez les concessionnaires qui, de la production d'une version à l'autre, intègrent de nouvelles fonctionnalités au point où la sortie d'une marque de voiture se voit disqualifiée au profit d'une nouvelle, en très peu de temps seulement. La société moderne étant aussi essentiellement une société de consommation, les besoins, fantaisistes ou sérieux ne manquent

¹¹³ Règlement n°040/01 - UEAC 089 - Cm - 06 portant adoption du code communautaire révisé de la route art 2(61)

¹¹⁴ LEKA ESSOMBA, A., *Mobilités quotidiennes et identité urbaine au Cameroun...*, pp. 47-48.

pas tant que la mode dicte sa loi et met au pas les consommateurs. Des témoignages d'ailleurs ont révélé que certaines personnes, pour davantage s'affirmer, surtout après une « frustration » subie par un dépassement en route, ont décidé dans l'urgence de changer leurs modèles de voiture.

Cette attitude est si manifeste, tant et si bien qu'une voiture de grand calibre qui respecte la signalisation fait plutôt finalement l'objet de curiosités, de railleries et de moqueries en route. Et pour cause ! Les usagers sont si habitués à voir cette catégorie narguer le monde que l'on doute de la sincérité de celui qui en fait abstraction.

*« Quand nous on voit un bao qui roule aussi comme nous autres en route on se dit que soit c'est un bleu, soit c'est juste le chauffeur qui n'est pas avec son patron. Vous savez que parfois les chauffeurs, quand les patrons les envoient, se retrouvent aussi à faire le ramassage en route. En dehors de ça, nous on sait déjà que les grosses voitures des bobo-là n'ont jamais le temps à perdre en route. Je ne sais pas comment eux ils gèrent les radars ».*¹¹⁵

Ici entre en scène « le biais de supériorité ou de surconfiance »¹¹⁶, qui va même au-delà de la simple puissance du bolide à brandir, pour faire étalage aussi de son appartenance à une certaine classe sociale, celle des privilégiés, celle de ceux qui ne perdent pas le temps en route, comme les autres, par peur de déboursier une minable somme de 25.000frs. Puisque c'est bien de cela qu'il s'agit en filigrane. Ainsi les « stars », les « hommes d'affaires puissants », « les personnes « élues », choisies, éminentes, distinguées »¹¹⁷, etc... tiennent-ils à montrer la différence de leurs statuts ! Ils ne manquent pas de moyens, ils sont prêts à en user, en payant et en passant aussi vite. Peu importe le nombre de postes à franchir dans ces conditions, les moyens ne manquent pas. La prévalence de l'apparat finalement supplante les questions de sécurité routière. C'est dans ce contexte que Florent VARET et autres observent justement que « la mobilité ne se résume pas à une simple activité physique, mécanique ou technique. Elle est aussi éminemment sociale »¹¹⁸ Il arrive certes, et c'est rare, que les choses ne se passent pas toujours comme ces « grands » ont prévu :

« un jour, j'avais une urgence à Yaoundé et j'avais déjà apprêté de l'argent pour les radars éventuels, parce que je n'entendais pas perdre le moindre temps en route à respecter les plaques. J'ai donc été effectivement interpellé quelque part vers Pouma, et je savais que ce n'était qu'une histoire de 25.000.

¹¹⁵ Triade avec NG, P., et A., Yaoundé,

¹¹⁶ NGUETSA, R., "Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier... 2012, p.50.

¹¹⁷ LACOUMES P., et NAGUELS C., *Sociologie des élites délinquantes*, Ed Armand Colin, Paris, 2014. p. 25.

¹¹⁸ VARET, F. et al., "Comportement dans l'espace routier : le rôle des attentes sociales", *Le Journal des psychologues*, N°260, 2018.

Je me suis donc précipité à sortir mes 25.000 pour aller sur la table où mon dossier récupéré venait d'être déposé. Pendant que je tendais l'argent au gendarme-là en désignant mon dossier, j'ai remarqué que le gars ne se pressait pas à me servir. Il prenait tout son temps pour établir les reçus à ceux qui étaient là à marchander, et je ne comprenais pas pourquoi, alors que mon argent était prêt. Quand j'ai essayé de lui faire comprendre que j'étais pressé, il m'a carrément répondu sur un ton très calme, qu'il le savait. Mais visiblement il ne se gênait pas pour me libérer. Quand je l'ai bousculé une troisième fois, c'est alors qu'il s'est mis à me poser quelques questions : Qu'est-ce que je fais dans la vie ? Est-ce que j'ai une femme ? Des enfants ? Leurs âges ? Est-ce que je les aime ? Au début je ne comprenais pas encore. Après le gars a enchaîné : pourquoi je veux mettre ma vie en péril ? Est-ce que je me suis demandé ce que deviendront ces enfants sans moi ? Ce qu'advient de mes affaires ? Est-ce que je pense que tout pour eux, agents de la prévention routière, se réduit à collecter l'argent ? Et patati et patata... C'est ainsi qu'il m'a demandé de partir avec mon argent et de rouler doucement. J'ai d'abord cru à une blague. Au point où quand je me retournais pour partir, j'avais l'impression qu'il me rappellerait pour prendre cet argent, ou que l'un de ses collègues allait m'interpeller. Mais à dire vrai et je dois vous avouer que ce monsieur m'avait tellement touché que quand je continuais le voyage, j'avais toujours l'impression qu'il me parlait. C'était vraiment une leçon »¹¹⁹

2. Le flou des procédures

Si comme il a été relevé, le cadre normatif peine à s'affirmer, il est davantage évident que les usagers peinent à s'approprier les règles de la chose et à s'en accommoder. Pour le syndicaliste ND,

« il y a une inculture du phénomène de radar. Son entrée chez nous avait été une entrée sans communication avec la population cible. C'est-à-dire le ministère ou la gendarmerie, unilatéralement estime qu'ailleurs le radar marche, et l'importe à l'intérieur du pays, comme un instrument de répression. Et vous savez que le citoyen, lorsqu'il a l'impression que le produit qui lui est présenté vient sous forme de conflit, il y a un rejet »¹²⁰

Aussi, soit du fait de la formation questionnable des chauffeurs, soit du fait des intérêts divers justifiant le flou savamment entretenu autour des procédures, la gestion des radars reste polémique. Une observation menée auprès d'un poste d'interception donne en réalité à voir des fortunes diverses, pour les mêmes infractions. Certains usagers tombés en flagrance de non-respect de limitation de vitesse, de chevauchement de ligne continue ou d'excès de vitesse y séjournent des heures durant faute de n'avoir pas payé comptant leur amende, alors même qu'ils

¹¹⁹ M. TC., automobiliste, Douala,

¹²⁰ M. DF., syndicaliste, Yaoundé, Février 2023.

réclamaient d’être entendus sur procès-verbal afin de pouvoir continuer leur voyage, comme le stipule le Code de procédure pénale. En effet, lorsqu’un contrevenant arrive à ce niveau, il doit être auditionné sur procès-verbal (voir modèle aux Annexes), lequel est acheminé ensuite au parquet où ce contrevenant sera appelé plus tard à comparaître. Les OPJ de circonstance décident généralement autrement, au point de retenir le contrevenant parfois jusqu’à la fermeture du poste, afin qu’il consente enfin à perdre quelques plumes., comme le raconte un informateur infortuné :

*« Une fois que tu es en infraction et tu dis que je n’ai pas d’argent, on te tourne on te perd le temps on s’occupe seulement de ceux qui sont en train de payer, parce que on veut que tu laisses à tout prix quelque chose (...) De 25.000 on descend à 15000, quand tu dis que tu n’as pas ils vont jusqu’à 5.000. Pour finir ils m’ont pris 3.000 m’ayant bien perdu le temps ».*¹²¹

Concernant les cas de personnes entendues effectivement sur procès-verbal, certaines sont notifiées plus tard par appel téléphonique d’un huissier leur indiquant le jour et le lieu de l’audience. Mais les procédures ne sont pas toujours si diligentes. Un usager témoigne :

*« Récemment un huissier de Yaoundé m’a appelé pour me dire que j’ai une contrainte par corps auprès du tribunal de grande instance de Bafia et que j’ai audience le 21 novembre 2023, faisant suite à une interpellation que j’avais eu plus d’un an auparavant. A l’époque c’était une histoire de chevauchement de la ligne continue, pour laquelle ils m’avaient entendu sur procès-verbal. J’avais même cherché à négocier à la fin mais ça n’avait pas marché »*¹²².

Un autre a confirmé avoir lui aussi connu semblablement le même cas : *« pour lui (le précédent cas), ça peut encore prendre 6 mois à 1 an. Si je peux le conseiller, c’est qu’il attende qu’on l’appelle à nouveau j’ai eu à gérer un souci pareil le mois passé pour un acte qui s’était passé en mars 2021 »*¹²³

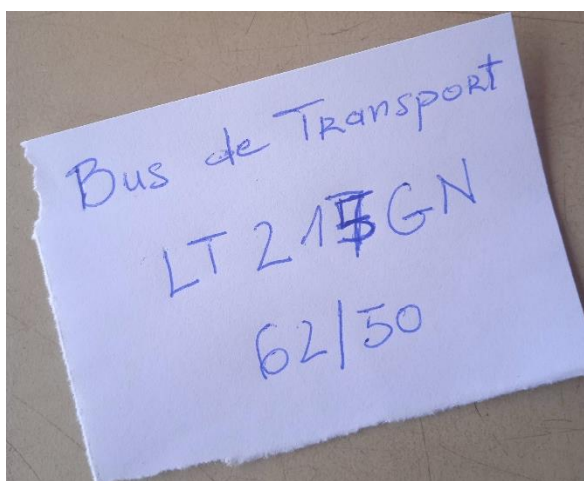
Le flou aussi est constatable au niveau des coupons de papiers sur lesquels sont relevées, au poste d’interpellation, les vitesses et l’identifiant d’un véhicule flashé en amont.

¹²¹ Entretien en triade avec NG, ...

¹²² M. EM., automobiliste, Yaoundé, Aout 2023.

¹²³ M. Z., automobiliste, Yaoundé, Aout 2023.

Planche 7 : Coupons de numéros d'immatriculation transmise



(Falsifié)



(Authentique)

Source : Enquête de terrain, 23 Juin 2023.

Le relevé falsifié (élément 1 de la Planche 7), contrairement au coupon authentique (élément 2 de la Planche 7) ne garantissent point une sincérité des données initialement communiquées, ce qui très souvent ouvre un champ aux contestations nourries par la résistance de ces équipes de montrer promptement au contrevenant les preuves de l'infraction commise. On assiste alors dans certains cas à un dialogue de sourds. Un gendarme explique :

« lorsque vous arrivez dans un poste d'interpellation, si vous tombez sur moi par exemple, je vais clairement vous expliquer ce que vous avez fait. Il faut être de mauvaise foi pour ne pas comprendre qu'effectivement vous n'avez pas péché. Je vais vous faire asseoir pour vous expliquer. Si vous ne comprenez pas ce que je ne vois pas une autre personne qui va vous faire comprendre »¹²⁴.

Ici parfois, « c'est l'équilibre de tensions propre à chaque configuration qui permet de définir les marges d'exercice de la « liberté » ou du « pouvoir » ». ¹²⁵

C'est finalement une gageüre de prévoir ce qui adviendrait à un poste d'interception à la suite d'une infraction constatée. Cela semble relever du secret des préventeurs. Un responsable du Mint donne une approche parmi plusieurs :

« Ça dépend de la mission de la journée. On peut même procéder à la rétention du permis de conduire du contrevenant, qu'on remet à la Brigade Nationale, qui elle, peut envoyer à la cellule juridique. Un rapport de contrôle

¹²⁴ M. C., gendarme, SED, Mars 2023.

¹²⁵ Norbert Elias, *La Société des individus*, Fayard, Pocket, Paris, 2016, p. 17.

est déposé dans les 48 heures. A ce niveau, le contrevenant peut être soit amendé, soit justifié tout simplement »¹²⁶

Photo 13 : Reçu d'un usager ayant payé son amende

REPUBLIC OF CAMEROON
PAIX - TRAVAIL - PATRIE

REPUBLIC OF CAMEROON
PEACE - WORK - FATHERLAND

RECEIPT OF PAYMENT OF FIXED FINE
REÇU DE PAIEMENT DE L'AMENDE FORFAITAIRE

IN 2388372

MINISTRY OF JUSTICE
MINISTERE DE LA JUSTICE

Nom et prénoms du contrevenant TANE K DJIKE
Name and surnames of the offender

Nature et classe de la contravention 4^oC
Nature and class of the simple offence

Procès-verbal n° 0388372
Report no. (en lettres et en chiffres) (in figures and words)

Montant de l'amende forfaitaire 25 000 CFA
Sum of fixed fine

Date de versement 05.03.2023
Date of payment

Fait à BANTOUM le 05.03.2023
Done at on the

Le contrevenant
The offender

L'agent verbalisateur
The officer

Imprimerie Nationale - Yaoundé

Source : Bertrand Bruno ATSONA, Mars 2023.

3. Le trafic d'influence

L'activité de la conduite automobile engage certes le conducteur dans des mouvements et un rôle strictement individuels et personnels, mais il n'est pas rare que ce dernier soit soumis aussi à des influences externes. Sans évoquer les cas où c'est le conducteur lui-même qui met à contribution ses passagers dans la lecture et la prévision des panneaux ou des ralentisseurs à traverser durant le voyage, il s'agit ici notamment des passagers qui, forts de leurs personnalités ou de leurs carnets d'adresses, demandent expressément au chauffeur de ne tenir aucun compte des limitations de vitesse indiquées dans la signalisation le long du voyage, en les rassurant de ce qu'ils prendraient en charge la situation en cas d'interpellation. Le chauffeur alors garanti de ce qu'il sera protégé en cas de contrôle roule sans précaution particulière de sécurité routière. C'est le cas avec cet informateur qui a avoué que « parfois les passagers nous demandent de rouler sans tenir compte des radars ou des plaques de limitations. Quand on nous prend, ils

¹²⁶ M. MB., Mint, Janvier 2024.

*appellent au téléphone et on nous laisse passer. Parfois le passager se présente lui-même et on donne seulement le café ».*¹²⁷ Nous avons d'ailleurs, en observation directe, été témoin lors d'une descente sur le terrain, d'une interpellation d'un pickup et d'une Toyota Prado, interceptés tous les deux à un poste établi à Ebombé sur la nationale N°3. Il avait suffi au chauffeur du pickup en tête de lancer de sa vitre à peine baissée « *j'escorte le ministre ! j'escorte le ministre !* », pour que les gendarmes lèvent la barrière. Dans la luxueuse Toyota Prado aux vitres fumées qui le suivait, il était difficile de confirmer la présence d'un ministre, mais les pandores en tout cas n'avaient pas voulu se risquer à une vérification !

Un autre cas semblable mais finalement dramatique s'est produit récemment sur la nationale numéro 4 :

*« un camion militaire qui transportait la dépouille d'un ancien militaire décédé. Sa femme, la veuve, elle-même militaire, suivait le camion dans sa propre voiture banalisée. Quand le camion a franchi un poste de contrôle de prévention routière, la petite voiture qui le suivait de quelques mètres derrière a été stoppée, le chauffeur n'a pas voulu s'exécuter. Les gendarmes ont poussé la herse en route, ça a percé toutes les roues jusqu'à il a même manqué de peu un tonneau. La dame a appelé ses collègues militaires dans le camion devant qui était déjà avancé, et les gars sont retournés. Ils ont alors tabassé copieusement tous les gendarmes qui étaient présents sur les lieux »*¹²⁸.

Telle est une manifestation du trafic d'influence dont sont victimes ou auteurs, les acteurs. « *La structure et la forme du comportement d'un individu, dit Norbert Elias, dépendent de la structure de ses relations avec les autres individus* ». ¹²⁹ C'est un cas des interactions en situation de face à face que développe l'interactionnisme de Howard Saul BECKER. En effet, il est question d'un jeu de rôles et d'attributs sociaux dans lequel sont mobilisés routines, rites et stratégies de « *la présentation de soi* ». ¹³⁰ Il est difficile d'imaginer à l'inverse des acteurs d'une autre couche sociale prétendre à un tel traitement. D'ailleurs, il est constant que la

« différence de traitement est attribuée au statut social des personnes : les élites bénéficient d'un prestige social, d'une présomption de moralité et de capacité de protection. De plus, les pouvoirs qu'elles exercent suscitent une forte crainte révérencielle. Les possibilités de mise en cause et de stigmatisation des élites s'en trouvent d'autant limitées. A l'inverse, les membres des classes populaires disposent de peu de ressources tant

¹²⁷ Triade avec NG., P., et A. automobiliste, Yaoundé, Mars 2023.

¹²⁸ M. PH., automobiliste, Yaoundé, Juillet 2023.

¹²⁹ NORBERT, E., *La société des individus*, Fayard Pocket, Paris, 2016, p. 104.

¹³⁰ ALPE, Y. et al., *Lexique de sociologie*, Paris, Dalloz, 2007.

matérielles que symboliques. De plus, un préjugé d'immoralité pèse sur elles. Leur mise en cause et leur stigmatisation en sont d'autant plus facilitées. »¹³¹

Les hommes de tenue aussi bravent très souvent les barrières de contrôle. Par solidarité de corps, ou par souci de ne point commettre une éventuelle insubordination vis-à-vis de l'utilisateur qui pourrait être plus gradé, les postes de contrôle sont généralement perméables aux militaires, gendarmes et policiers. Le sachant d'office, ceux-ci ne sont plus précautionneux sur les exigences du code de la route qu'ils transgressent alors allègrement, gênant même au passage dans leur « immunité » les autres usagers. Qu'ils conduisent leurs véhicules personnels ou qu'ils soient à bord des véhicules de fonction aux immatriculations en évidence, les comportements ne varient pas.

4. Une hiérarchisation des priorités

La société moderne induit une mobilité incontestable des personnes et des biens. Dans un tel contexte, les agendas des acteurs sont souvent si contraignants entre rendez-vous d'affaires, réunions professionnelles, et autres impératifs familiaux, qu'ils doivent sérier les problèmes et les hiérarchiser afin d'en établir un agenda conséquent. D'où la nécessité de reléguer à d'autres plans certaines considérations, pour se focaliser essentiellement sur les urgences de temps. Vu sous ce prisme, un voyage dans un environnement de radars évacue certaines considérations de sécurité. Entre l'option de respecter la signalisation avec la longue durée du voyage que cela implique, et celle de braver cette signalisation en payant simplement l'amende qu'il faut chaque fois mais avec l'avantage de rattraper une affaire autrement plus rentable, le choix à faire n'est qu'une évidence. « *Vous croyez vraiment que je peux rater les millions, ou certains rendez-vous juteux à cause de 25.000 que j'évite de payer en route ? En tout cas, même si moi je peux négliger, je connais des amis qui n'oseraient pas* »¹³², affirme l'informateur M. T. Encore faudrait-il que les gendarmes ne décident pas autrement, comme cela a été supra relevé pour un cas qui malgré son argent prêt à payer, a connu un autre traitement.

CONCLUSION

Si l'objectif des radars routiers qui est de réduire les excès de vitesse est poursuivi chaque jour par le Mint, il est à noter qu'il se crée en marge de cette activité d'autres comportements et d'autres effets non maîtrisés. Déjà le profil des acteurs prête le flanc à cette disparité de

¹³¹ LACOURMES P., et NAGUELS C., *Sociologie des élites délinquantes*, Ed. Armand Colin, Paris, 2014. p. 22.

¹³² M. TH, automobiliste, Yaoundé, Juin 2023.

résultat. Un nivellement des comportements échappe encore aux règles et exigences des lidars. Selon que l'on appartient à un corps de métier ou à une certaine profession, c'est le trafic d'influence qui est en exergue. Les préventeurs étant parfois eux même tenus en respect devant certaines statures, la sécurité routière est reléguée au second plan, ou ne s'applique plus qu'avec discrimination.

**CHAPITRE IV : LES REPRÉSENTATIONS ET CROYANCES
RELATIVES AUX RADARS**

INTRODUCTION

Le contexte socioculturel au Cameroun est chargé de mythes, de tabous, des préjugés qui finalement impactent les représentations des acteurs. Aussi, les comportements de ces derniers sont-ils tributaires de leurs représentations sociales relativement aux conceptions entretenues sur tel ou tel autre aspect de la vie.

*« Nous avons toujours besoin de savoir à quoi nous en tenir avec le monde qui nous entoure. Il faut bien s'y ajuster, s'y conduire, le maîtriser physiquement ou intellectuellement, identifier et résoudre les problèmes qu'il pose. C'est pourquoi nous fabriquons des représentations ».*¹³³

Peut-être convient-il de noter ici que la causalité des accidents telle qu'identifiée par l'Etat ne coïncide pas avec celle que leur trouve les usagers. Pour autant, pour comprendre pourquoi les automobilistes contournent les radars, il est important de savoir comment ils expliquent et interprètent les accidents, et quelle appréciation ils font des risques.

I. LES REPRESENTATIONS SOCIALES ET CULTURELLES

1. La croyance en la protection divine

Une simple observation faite à l'embarquement d'une agence de transport en commun par exemple renseigne d'une gestuelle récurrente des chauffeurs prêts à prendre la route. Le « signe de croix » auquel ils s'adonnent pour la plupart avant de monter au volant ou lorsqu'ils y sont déjà installés traduit leur souhait de confier le voyage au Dieu dont les attributs d'omniscience et de toute puissance, mais surtout de père protecteur, leurs assureraient justement la protection contre toute forme d'accident. Cela est également vrai pour de nombreux chauffeurs particuliers qui eux aussi font, non pas seulement ce signe trop bref, mais se livrent à un rituel de prière plus consistante parfois organisé en famille avant même de quitter la maison. Tels des stéréotypes, les expressions sont d'ailleurs connues, et reprises à satiété : « *c'est Dieu qui nous garde* », « *Dieu est au contrôle* », « *c'est Dieu qui est fort* », etc.... Quelque fois, les prières se poursuivent durant le voyage. Si les nationales N°3 et N°4, objet de la présente recherche ne se prêtent pas aux arrêts de prières des chauffeurs musulmans, la nationale No1 par contre se prête régulièrement, elle, à ce rituel religieux. Des espaces sont du reste aménagés dans les agences de voyages pour les besoins de la cause.

¹³³ JODELET, D., *Les Représentations sociales*, Paris, PUF, 1989.

Pour le cas des personnes qui ne sont pas d'obédiences religieuses officiellement révélées, des amulettes et autres potions de protection sont introduites dans une poche de vêtement, si elles ne sont pas attachées autour du bras, des reins, ou alors dissimulées sous un siège de véhicule, dans la boîte à gants, ou en tout cas dans une cachette du véhicule. Que ce soit dans le cas des prières adressées à Dieu ou des amulettes gardées par devers soi, le conducteur se sent alors confiant et peut dès lors outrepasser certaines précautions de prudence. « Dieu, écrit Robert NGUETSA, *contrôle les situations dangereuses auxquelles on fait face* »¹³⁴ L'on prie même pour ne pas être pris par le radar, et davantage pour échapper à toute situation compliquée qu'on traversera en route, qu'importe la vitesse. L'on « confie » à Dieu ou à d'autres entités le voyage sur lequel ils sont appelés à veiller afin que les choses se passent toujours bien. Autrement dit, c'est une déresponsabilisation du chauffeur qui a ainsi invité des divinités à prendre le contrôle du volant de par leur toute puissance, leur omniscience, voire leur devoir de parenté ou d'ancestralité. Ainsi, derrière chaque situation compliquée que l'on aura traversée en route, on verra alors la main agissante des dieux précédemment invoqués, dont on ré-encense justement sans discontinuer, la grande bonté et les voies insondables. Inversement, l'attachement à ces divinités fait que l'utilisateur qui est victime au auteur d'un accident de route croit voir, loin de son éventuelle imprudence ou de tout autre aléa, des sacrifices ou des choses auxquelles il n'aurait pas honoré.

*« Quand j'ai fait une sortie de route pour la deuxième fois avec la voiture d'un client, j'ai garé là là là et j'ai appelé au village pour qu'on cherche ce qui ne va pas. Je ne comprenais pas comment avec une voiture neuve que j'ai moi-même examiné à Douala avant de prendre la route la direction pouvait autant me déranger »*¹³⁵,

confie un chauffeur mécanicien ayant connu quelque souci sur la nationale N°3, avant de poursuivre : « *effectivement on m'a prévenu que si je continuais au volant de cette voiture, je n'arriverais jamais à Yaoundé. J'ai garé les bêtises là-bas et je l'ai appelé d'aller porter lui-même sa voiture. Non, le gars ne me voulait pas du bien* »¹³⁶

Les représentations culturelles sont à ce point si prégnantes que les précautions de sécurité routière n'interviennent que pour la forme. Les justifications des drames sortent des canons immédiatement observables ou rationnellement explicables : « *L'origine, c'est toujours la*

¹³⁴ NGUETSA, R., "Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier...", 2012.

¹³⁵ M. SV., mécanicien, Yaoundé, Avril 2023.

¹³⁶ *Ibid.*

méchanceté d'un ou plusieurs sorciers, affamés du malheur d'autrui, dont la parole, le regard et le toucher ont une vertu surnaturelle. »¹³⁷

Si des chauffeurs vont jusqu'à différer un voyage à cause d'un rêve fait la veille, si d'autres encore pensent pouvoir échapper aux flashes de radars parce que investis des attributs et des capacités d'invisibilité, c'est bien parce qu'ils sont d'autant plus « *imperméables à la causalité* »¹³⁸ que leurs comportements peuvent exprimer sur la route.

Cette conception du danger explique bien le rapport au risque que prennent des usagers de la route, avec d'autres considérations que celles de la sécurité routière prônée par les pouvoirs publics.

2. La conception fataliste du danger

Une autre catégorie d'usagers, différemment des autres qui cherchent des protections lors de leur voyage, reste dans une conception plutôt fataliste du danger : ce qui doit arriver arrive, inévitablement. Autrement dit, toutes les précautions sont vaines, parce que même quand on les prend cela n'empêche pas que certains jours, on se retrouve toujours dans l'étau. C'est une conception qui attribue aux causes non contrôlables tout incident qui peut survenir dans un parcours ou dans un processus. Ainsi l'attention aux messages de prévention est diluée dans les représentations naïves. « *Les individus fatalistes ont tendance à croire qu'on ne peut empêcher les événements malheureux de se produire, s'il était dit qu'ils se produiront à ce moment-là* »¹³⁹

Cette façon de penser donne lieu à une forme de comportement de passivité ou de laxisme, face à des situations où l'acteur aurait dû faire preuve d'un peu plus d'imagination. C'est une attitude de quasi-démission devant des responsabilités impérieuses de conduite qui interpellent le bon sens, à défaut de l'anticipation de l'acteur. Au lieu d'être proactif, le conducteur se résigne, au prétexte que de toutes les façons, son action ne changerait rien ou pas grand-chose. Cette croyance affecte considérablement les comportements routiers chez ceux qui en sont les adeptes. C'est une croyance d'autant plus renforcée qu'un certain type d'accident, lorsqu'il survient, échappe quelquefois à tout entendement.

« L'accident ce n'est pas que c'est toi qui cherche ! Tu te retrouves comme ça seulement dans le choc, tu ne sais même pas comment c'est arrivé. Vrai

¹³⁷ FAVRET-SAADA, J., *Les Mots, la mort, les sorts*, Paris, Editions Gallimard, 1977, p. 21.

¹³⁸ *Ibidem*.

¹³⁹ NGUETSA, R., "Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier...", 2012, p. 265.

vrai il y a des accidents qu'on n'explique pas. C'est là où j'ai compris que nous qui sommes en route ci, quand ce n'est pas ton jour ce n'est pas ton jour »¹⁴⁰

La conception fataliste du danger attribue aussi très souvent à d'autres entités, aux entités extérieures, anthropologiques, historiques, voire mystiques, les causes d'un accident. Un parent, même défunt du chauffeur, peut influencer sa conduite, pense-t-on. Surtout si de l'outre-tombe il est fâché avec lui. Pareillement, même un inconnu, sans lien de parenté, par pure méchanceté, ou en règlement de son pacte dans une confrérie, peut provoquer un accident :

« J'étais au volant un jour, on n'avait même pas encore beaucoup roulé, puisque je n'avais même pas encore traversé le pont (le pont sur la Sanaga à Ebepda), je sentais qu'une force tirait de temps en temps le volant vers le champ. A un moment ce n'était plus ça, je sentais plutôt le sommeil dans les yeux. Tantôt j'avais l'impression de voir un carrefour devant, le genre où tu t'engages sur une route alors que c'est les champs là-bas. C'est là où je me suis arrêté, j'ai garé, j'ai fait un tour complet de la voiture et je suis venu dire cash au vieux qui était assis net derrière moi que ça suffit. Je lui ai donné les vetos et je suis remonté au volant. J'ai continué jusqu'à Bafoussam sans plus rien remarquer, ni ressentir quelque chose. Les autres passagers n'avaient rien compris de ce qui se passait. Seul le vieux là et moi on se comprenait. S'il tentait encore on n'allait pas lui dire. Imaginez un peu que si moi-même je n'étais pas aussi un autre ! on devait raconter seulement comment le chauffeur avait bu, oh il dormait, oh ceci cela, alors que le coupable est lui assis tranquille dans le bus que on lui a demandé le sang quelque part avec son air inoffensif que tu ne peux même pas douter de lui. S'il fait ça à un chauffeur qui n'est pas préparé, ou qui ne va pas vite « comprendre » comme moi, c'est que les dégâts seront graves »¹⁴¹

Au sein de l'opinion ou dans l'imagerie, certains endroits de la route sont réputés accidentogènes, non pas en raison de leur relief physique qui présenterait quelque obstruction dans la visibilité des conducteurs, mais parce que rattachés à une histoire ou une légende de pratiques sorcellaires qui y auraient eu lieu.

« Vous voyez, vers Babeté, juste à la descente après le petit marché des cannes à sucre là, le virage en bas avec les ravins là, c'est un endroit que même si vous faites comment il y a toujours accident là-bas. Tous les vieux chauffeurs le savent. Parfois on dit qu'il y a l'apparence d'une vieille maman comme ça, qui surgit subitement et fait semblant de traverser la route, quand tu la vois dès que tu veux esquiver tu te retrouves directement dans les ravins. Après on la fouille on ne retrouve même plus personne dans les lieux. Or il y a déjà accident. Donc mon frère laissez ces choses qu'on dit prévention routière là. Et les endroits comme ça il y en a beaucoup. Parfois ça peut même être un lieu où il y avait eu un accident et que quelqu'un de compliqué était

¹⁴⁰ Triade avec NG., P., et A. automobiliste, Yaoundé, Mars 2023.

¹⁴¹ M. TL., automobiliste, Yaoundé, Septembre 2023.

mort là-bas. Le gars revient tourmenter la circulation chaque fois. Donc quand on dit respecter le code de la route là, c'est juste pour fuir la police. Sinon si c'est pour les accidents, humm. Quand c'est ton jour hein, rien à faire. »¹⁴²

Selon des acteurs donc, les accidents ne seraient pas nécessairement liés aux excès de vitesse, ni même à quelque imprudence forcément. Il y a d'autres pesanteurs qui entrent en jeu.

« Comment se fait l'expropriation des espaces au Cameroun par exemple pour faire passer une route ? On vient on dit que c'est l'Etat, on arrache juste les terres des gens et on fait passer des routes. On ne fait pas des rites de réconciliation entre les morts qui sont enterrés peut-être à côté de ces routes et héé.... Il y a beaucoup de choses qu'on ne fait pas ! Or nous savons tous qu'en Afrique le mort est sacré. Le goudron passe parfois sur des tombes. Et quand des accidents vont se produire à ces endroits, les rapports et les constats vont toujours dire excès de vitesse. Le chauffeur parfois dit qu'il a vu certaines choses horribles et il a voulu esquiver, mais personne ne le croit. C'est des dimensions magico-religieuses qu'on ne prend pas en compte dans la construction des routes. »¹⁴³

Forts de ces considérations, certains se résignent alors à croire que le respect des mesures de sécurité ne garantit pas nécessairement un voyage sans heurt, pour autant que des facteurs qui échappent au contrôle et à toute logique rationnelle peuvent intervenir.

3. La notion de temps et les radars routiers

La densité du trafic sur les nationales est saisonnière et cyclique. Ainsi, elle s'allège selon qu'on est en milieu de la semaine ou en milieu du mois, et s'alourdit chaque week-end et un peu plus encore chaque fin de mois. De plus, le flux routier varie en fonction des villes. Du fait de l'étroitesse de la route, les dépassements, comme les croisements, sont généralement délicats pendant les moments de grands trafics et demandent une bonne dose de patience et d'appréciation avant d'engager la manœuvre. Il faut parfois suivre, durant d'interminables minutes sur une route où les virages se succèdent sans discontinuer, un véhicule poids lourd pour espérer trouver une ouverture de dépassement sans danger. Ces difficultés sont décuplées encore si le voyage se fait dans la nuit, où les conditions de visibilité sont plus compliquées. Pareillement, les conditions météorologiques rendent souvent plus complexes encore les conditions de circulation sur des routes où le marquage au sol n'est pas toujours évident. La vitesse est considérablement réduite dans l'obscurité d'une nuit pluvieuse, par exemple. Les

¹⁴² Anonyme

¹⁴³ M. SG, automobiliste, Yaoundé, Mars 2024.

risques de sortie de route sont grands, pour le conducteur dont c'est un pari de distinguer en pareilles circonstances, la route du paysage environnant.

Tout ce contexte prête le flanc à une autre conception des lidars qui finalement dans l'esprit de l'utilisateur en aggrave à la confusion. Aussi, chaque fois que la présence des radars est évoquée, les usagers y voient rapidement un facteur de lenteur qui va nécessairement rallonger la durée de leur voyage, et probablement leur faire des misères, en addition au contexte supra décrit. Les durées minimales par trajet ont du reste été fixées par le Ministère des transports pour certains axes :

« Yaoundé-Bafoussam : durée minimale de trajet 5 heures ; Douala-Bafoussam : durée minimale de trajet 6 heures ; Douala-Yaoundé : durée minimale de trajet 5 heures ; Yaoundé-Bertoua : durée minimale de trajet 6 heures. Il convient de préciser que pour les voyages de nuit, la durée minimale de trajet est rallongée de 02 heures. »¹⁴⁴,

indique l'exposé du ministre. *« L'exploitation des données des radars postés à l'entrée et à la sortie des villes de Yaoundé et de Douala ainsi que les radars intermédiaires permettront de vérifier si ces durées minimales de trajet sont respectées »¹⁴⁵,* précise cet exposé

Des flyers distribués à tout vent par le ministère des transports portent implicitement un message d'aveux de la lenteur qu'imposent les lidars : *« Partez à temps pour éviter de courir. »*. L'utilisateur est ainsi opportunément prévenu de ce que son voyage pourrait être long, et lui prendrait un temps pour lequel il est appelé à être patient. En tout état de cause, il se doit de ne point rouler à sa vitesse souhaitée, s'il ne veut pas encourir la suspicion d'être rattrapé par les contrôles de prévention routière.

4. La familiarité avec l'environnement de la route

Le sentiment de familiarité naît du fait de la régularité du sujet sur la route, de son vécu et de son expérience, finit par banaliser le danger et faire sous-estimer le risque. Tel est le cas des chauffeurs qui, ayant une forte fréquence de passage sur une route, consécutive à leurs statuts d'employés d'une agence de voyages par exemple et donc soumis aux navettes d'allers et retours quotidien, finissent par croire avoir déjà domestiqué tous les dangers possibles. C'est un sentiment de l'utilisateur immunisé qui est ici prégnant. L'illusion de maîtriser tous les obstacles

¹⁴⁴ Exposé du MINTRANSP Jean MASSENA NGALLE BIBEHÉ, Salle de conférences du Ministère des Transports, le 10 Août 2021.

¹⁴⁵ *Ibidem.*

possibles, réels ou éventuels, est fortement entretenue. Toutes les positions ou emplacements éventuels des radars leur sont connus et familiers finalement, de par leur expérience. Il est courant d'entendre un chauffeur dans cette catégorie des usagers faisant tous les jours une navette, clamer son assurance ou prétendre ne prendre que des "risques calculés".

*« Cette autosatisfaction de l'automobiliste constitue le noyau dur de ses représentations que peu d'éléments parviennent à ramollir. L'accident ? Il en fait porter la responsabilité à autrui, aux incohérences du code, au mauvais état de la route, à celui momentanément de son véhicule ou à son propre état momentanément défaillant, jamais aux défaillances de ses qualités de conducteur. L'infraction ? Il la reconnaît et trouve mille raisons de l'avoir commise... »*¹⁴⁶

Ceux des travailleurs ou des hommes d'affaires habitués eux-aussi à se déplacer régulièrement sur un axe routier pour leurs activités professionnelles entretiennent pareillement les mêmes sentiments d'assurance. Le sentiment d'être devenu peu vulnérable, au milieu d'un décor finalement familier. Toute chose qui à l'analyse n'est qu'une illusion, sur des routes où rien ne garantit à personne qu'entre un passage et le prochain, même espacé de quelques heures seulement, aucun arbre n'est tombé pour obstruer la route. Il en va des arbres (qui cèdent sous le fait des feux de brousse, du vent, ou carrément d'une coupe de l'homme) comme des accidents dont les carcasses de véhicules qui en résultent ne sont pas toujours promptement enlevées. Pareillement, des camions qui tombent en panne de façon imprévisible et restent mal garés changent tout aussi de façon inattendue le décor. Ce qui constitue chaque fois une fâcheuse surprise pour un chauffeur qui croyait maîtriser la route. Les situations sont extrêmement variées, parfois opposées et contradictoires. Autrement dit, le danger reste permanent tandis que paradoxalement des usagers baissent en niveau de vigilance et affichent fière assurance.

Pourtant l'option pour certains usagers de reporter leurs voyages pour les faire plutôt dans la nuit découle aussi souvent de cette assurance de connaissance du milieu. Malgré la visibilité en tout point réduite en nocturne, malgré les comportements inciviques des conducteurs qui utilisent dans un amalgame gênant pour les autres usagers les feux de croisement et les feux de route, malgré les trous moins repérables la nuit sur la chaussée, des usagers en effet décident dans ces conditions très incertaines, de prendre la route dans la nuit où, pensent-ils, ils s'en sortent bien, voire mieux qu'en journée.

¹⁴⁶ RENOUARD, J. M., *As du volant et chauffards : Sociologie de la circulation routière*, Paris, L'Harmattan, 2000, p. 21.

5. L'approche genre et les autres variables

La perception des risques, et donc les comportements routiers divers, peut varier ainsi qu'il a été relevé selon l'expérience de l'utilisateur. Plus que cela,

*« il est intéressant de voir comment les variables telles que l'âge, le sexe, le groupe ethnique d'appartenance, l'expérience dans la conduite, le rôle dans le trafic, le niveau d'étude, l'expérience d'accidents, le statut socio professionnel et le niveau hiérarchique peuvent affecter les explications causales, la perception du risque, et les comportements sur les routes ».*¹⁴⁷

Il n'est dès lors pas à exclure que la variable âge soit déterminante dans les comportements de conduite. Seulement, si la prise de risques chez les jeunes est d'autant plus grande qu'ils ont tendance à surestimer leurs capacités et à sous-estimer le danger, il faut cependant noter que l'individu peut autant justifier d'une immaturité de jeunesse que d'une inconséquence gratuite de comportement simplement, indépendamment de l'âge. Autrement dit, la délinquance routière qui est tout aussi juvénile que sénile n'est pas nécessairement liée à l'âge. On aurait tout faux de penser les personnes âgées moins enclines à certaines infractions. Comme dans le cas de la familiarité avec la route, l'expérience accumulée avec l'âge de certains acteurs leur donne simplement l'illusion d'une maîtrise des événements. « *Je suis à 30 ans de métier* », entend-on souvent lancer un chauffeur, imbu de lui-même. C'est dans ce sens que la variable âge donne une autre perception de la sécurité routière qui s'avère finalement peu pertinente.

Parallèlement, de vieux clichés sont projetés sur une certaine aptitude particulière au volant, des ressortissants des régions septentrionales du Cameroun, plus « doués » que les autres. Ces clichés sont d'autant plus entretenus que l'on voit des passagers plus rassurés et plus confiants quand ils découvrent que leur chauffeur devant les conduire présente un faciès de nordiste. Peut-être cette opinion, née des effectifs visiblement remarquables des chauffeurs relevant de l'appartenance à cette aire géographique dans les camions a-t-elle traversé les autres catégories pour se répandre comme une donnée de l'expérience certaine, et conséquemment de la maîtrise du volant.

La variable genre peut aussi expliquer le comportement sur les routes. Comme dans le cas des défis avec certaines grosses cylindrées qui font étalage de leur puissance, des hommes aussi se lancent parfois sans précaution à la chasse d'une voiture conduite par une femme, juste

¹⁴⁷ NGUETSA, R., "Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier...", 2012, p. 102.

pour la dépasser et se satisfaire de leurs égos. Dans certains cas, il s'agit pour un homme de voir jusqu'où une femme peut accélérer. « *Une fois un Monsieur m'a suivi jusqu'à ce que j'arrive à Bafia, j'entre, je gare devant la pharmacie, il gare aussi, il vient me dire « Madame je vous respecte. » Il m'a dit qu'il voulait juste voir qui était au volant de cette voiture* »¹⁴⁸. Pendant ce temps, les précautions autour de la sécurité routière sont mises entre parenthèses, au motif de jauger ou de mesurer les limites du genre féminin.

De même, il arrive que le traitement réservé aux femmes soit tout aussi particulier lors des contrôles routiers. « *Ce qui est sûr c'est que lorsqu'on interpelle quand même une femme, c'est avec un peu plus d'égards. Ce n'est pas avec la même rigueur que les hommes. C'est une chose qui est quand même claire* »¹⁴⁹, reconnaît une enquêtée. En définitive, même si cela ne leur confère pas de passe-droits automatiques, la gent féminine sait quand il le faut, mobiliser des astuces particulières, bien souvent.

II. LES CLICHES ACCOLES AUX RADARS

1. La dimension mercantiliste et le rançonnement

1.1. Le rançonnement

Dans l'opinion, de nombreux clichés sont collés aux radars, et celui de l'arnaque ou du rançonnement n'est pas des moindres. Le mode de fonctionnement de cet outil a contribué gravement à entretenir cette confusion. Pour avoir privilégié le paiement au comptant des amendes au détriment de l'audition sur procès-verbal des contrevenants, les procédures ont peu à peu glissé vers une foire aux négociations chaque fois que des usagers se sont retrouvés dans le pétrin. L'objectif initial, celui de contribuer à la prévention routière a été dévoyé et profondément dilué dans d'autres perceptions, celles qui font finalement des campagnes de lutte contre la délinquance routière plutôt des campagnes d'enrichissement des agents déployés dans ce processus. Les usagers ne négligent pour autant pas le rôle de tamis que jouent les cinémomètres : « *Les radars sont nécessaires parce qu'il y a trop de fous en route* »¹⁵⁰. Ou

¹⁴⁸ Mme R., automobiliste, Yaoundé, Juin 2023.

¹⁴⁹ Mme S., automobiliste, Yaoundé, Juillet 2023.

¹⁵⁰ M. ND., automobiliste, Yaoundé, Février 2023.

encore « *les radars nous arrangent parce que ça met un peu plus de discipline parmi nous et ça tamise les mauvais éléments* »¹⁵¹

Seulement, le choix des jours de déploiement des radars dans la semaine, qui se fait en ciblant les jours de grands trafics est interprété par les usagers non pas comme les jours où la nécessité de contrôler davantage la circulation se pose, mais plutôt comme une option rentière, en ce sens que la récolte sera beaucoup plus importante. « *Si les radars avaient vraiment pour but d'aider les gens comme on dit là vous pensez qu'ils ne sortiraient que les weekends ? comme si les autres jours on ne peut pas mourir ? Les gens voyagent tous les jours mais les gars sentent qu'il faut maximiser les possibilités de rentrer avec l'argent* »¹⁵², argumente un enquêté. Tout argument repris en d'autres termes par une autre enquêtée : « *la prévention routière ça n'a rien à voir. Même pas à 10%. C'est du business. Les gars sortent pour se faire de l'argent* »¹⁵³. Tous ces arguments sont résumés par d'autres en ces termes : « *Cette affaire c'est plus de l'arnaque que de la prévention* ».¹⁵⁴ En effet, la gendarmerie sort en général toutes les fins de semaine, notamment de vendredi à dimanche. C'est précisément les jours pendant lesquels le flux routier est relevé. Il suffit de visiter le poste d'interception de Balamba par exemple sur la nationale N°4, établi généralement dès six heures, parfois avant, pour réaliser l'abondance de la moisson exprimée par le long rang des véhicules interpellés tôt le matin, qui ne se doutaient assurément pas que la prévention routière serait déjà fonctionnelle à cette heure matinale. Cette ambiance se reproduit en général tous les vendredis matins où les déplacements en direction de la région de l'ouest pour diverses raisons funéraires sont nombreux. Tandis que les autres jours de la semaine, on n'a guère les mêmes réalités.

Une autre considération qui renforce l'idée de rançonnement prêtée à la prévention et à la sécurité routières telle qu'elle est menée vient du fait de la signalisation incohérente dont la gendarmerie est bien consciente, mais ne manque pas d'exploiter pour piéger les automobilistes. Si « *les panneaux de 30 pour ralentisseurs, tout comme les panneaux provisoires de chantier ne servent pas d'appui aux radars* »¹⁵⁵ comme se défend un gendarme, des usagers témoignent cependant avoir été déjà flashés sur ceux-ci. Ce qui questionnerait la pertinence d'un contrôle à un tel niveau de vitesse de 30 km/h dont la dangerosité reste à relativiser. Ces agissements contribuent alors à décrédibiliser un service dont l'objectif finalement prête à équivoque. Ce

¹⁵¹ M. SO., automobiliste, Yaoundé, Février 2023.

¹⁵² M. TH., automobiliste, Yaoundé, Juin 2023.

¹⁵³ Mme R., automobiliste, Yaoundé, Juin 2023.

¹⁵⁴ Triade avec NG., P., et A. automobiliste, Yaoundé, Mars 2023.

¹⁵⁵ M. L., gendarme, SED, Yaoundé, Mars 2023.

n'est pas un fait anodin que les usagers veuillent en permanence contourner les radars qui ne sont donc plus perçus comme une mesure objective de sécurité routière.

1.2.La dimension mercantiliste

La fixation faite sur l'amende de 25 000 francs qui est en réalité rattachée à l'infraction de quatrième classe est devenue si prégnante sur les campagnes de sécurité routière menées par l'Etat que la dimension proprement sécuritaire n'est plus du tout consistante. Chaque fois que l'on évoque les radars routiers, il est perçu en filigrane non pas un encadrement sécuritaire ni préventif assuré, non pas la discipline à remettre dans les comportements de conduite, mais davantage plutôt les 25 000 francs à déboursier. Ce qui justifie l'ensemble des stratégies de contournement que les usagers mobilisent alors à ce propos. Les radars n'ont pas encore réussi à s'intégrer dans une dimension éthique de comportements routiers.

« On sait que la prévention chez nous c'est les 25 000 à payer. Quand tu payes tes 25 000 c'est que tu as déjà fait ta prévention. C'est ça qui intéresse l'Etat. Roule comme tu veux, gêne les gens comme tu veux en route, crée autant d'accidents que tu veux, mais tant que tu payes tes 25 000 il n'y a pas de problème. Vous croyez vraiment que la prévention est un vrai souci chez eux avant qu'ils laissent tout ce qu'ils devaient faire pour être seulement en route et prendre l'argent ? La priorité est où ? On ne voit pas les trous à fermer, on ne voit pas les plaques qui sont tombées ou qui sont dans les herbes, on ne voit pas l'éclairage qu'on peut apporter la nuit sur les routes, on ne pense même pas à élargir ces sentiers qui sont des véritables mouroirs, mais on ne voit que la vitesse qu'on fait, parce que derrière il y a l'argent »¹⁵⁶

Cette dimension mercantiliste est abondamment partagée par les usagers : *« Le radar devait être une bonne chose, mais ce n'est pas ça. Les gars passent leur temps seulement à piéger les gens pour avoir beaucoup d'argent »*.¹⁵⁷ Les complaisances qui font transformer les motifs, d' « excès de vitesse » par exemple en « pneus usés », ou de « non-respect de limitation de vitesse » en « non port de ceinture de sécurité », au gré des arrangements et des montants d'argent proposés, renforcent dans l'opinion la conception du business.

Ainsi la perception mercantiliste reste encore dominante, exacerbée par les pratiques des agents en charge des cinémomètres et de la prévention routière. Peut-être ne serait-il d'ailleurs pas impertinent d'interroger effectivement la formation des préventeurs eux-mêmes. *« C'est pas tout ceux qu'on envoie en route qui maîtrisent la chose »*¹⁵⁸, se doute le chauffeur ND. Effectivement, il ne s'agirait que de la formation des préventeurs, puisqu'il a été relevé plus

¹⁵⁶ M. TH., automobiliste, Yaoundé, Juin 2023.

¹⁵⁷ Anonyme.

¹⁵⁸ M. ND., automobiliste, Yaoundé, Février 2023.

haut le cas d'un gendarme qui contre toute attente, a refusé de prendre les 25.000 francs, préférant prodiguer des conseils.

2. Les discriminations perçues

Les discriminations concernent le traitement différent réservé à certaines catégories d'usagers. Si l'on prend par exemple les motocyclistes, on notera que c'est une catégorie qui n'est jamais inquiétée par les lidars. C'est pourtant des acteurs très souvent accusés de mettre en difficulté la circulation des autres automobilistes. « *Beaucoup d'entre eux n'ont pas de permis de conduire, et sont très souvent inducteurs d'accidents. Vous voyez, parce qu'il ne sait pas conduire, il te pousse souvent à les cogner ou à causer un accident* »¹⁵⁹. Mais curieusement les motocyclistes traversent les radars impunément. Les postes de contrôle ont-ils effectivement les moyens d'intercepter un motocycle ? Il est connu que ce type d'engin n'a aucune difficulté à se frayer un passage devant une barrière de gendarmerie, et plus facilement encore devant un poste du MINT. Des forcings qui finalement traduisent l'impuissance, ou la complaisance de l'Etat face à une catégorie d'usagers rebelles, qui pis est, échappe à l'autorité et nargue les pouvoirs publics. Peut-être que cette impunité a été elle-même induite du libre franchissement dont jouit cette catégorie vis-à-vis des péages routiers, et qui fait finalement confusion en étant élargie à d'autres contrôles, faute de recadrage. En effet, « *Sont exempts du droit de péage : les piétons, les engins à deux roues, les ambulances et les véhicules concourant au maintien de l'ordre ayant les plaques minéralogiques propres aux Forces Armées, à la Gendarmerie et à la Sûreté nationale.* »¹⁶⁰

Si les motocyclistes bénéficient de ce traitement de faveur, les camionnettes de transport de marchandises par contre, tout comme les voitures aux allures vieilles, les "o-peps", les "makemezou", et les "clandos"¹⁶¹ n'ont guère cette chance. Ce type est d'ailleurs le plus visé et ne peut franchir aucun poste de contrôle sans être interpellé. Pas tant parce qu'ils présentent une dangerosité particulière. Ils seraient purement et simplement immobilisés si cela était le cas. D'ailleurs ces clandos et autres carcasses roulantes n'ont plus parfois les performances mécaniques pour aller au-delà des vitesses limitées, donc pour être susceptibles de flagrante

¹⁵⁹ M. DF., syndicaliste, Yaoundé, Février 2023.

¹⁶⁰ Décret No 98/013 du 28 janvier 1998 fixant les modalités du péage sur certains axes bitumés du réseau routier national.

¹⁶¹ Ces termes désignent en général des voitures de tourisme converties en voitures de transport public de personnes, assurant généralement des navettes sur un trajet précis, et donc faisant plusieurs passages d'aller-retour par jour. Ces voitures sont généralement caractérisées par les surcharges de passagers et un arrimage débordant des bagages qu'elles transportent.

d'excès de vitesse. C'est simplement surtout parce qu'ils offrent presque toujours un motif de sanction, facilement convertible en arrangement pécuniaire : le certificat de visite technique a beau expiré depuis de longs mois, la police d'assurance inexistante, la trousse de sécurité inconnue que tout cela reste « gérable ». Rien n'est donc fait pour corriger ou améliorer les dysfonctionnements. Bien au contraire, cela arrange les parties.

Photo 14 : Capture d'écran d'un « opep » non sanctionné par les agents de contrôle



Source : Page facebook du journaliste Thierry Gervais NGANGO.

Les discriminations observées touchent aussi au profil du chauffeur. Selon qu'il s'agira d'un homme de tenue ou qu'il se présentera comme tel, la barrière sera aussitôt levée pour le laisser passer, peu importe qu'il ait été flashé en amont dans une vitesse disproportionnée. La solidarité de corps ici est mise en avant, au détriment de l'objectif de sécurité routière supposé. Ces situations créent souvent des sentiments d'injustice et même de frustration chez les autres usagers, et discréditent du coup ces contrôles dont la pertinence devient difficilement

défendable. Le statut d'impunité des usagers relevant des forces de maintien de l'ordre et autres corps de l'armée est d'ailleurs si notoirement connu que d'autres usagers, sans lien avec ces différents corps de métier pourtant, en abusent. Il a suffi à M. Al, commerçant à Yaoundé et chauffeur voyageant régulièrement à l'ouest du pays, de mettre en évidence au-dessus de son tableau de bord, un béret de couleur rouge, de marque quelconque, à peine ressemblant à un béret de gendarme, pour se mettre à l'abri des interpellations aux divers contrôles. *« Je me présente tantôt comme adjudant ou autre chose, ça dépend du grade de celui qui est devant moi. La plupart de temps, je n'ai même pas besoin de me présenter. On me laisse seulement passer. C'est le Cameroun non ? Vous croyez que qu'est ce qui peut dépasser les gens ? »*¹⁶²

3. La matérialisation des routes

La matérialisation des routes, faite de ses insuffisances et de ses incohérences se présente comme un prétexte à la rançon. Si les gendarmes sont conscients que les routes sont mal matérialisées par endroit, ils ne manquent pour autant pas d'exploiter ces failles à leur propre compte. *« Ce n'est pas à nous de faire le travail des autres »*, reconnaît d'ailleurs un gendarme. La signalisation sur les routes nationales en effet recèle encore des curiosités. La matérialisation y trouve difficilement, par endroit, une justification, même pour le profane. Les routes avaient été construites il y a une quarantaine d'années, pour un parc automobile et un trafic à l'époque bien moins dense que celui qui se présente aujourd'hui. De plus, la qualité technologique et les performances techniques des véhicules ont considérablement évolué, et font faire aux voitures des nouveaux exploits. D'autre part, la croissance démographique fait l'affaire d'une mobilité sociale plus prononcée, faisant finalement des nationales des routes dépassées et déphasées, puisqu'elles sont plus sollicitées mais ne se sont pas adaptées au nouveau contexte. Les gendarmes qui le savent exploitent ces déphasages qui nécessairement créent des fautes, même involontaires. Et tout l'enjeu est précisément à ce niveau : la matérialisation des routes pousse à la faute. Seulement, la loi qu'on dit « dure » ne s'accommode point des états d'âmes. Il reste que l'utilisateur vit sa situation comme une victime.

Les incohérences dans la signalisation font qu'il n'est pas rare finalement qu'une ligne continue qui répartie les deux sens de la circulation par exemple, connue pour ne pas être chevauchée, soit pourtant tracée là même où la visibilité ne souffre de rien, et surtout là même où, et c'est le comble, le dépassement est autorisé ! Et inversement la ligne interrompue se retrouve parfois à l'emplacement attendu de la ligne continue, selon le relief du lieu. De plus,

¹⁶² M. A., automobiliste, Yaoundé, Décembre 2023.

comme l'illustre les éléments de la Planche 8, on peut observer que la vitesse limitée soit la même autant dans le cas d'un long, très long trait d'ailleurs, où la route en ligne droite va à perte de vue, que dans le cas d'un virage où les perspectives de vue sont réduites. Certes des explications alambiquées des experts parlent des « virages fermés » en opposition aux « virages ouverts », qui justifieraient ce type de signalisation, mais ce vocabulaire reste hermétique et superfétatoire pour l'usager qui vit les évidences et n'y voit que de faux-fuyants.

A ce tableau, il ne serait peut-être pas exagéré d'ajouter la permanence des panneaux de chantier, normalement temporaires, qui auraient dû donc être enlevés à la fin des travaux, mais qui parfois trônent encore en route, sans justification. Pourtant, certains usagers auraient préféré la démarche inverse :

« Je ne sais pas pourquoi si on veut vraiment lutter contre l'insécurité routière, on ne peut pas concevoir une actualisation permanente de la signalisation, de sorte à implanter un panneau annonçant un obstacle momentané et réduisant la vitesse à cet endroit, et l'enlever quand l'obstacle disparaît »¹⁶³.

Toutes ces observations aggravent de fait l'embarras chez les automobilistes, et font finalement de la matérialisation questionnable de la route un mobil de rejet des radars.

**Planche 8 : Contraste entre des perspectives de vue et la même limitation de vitesse
(Balamba, et Etoundou, RN4)**



Sources : Bertrand-Bruno ATSONA, Juin 2023.

¹⁶³ M. PH., automobiliste, Yaoundé, Juillet 2023.

4. Les éléments symboliques de langage

Le vocabulaire de la route à lui seul est abondamment évocateur des représentations que les usagers se font de la prévention routière et de son élément focal qu'est le radar. C'est un vocabulaire qui emprunte essentiellement au lexique commercial, même si accessoirement des expressions bibliques dénaturées peuvent apparaître. Si les postes de contrôles sont qualifiés de « *comptoir* », de « *poste de prélèvement* », ou de « *table de lamentations* », en référence aux opérations financières et aux négociations qui s'y déroulent, les radaristes, eux, sont assimilés aux « *photographes* » ou aux « *oiseaux* ». Le terme « *oiseau* », couramment employé pour désigner le flasheur dans les groupes WhatsApp quand il faut donner sa position n'est pas neutre, en effet. Il se rapproche d'un champ lexical complexe traduisant la volaille dont le mode de déplacement est le vol. Et par un effet d'homonymie, le verbe voler s'amalgame tout aussi à l'oiseau qui se déploie dans les airs qu'au voleur qui détrousse des gens. Le lexique issu des activités agricoles est aussi très souvent employé : « *moisson* », ou « *récolte* » pour désigner les longues files de véhicules interceptées à un poste de contrôle, et dont la « *collecte* » des 25.000 francs sera abondante.

L'illustration très parlante à propos du terme « *photographe* », lui aussi très utilisé, est cette photo de pandore (photo 15) abondamment partagée dans les réseaux sociaux, dont le message qui l'accompagne banalise finalement toutes les précautions de la prévention routière en tournant en dérision le travail des agents de ce secteur et en mettant en avant les clichés d'un « *photographe* » dont les services seraient particulièrement peu recommandables en raison de leur cherté. C'est donc un photographe dont il ne faut pas souhaiter être le client, au risque d'être déplumé. Il faut chercher autre chose en l'évitant surtout.

Photo 15 : Un radariste en activité

Source : Google/image, consultée le 23 juin 2023.

L'image de « comptoir », elle, indique bien le rôle des acteurs, entre ceux qui marchandent pour reprendre ou ré acheter leur dossier confisqué, et ceux qui consentent, après de longues négociations à accéder à l'offre des premiers. Les discussions sont souvent houleuses, et chaque acteur y va de sa stratégie :

« J'avais trouvé là-bas une fille flashée comme moi, et qui se présentait comme fille d'un magistrat. Les gendarmes avaient alors transformé son motif d'excès de vitesse en pneus usés. Il y avait beaucoup de gens là-bas, j'ai été curieuse de suivre leur conversation. J'ai donc eu moi aussi l'idée d'exploiter la même possibilité. Un pneu usé fait environ 3600. Ils ont aussi transformé pour moi en trois pneus usés. Ça a fait quelque chose comme... hum... en tout cas j'ai payé moins de 12 000 »¹⁶⁴.

Au-delà des stratégies individuelles que certains automobilistes peuvent imaginer, ce sont les pandores qui eux même proposent aussi souvent un marché : *« une fois l'autre m'a proposé de m'associer avec un autre usager qui était là-bas et qu'ils avaient aussi pris, pour payer à deux les 25 000. Comme ça ils font le reçu au nom d'une personne. »¹⁶⁵*

¹⁶⁴ Mme R., automobiliste, Yaoundé, Juin 2023.

¹⁶⁵ M. TH., automobiliste, Yaoundé, Juin 2023.

Un poste de contrôle régulièrement installé à Edéa a été d'ailleurs baptisé « *Chevauchement* », tant cette infraction y revenait telle une rengaine et était systématiquement accolée aux usagers qui la considéraient comme un motif imaginaire juste pour les extorquer. Quelque soient les précautions prises en amont, ce motif revenait et ne pouvait être malheureusement démontré à personne. Ce terme *chevauchement* est de plus en plus utilisé aujourd'hui comme un code entre les chauffeurs des compagnies de transport interurbain pour signaler entre eux la présence des agents du MINT, par opposition aux postes de gendarmerie.

CONCLUSION GENERALE

Les radars routiers sont devenus en contexte de circulation véhiculaire sur les axes routiers au Cameroun, une véritable épouvante. Cette technologie venue en renfort aux campagnes de prévention et de sécurité routières menées par l'Etat fait l'objet de biens de curiosités. Non pas que son rôle ou sa nécessité soit au fond discutée, mais la polémique est essentiellement autour de son fonctionnement. Les usagers lui reconnaissent en effet autant une importance et une nécessité dans l'encadrement de certains comportements qui seraient suicidaires sans ce dispositif, qu'ils lui trouvent pareillement des abus qui peinent à trouver justification. Au milieu d'une telle situation, l'option de la ruse fait florès. Des stratégies de contournement et d'évitement sont mobilisées, nourries par des moyens de renseignements mis en place par les automobilistes. A en juger par le foisonnement de ces moyens de renseignements qui vont des gestes répétés en route lors des croisements successifs aux demandes expressément formulées dans les groupes WhatsApp, en passant par les consultations des divers écrans GPS et autres briefing en agence avant voyage pour les chauffeurs des compagnies de transport, il est évident que la chose préoccupe sérieusement.

Ainsi que nous l'avons vu, cette démarche de renseignement dans un premier temps, puis d'évitement par la suite, n'épargne aucun groupe social ni aucun profil professionnel. Fonctionnaires comme commerçants, hommes politiques comme élites traditionnelles, femmes comme hommes, jeunes comme vieux, riches comme démunis, tous les acteurs sont embarqués dans le processus de renseignement et de contournement. Seuls en font parfois abstraction, au moyen de quelque influence, les hommes en tenues et quelques privilégiés des véhicules prioritaires dont le statut d'exemption au poste de contrôle d'ailleurs ne fait pas toujours unanimité. Puisque les radars routiers justement ne bénéficient pas encore d'un texte particulier régissant l'activité.

Il ressort de notre recherche que les cinémomètres font irruption sur la scène routière camerounaise dans de circonstances peu préparées, où un encadrement législatif y afférent fait défaut. Dans un tel contexte, le flou des procédures s'installe, au point où même le simple type de véhicules à interpellé lors des contrôles routiers fait problème. Pareillement, c'est quasiment un laborieux labyrinthe qui a été créé pour traquer un conducteur indélicat enregistré par les radars fixes. Les acteurs capitalisent de part et d'autre cette confusion pour se déployer tantôt dans l'impunité, tantôt dans les abus. Le ministère des travaux publics, responsable de la matérialisation des routes, se frotte les mains et ne se sent plus comptable de l'ouvrage qu'il a livré et qui a été vandalisé seulement après par les riverains. Finalement l'état des routes et de sa signalisation livre les usagers à des effets pervers dont des freinages intempestifs, le stress,

les vitesses de rattrapage, la somnolence au volant, et la durée aléatoire du voyage. Une durée dans un contexte de voyage sous radars difficile effectivement à prévoir, malgré le temps officiel fixé par le ministère. Les pertes de temps consécutives à l'observation que les usagers estiment ennuyeuse de la signalisation routière peuvent, au gré du nombre de contrôle présent en route, rallonger la durée de voyage de façon inconfortable. La signalisation routière, vieille déjà d'une quarantaine d'années se présente aujourd'hui en déphasage avec une démographie et une mobilité sociale plus prononcée, de même qu'avec une production technologique plus affinée de véhicules. Non actualisée, cette signalisation pousse parfois à la faute, et fait des acteurs plutôt des victimes que des coupables.

L'épicentre du problème reste l'amende de 25.000 francs CFA qui sanctionne les excès de vitesse, les chevauchements des lignes continues ou les non-respects de limitation de vitesses. Une amende associée à une infraction de quatrième classe, qui peut d'ailleurs être doublée, triplée ou quintuplée selon l'interprétation que peut en donner l'officier de police judiciaire, constatateur de l'infraction. Si on y ajoute les représentations sociales que se font les usagers sur les radars considérés plus comme objet de rançonnement que comme une mesure objective de prévention routière, on peut expliquer les appréhensions et les réticences que les automobilistes affichent face à ces radars. Il est effectivement difficile de concevoir autrement que par l'arnaque une vitesse absolument maîtrisable de moins de 40 km/h, donc peu dangereuse, sur laquelle s'appuieraient pourtant les équipes de prévention routière pour frapper aussi sévèrement. L'impact des énergies en cas de choc à une telle vitesse est effectivement relativisé pour constituer une telle focalisation sur la vitesse. Toute situation aggravée par le mauvais état des routes de surcroît mal matérialisées qui d'après les usagers, devrait constituer la principale priorité des pouvoirs publics.

Au finish, nombre d'usagers se demanderaient si le système entier n'est pas conçu et entretenu ainsi autour du flou permanent que pour embarrasser et rançonner finalement. La signalisation routière au départ contraint déjà les automobilistes à un rythme régulièrement ralenti et piégé, qui met leurs nerfs à l'épreuve, et renforce les clichés accolés aux cinémomètres. Dans un contexte socio culturel marqué par des superstitions, des mythes et des préjugés, où des usagers pensent identifier d'autres causes aux accidents que celles établies par les experts, il va sans dire que les comportements ne peuvent être en phase avec les rôles attendus. Les divinités ont une part non négligeable dans ces différents comportements, quand il ne s'agit pas carrément des conceptions fatalistes qui sont entretenues. Les prières et les offrandes faites à Dieu ou à toutes sortes de divinités, avant ou au cours du voyage, prédisposent

les usagers à accepter d'office le sort qui peut se produire en toute situation. Ce qui explique que les comportements échappent justement à la discipline dans laquelle veut les cantonner les mesures des agents de prévention routière.



SOURCES

BIBLIOGRAPHIE

1. Ouvrages généraux

BATIBONAK, S. (éd.), SIMBA, J.-F. et COULIBALY, H., *Mutations dans les migrations, conflictualités dans les pratiques*, L'Harmattan, Paris, 2019.

BECKER, H. S., *Outsiders : Etudes de sociologie de la délinquance*, Paris, Métailié, 2012.

BOUDON, R. et LAZARSFELD, P., *L'analyse empirique de la causalité*, Paris, Maison des sciences de l'homme, 1969.

CHAPELON, J., *La Politique de sécurité routière. Derrière les chiffres, des vies*, Paris, Lavoisier, 2008.

CROZIER, M. et FRIEDBERG, E., *L'Acteur et le système : les contraintes de l'action collective*, Paris, Seuil, 1981.

DENISE, J., *Les Représentations sociales*, Paris, PUF, 1989.

DIDIER, M. et PRUD'HOMME, R., *Infrastructure de transport, mobilité et croissance*, Documentation française, Paris, 2007.

ELIAS, N., *La Société des individus*, Fayard, Pocket, Paris, 2016.

FAVRET-SAADA, J., *Les mots, la mort, les sorts*, Paris, Editions Gallimard, 1977.

GRAWITZ, M., *Lexique des sciences sociales*, Paris, Dalloz, 8^e Ed, 2004.

GUICHETEAU, J., *Mobilité urbaine et facteur de succès* paru aux Fondations des Ingénieurs Municipaux de Québec en 2008.

LACOUMES P., et NAGUELS, C., *Sociologie des élites délinquantes : De la criminalité en col blanc à la corruption politique*, Ed Armand Colin, Paris, 2014.

LEKA ESSOMBA, A., *Mobilités quotidiennes et identité urbaines au Cameroun : une introduction à la sociologie de la circulation*, Ed. Connaissances et savoirs, Saint-Denis, 2017.

MAFFESOLI, M., *La conquête du présent*, Paris, PUF, 1970.

REICHERT, H. et REMOND, J.D., *Analyse sociale de la ville*, Paris, Masson, 1980.

RENOUARD, J.M., *As du volant et chauffard : sociologie de la circulation*, Paris, L'Harmattan, 2000.

SHOFFER, N., *La Ville cybernétique*, Edition Denoël, Paris, 1972.

2. Mémoires et Thèses

BENAM, A-J., “Pouvoirs publics, motos-taximen et sécurité routière : entre limites des politiques publiques et fabrications locales d’une sociabilité”, Paris, Ed. Universitaires Européennes, 2018.

DALDIGUE, B., Politiques de transport urbain et ville durable : Cas de Ndjamena, Université de Yaoundé 1, Mars 2019.

NGUETSA, R., “Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier : une étude des perceptions et de l’explication naïve des accidents de la route au Cameroun”, Université de Grenoble, 2012.

3. Articles

EcoMatin No 25 Mars 2021

Le Jour N° 3932 du Mardi 08 Juin 2023.

VARET, F. et al., “Comportement dans l’espace routier : le rôle des attentes sociales”, *Le Journal des psychologues*, N°260, 2018.

4. Dictionnaires et Ouvrages méthodologiques

ALPE, Y. et al., *Lexique de sociologie*, Paris, Dalloz, 2007.

DURKHEIM, E., *Les Règles de la méthode sociologique*, Paris, PUF, Quadrige, 11^e Ed, 2002.

ELA, J.M., *Guide pédagogique de formation à la recherche pour le développement en Afrique*, Paris, L'Harmattan, 2001.

FERREOL et al., *Dictionnaire de sociologie*, Paris, Armand Colin, 2002, 3^e Ed, p. 644.

GHIGLIONE, R. et MATALON, B., *Les enquêtes sociologiques ; Théories et pratiques*, Paris, Armand Colin, Collection U, 5^e Ed., 1998.

LOUBET DEL BAYLE, J. L., *Initiation aux méthodes des sciences sociales*, Paris, l'Harmattan, 2000.

QUIVY, R., et VAN CAMPENHOUDT, L., *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Dunod 3^{ème} édition, 2009.

5. Textes règlementaires

Arrêté N° 003962/a/MTPT du 23 juillet 1991 portant réglementation de l'immobilisation et de la mise en fourrière des véhicules.

Arrêté N° 003964/A/MINTPT du 23 juillet 1991 portant réglementation du permis de conduire, modifié et complété par l'arrêté n° 1013/A/MINT/DT du 3 août 1993.

Arrêté N° 00406/A/MINDT/DTT du 28 avril 2000 portant réglementation du Permis de conduire et des auto-écoles.

Arrêté N° 009/MINT/DTT du 23 février 1998 portant réglementation du transport routier des marchandises dangereuses.

Arrêté N° 00947/MINT/DTT du 24 novembre 2000 portant spécification des dispositifs de signalisation des véhicules à moteur.

Arrêté N° 010/A/MINT du 23 février 1998 portant réglementation de l'homologation des véhicules et de leurs dispositifs d'équipement.

Arrêté N° 82/705/A/MINT du 09 octobre 1982 portant réglementation de l'immatriculation des véhicules automobiles.

Arrêté N°003965/A/MTPT du 10 Mai 1993 portant réglementation du port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules automobiles.

Circulaire conjointe N° 004894/MTPT/MINAT du 09 octobre 1990 adressée aux gouverneurs de province et relative au chargement dans les gares routières.

Circulaire N° 3047 du 07 septembre 1990 portant retrait et confiscation des pièces des usagers de la route.

Communiqué relatif au respect des règles applicables en matière de sécurité routière (publié dans le Cameroon Tribune du 20 septembre 2000).

Décision conjointe N° 001230/DC/MINT/MSP du 21 septembre 1993 définissant la composition et les caractéristiques de la boîte à pharmacie de première urgence.

Décision N° 00467/D/MINT/DTT du 1er Septembre 2000, relative à la composition et au fonctionnement des jurys de l'examen du permis de conduire.

Décision N° 00468/D/MINT/DTT/SDCR du 1er septembre 2000 portant organisation de la commission provinciale de suspension et de retrait du permis de conduire.

Décision N° 00471 /D/MNT/DTT/SDCR du 1er septembre 2000, fixant les modalités des contrôles permanents des auto-écoles.

Décret N° 2004/0607/PM du 17 mars 2004 fixant les conditions d'accès aux professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers.

Décret N° 79/341 du 3 septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière, modifié et complété par le décret n°86/818 du 30 juin 1986

Décret N° 99-724-PM du 25 août 1999 portant création du comité national de sécurité routière, modifié et complété par le décret n°2004/0606/PM du 17 mars 2004.

Décret N°2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds Routier du Cameroun, modifié et complété par le décret n°2012/173 du 29 mars 2012.

Décret N°2012/250 du 1er juin 2012 portant organisation du Ministère des Transports.

Décret N°99-708-PM en date du 2 août 1999 portant organisation du Conseil national des Transports routiers.

Décret No 98/013 du 28 janvier 1998 fixant les modalités du péage sur certains axes bitumés du réseau routier national.

Le Code de procédure pénale (Loi n°2005/007 du 27 juillet 2005)

Lettre circulaire N° 88/2711/LC/MINTPT/DTT/CE2 relative à la visite technique des véhicules d'occasion importés.

Loi N°20011015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers.

Loi N°65-LF-24 du 12 novembre 1965 et **Loi N° 67-LF-1** du 12 juin 1967 sur les contraventions.

Loi N°96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, modifiée et complétée par les lois n° 98-011 du 14 juillet 1998 et n°2004/021 du 22 juillet 2004.

Note de service N° 01761/DGSN/DSP/S du 19 novembre 1997 portant classification des infractions et leur taxation.

Note de service N° 01761/DGSN/DSP/S du 19 novembre 1997 portant classification des infractions et leur taxation.

Règlement N°040/01 - UEAC 089 - cm - 06 portant adoption du code communautaire révisé de la route.

6. Séminaires, Colloques et Rencontres

Communication du MINTRANSP Jean Ernest MASSENA NGALLE BIBEHE, le 23 Mars 2021, Hémicycle de l'Assemblée Nationale, Palais des Congrès de Yaoundé.

Exposé du MINTRANSP Jean MASSENA NGALLE BIBEHE le 10 Août 2021, Salle de conférences du Ministère des Transports.

7. Webographie

<https://www.crtv.cm>

<https://.mintransports.net>

<https://mint.gov.cm/>

www.MINTRANSP.cm

<https://www.aa.com.tr>

<https://beugasorain.com/prevention-routiere-les-premieres/>

LISTE DES INFORMATEURS

N°	Noms	Qualité	Téléphone	Date entretien
1.	Alino	Chauffeur particulier	677924650	15/12/2023
2.	Anonyme	Chauffeur bus	----	08/02/2023
3.	Anonyme	Chauffeur particulier	699270737	19/08/2023
4.	BAYI Melvine	Chauffeur particulier	675 277 604	08/06/2023
5.	DADJE NAZOLE Aboubakar	Sous-Directeur MINTP	679 748 716	08/06/2023
6.	DOUMTSOP Roline	Chauffeur particulier	675 22 22 38	29/06/2023
7.	Dr NSANGO MONCHER	Chauffeur particulier	695 955 041	20/03/2023
8.	Dr PINGHANE Achille	Chauffeur particulier	699 33 36 95	11/07/2023
9.	Emmanuel	Chauffeur particulier		Mars 2023
10.	FOKOU NDE Genese	Chauffeur bus	694179191	09/07/2023
11.	FOPA Zacharie et "Alino"	Chauffeurs particuliers	677 562 026	09/03/2023
12.	GAIRA Alain	DTR- MINT	697 237 714	08/02 et 13/03
13.	Henri	Chauffeur camion		16/04/2023
14.	JISSUE Thomas	Chauffeur particulier		11/06/2023
15.	KAHE FEUKOU Isidore	Mintp	620 17 54 47	14/11/2023
16.	LACLONG Éric	Chauffeur bus	653 122 080	07/02/2023
17.	MBONGO	Mint	670 245207	05/01/2024
18.	MDL CHUACHE	Gendarme-Radariste		15/03/2023
19.	MDL/C LOULOU	Gendarme-Radariste	691 370 749	02/03/2023
20.	NDEFO SOKENG Jean Collins	Syndicaliste	670 417 665	17/02/2023
21.	NDONGO Jean Pierre	Chauffeur bus	699 046 329	14/02/2023
22.	NGUEFACK Guy Bertin, PINLA Aimé, et "Préfet"	Chauffeurs particuliers	-----	13/03/2023
23.	PATSA Pascal	Chauffeur particulier	696 57 31 61	12/01/2024
24.	SONKOUÉ Vincent	Chauffeur mécanicien	677606135	22/04/2023
25.	SOPPI	Chauffeur particulier	696 12 50 64	01/07/2023

26.	SOU SII	Chauffeur particulier	677692883	19/08/2023
27.	SOUANFO Alain	Chauffeur bus	690 386 955	06/02/2023
28.	TCHAMENE Laurent	Chauffeur particulier	678 66 16 93	28/09/2023
29.	TCHINDA Laurent	Chauffeur bus	675910927	05/05/2023
30.	YA-UH SALLAU	Chauffeur bus	691 307 080	07 /02/2023
31.				



ANNEXES

Annexe N°1 : AUTORISATIONS DE RECHERCHE ET DEMANDES

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix – Travail – Patrie

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

FACULTÉ DES ARTS, LETTRES
ET SCIENCES HUMAINES

DÉPARTEMENT DE SOCIOLOGIE

BP : 755 Yaoundé
Siège : Bâtiment Annexe FALSH-UYI, à côté AUF
E-mail : depart.socio20@gmail.com



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace – Work – Fatherland

THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

FACULTY OF ARTS, LETTERS
AND SOCIAL SCIENCES

DEPARTMENT OF SOCIOLOGY

ATTESTATION DE RECHERCHE

Je soussigné, Professeur **LEKA ESSOMBA Armand**, Chef de Département de Sociologie de l'Université de Yaoundé I, atteste que Monsieur **ATSONA Bertrand Bruno**, Matricule **01D411** est inscrit en Master II, option Population et développement. Il effectue, sous la direction du Professeur **DJOUDA FEUDJIO Yves Bertrand**, un travail de recherche sur le thème : « **Radars routiers et comportements des usagers au Cameroun : représentations et stratégies des acteurs sur les routes nationales** ».

Dans le cadre de cette recherche, il aura besoin de toute information non confidentielle, susceptible de l'aider à bien conduire sa recherche.

En foi de quoi, la présente attestation lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Yaoundé, le 09 JAN 2023

Le Chef de Département



Pr Armand LEKA ESSOMBA
Maître de Conférence

Yaoundé, le 02 Février 2023

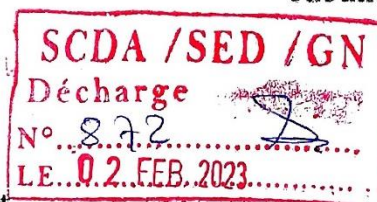
ATSONA Bertrand-Bruno
 S/C Université de Yaoundé I
 Etudiant en Master II, Sociologie
 Tél : +237 677 324 680 / 698 039 276
 Email : hatsonabruno@yahoo.com

SCC DES le 03/02/2023
 03-02
 2022
 A
 SI le 03/02/2023

Monsieur le Secrétaire
 d'Etat à la Gendarmerie

- Yaoundé -

**Objet : Collecte des données pour
 un Master académique.**



Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Dans le cadre de mes travaux de recherche de Master en sociologie portant sur une étude des **comportements des usagers de la route sur les Nationales N°3 et N°4 face aux radars**, je viens très respectueusement auprès de votre bienveillance solliciter une autorisation de collecte des données auprès de vos services compétents.

En effet, une **recherche documentaire**, de même qu'une **observation pratique** auprès des **équipes de prévention routière** régulièrement déployées sur le terrain me permettront d'engranger des informations nécessaires à la réalisation de ce travail **purement académique**, dont les résultats pourraient éventuellement être exploités pour une contribution à la politique de prévention et de sécurité routières, actuellement menée par le Secrétariat d'Etat à la Gendarmerie Nationale au Cameroun.

Dans l'espoir que la présente Demande trouvera auprès de votre bienveillance un écho favorable, je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire d'Etat, mon grand respect.

Pièces jointes :

- 01 Photocopie de l'Attestation de recherche ;
- 01 Photocopie de la CNI ;
- 01 Fiche d'inscription académique.


 ATSONA Bertrand-Bruno

Paix-Travail-Patrie

 MINISTERE DE LA DEFENSE

 GENDARMERIE NATIONALE

Yaoundé le 14 FEB 2023



Peace-Work-Justice

 MINISTRY OF DEFENCE

 NATIONAL GENDARMERIE
 N° 230606 /LE/GN/243

**Le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de la
 Défense, chargé de la Gendarmerie Nationale.**

E 240-1

A

**Monsieur le Recteur de l'Université de Yaoundé I
 A - Yaoundé -**

**Objet : Autorisation d'autorisation de collecte des données
 au sein de la Gendarmerie Nationale.**

Référence : Lettre S/N en date du 02 février 2023



- 240-1

Monsieur le Recteur,

Faisant suite à la correspondance de référence relative à l'objet susvisé,

J'ai l'honneur d'autoriser Monsieur **ATSONA Bertrand Bruno** (matricule **01D411**), étudiant en Sociologie, option population et développement à l'Université de Yaoundé I, à effectuer des recherches au sein de la Gendarmerie Nationale dans le cadre de son mémoire académique sur le thème «**Radars routiers et comportements des usagers au Cameroun: représentations et stratégies des acteurs sur les routes nationales**».

L'intéressé sera astreint au devoir de réserve relativement à toutes les informations portées à sa connaissance durant cette période. Il voudra bien prendre l'attache du Chef d'Escadron, Chef du Service de l'Emploi et des Structures de la Gendarmerie Nationale, pour les orientations nécessaires.

Je vous prie, Monsieur le Recteur, de m'agréer l'assurance de ma considération distinguée. /-

Copies : - DES/GN (SUIVI) ;
 - Chef SES/GN (P/E)



Galax-ETOGA

DIR 12 1/02
 S.S.D le 06/02/2023
 No 626

Yaoundé, le 26 janvier 2023

ATSONA Bertrand-Bruno
 S/C Université de Yaoundé I
 Etudiant en Master II, Sociologie
 Tél : +237 677 324 680 / 698 039 276
 Email : hatsonabruno@yahoo.com



A

Monsieur le Ministre des
 Transports

- Yaoundé -

**Objet : Collecte des données pour
 un Master académique.**

Monsieur le Ministre,

Dans le cadre de mes travaux de recherche de Master en sociologie portant sur une étude des **comportements des usagers de la route sur les Nationales N°3 et N°4 face aux radars**, je viens très respectueusement auprès de votre bienveillance solliciter une autorisation de collecte des données auprès de vos services compétents.

En effet, une **recherche documentaire**, de même qu'une **observation pratique** auprès des **équipes de prévention routière** régulièrement déployées sur le terrain me permettront d'engranger des informations nécessaires à la réalisation de ce travail **purement académique**, dont les résultats pourraient éventuellement être exploités pour une contribution à la politique de prévention et de sécurité routières, actuellement menée par le Ministère des Transports au Cameroun.

Dans l'espoir que la présente Demande trouve auprès de votre bienveillance un écho favorable, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, mon grand respect.

Pièces jointes :

- 01 Photocopie de l'Attestation de recherche ;
- 01 Photocopie de la CNI ;
- 01 Fiche d'inscription académique.

ATSONA Bertrand-Bruno

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix-Travail-Patrie

MINISTRE DES TRANSPORTS

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION DES TRANSPORTS ROUTIERS

04091111 ✓
N° L/MINT/SG/DTR/SSD/CK ✓
Réf : V/L du 26 avril 2023



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace-Work-Fatherland

MINISTRY OF TRANSPORT

SECRETARIAT GENERAL

DEPARTMENT OF ROAD TRANSPORT

Yaoundé, le 29 MAI 2023

LE MINISTRE

A

Monsieur ATSONA Bertrand-Bruno

Tel : 698039276/ 677324680

-YAOUNDE-

OBJET : Collecte des données pour un master académique.

Monsieur,

J'accuse réception de votre correspondance visée en référence et relative à l'objet repris en marge.

Y faisant suite, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je marque mon appréciation pour l'intérêt que vous portez aux activités de sécurité routière.

S'agissant de votre demande, je vous invite à prendre l'attache de la Direction des Transports routiers du Département ministériel dont j'ai la charge.

Veuillez croire, **Monsieur**, à l'assurance de ma considération distinguée. /-

**Pour le Ministre, et
par Délégation, le
Secrétaire Général**



MVEIMANI SOMBO AMBA

Yaoundé, le 25 Avril 2023

ATSONA Bertrand-Bruno
S/C Université de Yaoundé I
Etudiant en Master II, Sociologie
Tél : +237 677 324 680 / 698 039 276
Email : hatsonabruno@yahoo.com



A
Monsieur le Ministre des
Travaux Publics
 - Yaoundé -

Objet : Collecte des données pour
un Master académique.

DAET
 Date: 03/05/23

Monsieur le Ministre,

Dans le cadre de mes travaux de recherche de Master en sociologie portant sur une étude des **comportements des usagers de la route sur les Nationales N°3 et N°4 face aux radars**, je viens très respectueusement auprès de votre bienveillance solliciter une autorisation de collecte des données auprès de vos services compétents, relativement à la signalisation routière.

En effet, une **recherche documentaire**, de même que des entretiens avec les experts en charge de la matérialisation des routes me permettront d'engranger des informations nécessaires à la réalisation de ce travail **purement académique**, dont les résultats pourraient éventuellement être exploités pour une contribution à la politique de prévention et de sécurité routières, actuellement menée par l'Etat du Cameroun.

Dans l'espoir que la présente Demande trouve auprès de votre bienveillance un écho favorable, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, mon grand respect.

Pièces jointes :

- 01 Photocopie de l'Attestation de recherche ;
- 01 Photocopie de la CNI ;
- 01 Fiche d'inscription académique.


ATSONA Bertrand-Bruno

Yaoundé, le 14 Février 2022

ATSONA Bertrand-Bruno**S/C Université de Yaoundé I****Etudiant en Master II, Sociologie****Tél : +237 677 324 680 / 698 039 276****Email : hatsonabruno@yahoo.com**

17/02/2023

Jean Collins Ndeyousheng
Président National
Membre Statutaire I T F

A

Monsieur le Président du SYNESTER**- Yaoundé -****Objet : Entretien de recherche****pour un Master académique.**

Monsieur le Président,

Dans le cadre de mes travaux de recherche de Master en sociologie portant sur une étude des **comportements des usagers de la route sur les Nationales N°3 et N°4 face aux radars**, je viens très respectueusement auprès de votre personnalité solliciter un entretien aux fins de **collecter des données pertinentes**.

En effet, votre statut institutionnel, doublé de votre expérience, mais surtout de votre maîtrise du sujet, sont tous indiqués pour engranger des informations nécessaires à la réalisation de ce travail académique, dont un exemplaire sera nécessairement déposé auprès de vos Services, et les résultats éventuellement exploités pour une contribution à l'action syndicale de prévention et de sécurité routières, que vous menez au Cameroun.


Je voudrais pouvoir compter sur votre disponibilité et vous prier d'agréer, Monsieur le Président, mon grand respect.

Pièces jointes :

- 01 Photocopie de l'Attestation de recherche ;
- 01 Fiche d'inscription académique.


ATSONA Bertrand-Bruno

Annexe N°2 : MODELE DE PROCES-VERBAL D'AUDITION

<p><i>MINISTÈRE DE LA DÉFENSE</i> <i>GENDEARMERIE NATIONALE</i></p> <hr/> <p>PROCES - VERBAL N° /</p>	<p><i>ENQUÊTE PRÉLIMINAIRE</i></p>  <p>PROCES - VERBAL DE CONSTATATION D'INFRACTIONS A LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE</p>	<p><i>COPIES DES PROCES-VERBAUX</i></p> <hr/> <p>Pièce n°1/1 Feuille n°1/1</p>
---	---	---

INTITULE DE(S) L'INFRACTION(S) : 1°) _____
 2°) _____
 3°) _____
 4°) _____

PREVUE(S) ET REPRIMEE(S) PAR : _____

Mise en Fourrière : oui / non Retrait du Permis de Conduire : oui / non Récidiviste : oui / non

=====
 Nous soussigné : _____, grade : _____, en service à : GN/DCC/DES ;
 Et : _____ en service dans la même unité ;
 Officiers de Police Judiciaire, Auxiliaires du Procureur de la République ;
 Vu les articles 79,82 à 91 et 623 du code de Procédure Pénale ;
 Vu les articles 71,102 et 103 du Décret 60/280 du 31/12/1960 sur le service de la Gendarmerie.
 Le _____ à _____ heures et _____ minutes ;
 Nous trouvant en service de Patrouille de contrôle des flux routiers sur l'axe : _____

CONSTATONS CE QUI SUIT : _____

IDENTITE ET ADRESSE DU CONTREVENANT : Je me nomme _____ né le _____ à _____, fils de _____ et de _____, domicilié à _____, profession : _____, situation matrimoniale : _____, nationalité : _____ CNI n° _____ du _____, P/C n° _____ du _____ à _____ Catégorie P/C _____ téléphone : _____, condamnation : _____.

NOTIFICATION : En langue française qu'il a déclaré comprendre, nous lui notifions ses droits en ces termes :
 Vous avez le droit de garder le silence; Vous avez le droit de vous constituer un conseil et ceci en vertu de l'article 116 du Code de Procédure Pénale.

DECLARATION : Le _____ à _____ heures _____ minutes; _____
 Je reconnais avoir pris connaissance des faits pour lesquels ma déclaration est requise ainsi que de mes droits tels que prévus par le Code de Procédure Pénale. Sur ce, je déclare ce qui suit : _____

Lecture faite des renseignements d'état civil et de la déclaration ci-dessus ; j'y persiste et n'ai rien à y ajouter, à y changer ou à y retrancher. _____

A _____, le _____ à _____ heures _____ minutes.

La Personne Entendue:

L'Officier de Police Judiciaire:

DESTINATAIRES :

01	A Monsieur le Procureur de la République à _____	<u>TRANSMISSION</u> Vu et transmis par _____ à _____
02	Aux _____ ARCHIVES. /-	A Monsieur le Procureur de la République à _____ A _____, le _____

Annexe N°3 : GUIDES D'ENTRETIEN

Guide d'entretien avec les chauffeurs

- Présentation de l'enquêteur
- Date et lieu de l'entretien
- Identification de l'enquêté

- ***Croyances, perceptions et attitudes relatives aux radars***
 - Comment appréhendez-vous les radars ?
 - A quelle fréquence sont-ils déployés sur la route ?
 - Cette fréquence vous semble-t-elle justifiée ?
 - Comment vous comportez-vous lorsqu'on vous signale la présence des radars ?
 - Est-ce la même attitude que vous adoptez quand ils sont absents ?
 - Y a-t-il à votre avis un aspect sécuritaire que confère le radar ?
 - Le respect de la signalisation d'après vous est-il dû à la peur de l'amende ou plutôt à la perception du risque proprement dit ?
 - Pensez-vous qu'il y a des abus dans ce système ?
 - La présence ou non de radar en route affecte-elle votre façon de conduire ?
 - Vous arrive-t-il souvent dans votre conduite de subir une pression quelconque des passagers ou des autres usagers ?
 - Pensez-vous que les radars sont nécessaires en route ?
 - Avez-vous déjà été flashé par un radar ? Et comment avez-vous géré le cas si oui ? Y avait-il d'autres possibilités ?
 - Y a-t-il des astuces pour échapper au flash ?

- ***Connaissances sur le fonctionnement d'un radar***
 - Avez-vous les moyens de vérifier l'effectivité d'une infraction éventuelle ?
 - Pouvez-vous contester le résultat d'un flash ?
 - Existe-t-il des moyens de recours en cas de contestation ?
 - Maîtrisez-vous tous les points possibles d'un radar sur cette route ?
 - Sont-ils déployés tous les jours de la semaine ?
 - Y a-t-il des horaires de fonctionnement ?
 - Dans quelles circonstances le flash ne peut pas vous atteindre ?

- Avez-vous connaissance de l'amende sanctionnant l'excès de vitesse !
- Comment faites-vous si vous avez été flashé et n'avez pas de l'argent pour l'amende ?
- ***Modes de renseignements mobilisés***
 - Comment faites-vous pour être informé de la présence ou non des radars en route quand vous voyagez ?
 - Ce système de renseignement est-il toujours fiable ?
 - Par quels autres moyens procédez-vous si vous n'avez pas de réponses ?
 - Vous arrive-t-il aussi de vous engager sans au préalable vérifier la présence des radars en route !
- ***Incidence des radars sur le voyage et sur la conduite***
 - Pouvez-vous changer un programme de voyage à cause d'un radar signalé ?
 - Quels inconvénients y a-t-il à respecter la limitation de vitesse ?
 - Le voyage dans un contexte de radar annoncé vous impose-t-il de frais supplémentaires ?
De quelles natures ?
 - Quelles sont les voies alternatives.
 - Y a-t-il des horaires particuliers auxquels vous préférez voyager en raison des radars à éviter ?

Guide d'entretien avec les agents de la prévention routière

- Présentation de l'enquêteur
- Date et lieu de l'entretien
- Identification de l'enquêté
- ***Module unique et spécifique***
 - Quel est le rôle d'un radar routier !
 - Pourriez-vous nous expliquer le fonctionnement d'un radar ?
 - Où sont postés les flasheurs et comment ?
 - Quelles sont les raisons qui font changer de position un radariste au cours de la même journée ?
 - Qu'est-ce qui explique la distanciation parfois proche, parfois grande entre le radariste et le poste d'interpellation ?
 - Les rôles de radariste et de contrôleur sont-ils interchangeables ?

- Avez-vous le sentiment que les usagers ont connaissance de ce fonctionnement ?
- Pourquoi l'Etat recourt-il à ce moyen ?
- Votre rôle vous semble-t-il bien perçu par les usagers ?
- Comment faites-vous en cas de contestation d'une infraction constatée ?
- Comment se comportent les usagers lorsque vos radars sont installés ?
- Quels types de relation avez-vous avec les usagers ?
- Y a-t-il de marge d'excès ou de seuil tolérable ?
- Est-il possible de contester une amende ?
- Avez-vous l'impression que la circulation est différente les jours de radar par rapport aux autres jours !
- Les radars ont-ils fait baisser les cas d'excès de vitesse ?
- Y-a-t-il des statistiques qui le prouvent ?

Guide d'entretien avec les passagers

- Présentation de l'enquêteur
- Date et lieu de l'entretien
- Identification de l'enquêté

- ***Module unique et spécifique***
 - Comment appréhendez-vous le phénomène des radars ?
 - Etes-vous rassurés de l'apport des radars sur la sécurité routière ?
 - Vous arrive-t-il de vous plaindre du rythme de vitesse de votre chauffeur ?
 - Et comment se comporte-t-il conséquemment ?
 - En quoi la présence des radars peut-elle influencer votre voyage ?

Merci pour votre collaboration !!!

Annexe N°3 : QUELQUES COMMUNIQUE, DOCUMENTS ET DECRETS

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix – Travail – Patrie

MINISTRE DES TRANSPORTS

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION DES TRANSPORTS ROUTIERS



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace – Work – Fatherland

MINISTRY OF TRANSPORT

SECRETARIAT GENERAL

DEPARTMENT OF ROAD TRANSPORT

N° 0030 / MINT/SO/DRR/CC/DC/R

Yaoundé, le 26 APR 2022

COMMUNIQUE-RADIO-PRESSE

Le Ministre des Transports porte à la connaissance de l'opinion publique que les agents affectés aux opérations de prévention et sécurité routières relevant de son Département ministériel seront désormais identifiables par une nouvelle tenue vestimentaire. Ce changement fait partie d'un ensemble de mesures internes prises dans le but de rationaliser, limiter et rendre plus professionnelles leurs interventions.

Cette nouvelle tenue est un ensemble chemise-pantalon de travail de couleur orange claire, frappé de bandes retro-réfléchissantes, avec à l'avant de la chemise l'inscription « PREVENTION ROUTIERE », les logos de la prévention routière sur le côté gauche et de la Décennie 2021-2030 sur le côté droit ; à l'arrière, la mention « ROAD SAFETY » et le logo du Ministère des Transports.

Le Ministre des Transports rappelle qu'il est interdit aux agents de la prévention et sécurité routières de :

- percevoir les amendes forfaitaires ;
- utiliser les herses métalliques ou artisanales ;
- interpellier les véhicules en transit sur le corridor conventionnel.

Le Ministre des Transports rappelle également au public l'existence de numéros téléphoniques ci-dessous pour toute dénonciation, accessibles par Whatsapp. Il s'agit de :

- 620 22 45 29 ;
- 620 22 45 20 ;
- 620 21 27 41.



NGALLE BIBEHÉ Jean Ernest Masséna

020 19 42 FAX +23722206964

00000000

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Yaoundé - Yaoundé - Yaoundé
PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE
DELEGATION GENERALE A LA SURETE NATIONALE
SECRETARIAT GENERAL
DIRECTION DE LA SECURITE PUBLIQUE



REPUBLIC OF CAMEROON
Yaoundé - Yaoundé - Yaoundé
PRESIDENCY OF THE REPUBLIC
GENERAL DELEGATION FOR NATIONAL SECURITY
GENERAL SECRETARIAT
DEPARTMENT OF PUBLIC SECURITY

N° 327 /MRP/DGSN/SC/DE/S
ARRIVEE 26 FEB 2020
YAOUNDE, LE 21 FEB 2020
ENREGISTRE SOUS N° 070

MESSAGE RADIO/PORTE

EXPÉDITEUR

DELEGUE GENERAL SURETE NATIONALE

DESTINATAIRES :

DIVISION SPECIALE CONTROLE SERVICES
DELEGUES REGIONAUX SURETE NATIONALE

TEXTE : EN VOUS REITERANT TRES HAUTES INSTRUCTIONS XX

CONTENUES DANS CORRESPONDANCE N°B924/SG/PR DU 19 AVRIL
2016 XX PRECISANT COMPETENCES ADMINISTRATIONS EN MATIERE LUTTE
CONTRE INSECURITE ROUTIERE XX NOTAMMENT QUE OPERATIONS
REPRESSION INFRACTIONS A CIRCULATION ROUTIERE SOIENT MENEES
EXCLUSIVEMENT PAR PERSONNELS FORCES SECURITE XX DE MEME QUE
ACTION MINISTERE TRANSPORTS DEVRA SE LIMITER A PREVENTION ET
SENSIBILISATION USAGERS DE LA ROUTE XX HONNEUR VOUS DEMANDER
XX BIEN VOULOIR CHACUN EN CE QUI LE CONCERNE XX VOUS CONFORMER
AUX DIRECTIVES DU MRP N°00001315/DGSN/SG/IG/DSP DU 1^{ER}
AVRIL 2016 XX PRECISEMENT XX INTERDIRE DES RECEPTION
PRESENT MESSAGE XX PARTICIPATION FONCTIONNAIRES POLICE
AUX OPERATIONS MIXTES ORGANISEES PAR EQUIPES MINISTERE
TRANSPORTS XX POUR DSCS XX VEILLER STRICT RESPECT PRESENTES
INSTRUCTIONS ET CONSTITUER DOSSIERS DISCIPLINAIRES ENCONTRE
TOUT COLLABORATEUR CONTREVENANT XX RENDRE COMPTE VOUS
DILIGENCES XX URGENCE ET IMPORTANCE SIGNALÉES XX ET FIN./-



TABLE DES MATIÈRES

AVERTISSEMENT	I
DEDICACE	II
REMERCIEMENTS	III
SOMMAIRE	IV
LISTE DES ABREVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES	V
LISTE DES ILLUSTRATIONS	VII
RÉSUMÉ	IX
ABSTRACT	X
INTRODUCTION GENERALE	1
I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION	2
II. PROBLEME DE RECHERCHE	5
III. REVUE DE LA LITTERATURE	6
1. Transport et environnement	7
2. Transport et société	8
IV. QUESTIONS DE RECHERCHE	9
1. Question principale	9
2. Questions secondaires	9
V. HYPOTHESES DE RECHERCHE	10
1. Hypothèse principale.....	10
2. Hypothèses secondaires.....	10
VI. CADRE THEORIQUE	10
1. L'analyse stratégique.....	10
2. La théorie de l'étiquetage	11
VII. CADRE METHODOLOGIQUE	12
1. Type d'étude.....	12
2. Les techniques mobilisées	12

2.1. L'observation directe	12
2.2. L'observation participante	12
2.3. L'entretien semi-directif	13
2.4. L'observation documentaire	13
VIII. CADRE CONCEPTUEL	14
1. Radars routiers.....	14
2. Comportements des usagers	16
3. Représentations et stratégies des acteurs.....	16
IX. PLAN SCHEMATIQUE DU TRAVAIL	17
CHAPITRE I : STRUCTURATION DE LA CIRCULATION INTER-URBAINE ET FONCTIONNEMENT DES RADARS	18
INTRODUCTION	19
I. LES ELEMENTS STRUCTURANTS LA CIRCULATION INTER-URBAINE __	19
1. Cadre physique	19
1.1. Délimitation et état des lieux	19
1.2. La signalisation routière	21
1.3. Des panneaux manquants	23
2. Cadres légal, institutionnel et politique.....	24
2.1. Cadre légal	24
2.2. Cadre institutionnel et politique	26
2.2.1. La Gendarmerie nationale	27
2.2.2. Le Ministère des transports	27
2.3. Cadre politique	28
II. AVENEMENT ET FONCTIONNEMENT DES RADARS DANS L'ESPACE ROUTIER CAMEROUNAIS	29
1. Le fonctionnement des radars	29
2. La confusion régnante	30
3. Les types de véhicules exemptés.....	33
4. L'identification et le repérage problématiques d'un contrevenant.....	36
5. La ruse des agents de la prévention routière	38
5.1. La question de la distanciation entre radariste et poste d'interception	38

5.2. La mobilité des radaristes et les embuscades	39
6. La formation des chauffeurs.....	41
6.1. Le permis de conduire au Cameroun	41
6.2. Le recyclage	42
CONCLUSION	44
CHAPITRE II : MODES DE RENSEIGNEMENTS ET STRATEGIES DE CONTOURNEMENT MOBILISES PAR LES USAGERS	46
INTRODUCTION	47
I. LES MOYENS DE RENSEIGNEMENT MOBILISES	47
1. Les groupes WhatsApp	47
2. L'infiltration des groupes WhatsApp	50
3. Les gestes en route	51
4. Les applications téléphoniques de détection de radar	53
5. Les <i>debriefs</i> lors de la passation de volant dans les agences de voyages.....	55
II. LES STRATEGIES DE CONTOURNEMENT OU D'EVITEMENT	55
1. Le respect apparent de la signalisation routière	55
2. Les différents « <i>camouflages</i> ».....	57
3. Les décalages des horaires de voyage	58
4. Les négociations en amont	59
5. Les solutions alternatives	59
CONCLUSION	60
CHAPITRE III : LES COMPORTEMENTS INDUITS PAR LES RADARS ROUTIERS	61
I. LES EFFETS PERVERS DES RADARS ROUTIERS	62
1. Les freinages intempestifs	62
2. Les vitesses de récupération ou de rattrapage	65
3. L'anxiété au volant.....	66
4. La fatigue et la somnolence.....	68
5. Les dépenses supplémentaires générées.....	68
II. LES JEUX D'INFLUENCE	69

1. Le profil des acteurs	69
2. Le flou des procédures	72
3. Le trafic d'influence	75
4. Une hiérarchisation des priorités	77
CHAPITRE IV : LES REPRESENTATIONS ET CROYANCES RELATIVES AUX RADARS	79
INTRODUCTION	80
I. LES REPRESENTATIONS SOCIALES ET CULTURELLES	80
1. La croyance en la protection divine	80
2. La conception fataliste du danger.....	82
3. La notion de temps et les radars routiers	84
4. La familiarité avec l'environnement de la route	85
5. L'approche genre et les autres variables	87
II. LES CLICHES ACCOLES AUX RADARS	88
1. La dimension mercantiliste et le rançonnement	88
1.1. Le rançonnement	88
1.2. La dimension mercantiliste	90
2. Les discriminations perçues	91
3. La matérialisation des routes	93
4. Les éléments symboliques de langage	95
CONCLUSION GENERALE	98
SOURCES	102
BIBLIOGRAPHIE	102
1. Ouvrages généraux	102
2. Mémoires et Thèses.....	103
3. Articles	103
4. Dictionnaires et Ouvrages méthodologiques.....	103
5. Textes règlementaires.....	104
6. Séminaires, Colloques et Rencontres	106
7. Webographie	106
LISTE DES INFORMATEURS	107

ANNEXES	XI
Annexe N°1 : AUTORISATIONS DE RECHERCHE ET DEMANDES	xii
Annexe N°2 : MODELE DE PROCES-VERBAL D'AUDITION	xix
Annexe N°3 : GUIDES D'ENTRETIEN	xx
Annexe N°3 : QUELQUES COMMUNIQUES, DOCUMENTS ET DECRETS	xxiii
TABLE DES MATIÈRES	109