

Revue Africaniste Inter-Disciplinaire – RAID
Africanist Inter-Disciplinary Review – AIDR

Numéro 33
Number 33

Coordonné par :
Edited by:
Sariette et Paul BATIBONAK



© Monange
Yaoundé, www.monange.org - Janvier 2023
ISBN : 978-9956-0-4782-6 - *January 2023*

Comité de rédaction

Reading Committee

Paul BATIBONAK (CRÉDIS and S&D) ; Sariette BATIBONAK (CRÉDIS, S&D and UEC) ; Patrice PAHIMI (Université de Maroua) ; Marc Antoine BATHA (CRÉDIS) ; Christiale BATIBONAK (University of Yaounde I) ; Luc BULUNDWE (University of Geneva) ; Éric CHOKOTÉ (Centre Médical Le Jourdain) ; Martial NDIKA (University Paris Descartes, CRÉDIS and S&D) ; Christian NGONGANG OUANKOU (University of Dschang) ; Josiane TOUSSÉ DJOU (University of Yaounde II) ; Jean-Christian YOUNBA (Catholic University of Central Africa).

Comité Scientifique

Scientific Committee

Pr ATCHRIMI Tossou, Université de Lomé, Lomé, Togo.

Pr BAKENGA SHAFALI Pierre, Université Officielle de Bukavu, Bukavu, République Démocratique du Congo.

Pr BASHIGE ATSI BUSHIGE Charles, Université Officielle de Bukavu, Bukavu, République Démocratique du Congo.

Pr BATIBONAK Sariette, Information and Communication Technology University, Yaoundé, Cameroun.

Pr CHATUÉ Jacques, Université de Dschang, Dschang, Cameroun.

Pr EBALE MONEZE Chandel, Université de Yaoundé I, Yaoundé, Cameroun.

Pr EBALE Raymond, Université de Yaoundé I, Yaoundé, Cameroun.

Pr FONKOUA Pierre, Information and Communication Technology University (ICT-U), Yaoundé, Cameroun.

Pr KAM YOGO Emmanuel, Université de Douala, Douala, Cameroun.

Pr KAWAYA MEYA, Université de Bandundu, Bandundu, République Démocratique du Congo.

Pr KOULAGNA Jean, Institut Al Mowafaqa de Rabat, Rabat, Maroc.

Pr NGOUYAMSA MEFIRE Bruce Marcel, Université de Ngaoundéré, Ngaoundéré, Cameroun.

Pr MANKOU Brice Arsène, Centre Lillois d'Études et de Recherches sociologiques et économiques, Centre d'études africaines et de Recherches interculturelles, Université du Littoral Côte d'Opale, Dunkerque, France.

Pr NGAMENI Joseph Pasky, Agrégé des universités en Sciences Économiques Université de Dschang, Cameroun.

Pr MEBENGA TAMBA Luc, Université de Yaoundé I, Yaoundé, Cameroun.

Pr MEBIAME-ZOMO Maixant, Université Oumar Bongo, Libreville, Gabon.

Pr MFOUAPON Georges Kriyoss, Maître de Conférences Agrégé en Sciences de Gestion, Université de Douala, Cameroun.

Pr NGOUMTSA ANOU Gérard, Université de Perpignan-Via Domitia, Perpignan, France.

Pr NZHIE ENGONO Jean, Université de Maroua et Université de Yaoundé I, Yaoundé, Cameroun.

Pr TAKOUNDJOU NIMPA Alain, Maître de Conférences Agrégé en Sciences de Gestion, Université de Dschang, Cameroun.

Pr TOUO Herman, Université de Ngaoundéré, Ngaoundéré, Cameroun.

Pr ZERBO Roger, Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique, Ouagadougou, Burkina Faso.

The opinions expressed are those of the authors.

Les opinions exprimées dans ces articles n'engagent que la responsabilité des auteurs.

Sommaire

Sommaire	9
Summary	10
Éditorial : Déclencher la promotion du social, du minier, de l'agricultural, de l'écologie et du culturel, Sariette et Paul BATIBONAK	11
Le Centre d'Instruction et d'Application de la police de Mutengene (CIAP) comme instrument de promotion et d'édification d'une police camerounaise professionnelle, citoyenne et intégrée (1975-2020), MONKOUOP MOUMINOU	17
Le caractère peu démocratique de la communauté urbaine au Cameroun. Regard à travers l'avènement de la Communauté Urbaine de Bafoussam de 1987 à 2021, Joseph Magloire DEUGA CHIEUDJUI	39
L'enfant naturel en droit camerounais de la famille : Réflexion sur les évolutions récentes, Stéphane Joële TECHE NDENO et Jeannette Raïssa NINTIDEME NDONDJOU	65
Responsabilité sociale des acteurs et allocation des ressources minières à l'Est de la République Démocratique du Congo, Charles MUSHAGALUSA MULIMBALIMBA, Gilbert M. MUGISHO, Guillaume KAMULETE MUTA, Guillaume Hensel FONGANG FOUEPE et Fabrice NFUAMBA LUKEBA	85
Gestion communautaire des accidents routiers au Cameroun : Cas de l'axe Douala-Yaoundé-Bafoussam « le triangle de la mort », Théophile DJOMOU, Justine Cyrielle MAMENE MESSY et Rose PACHOUELLE NGADJUI YUUALEU	111
Émergence des mouvements contestataires à Kinshasa. Analyse socio-politique de quelques slogans utilisés par les manifestants, Joachim KITALA NZUNDU	129
Perceptions de la vulnérabilité et initiatives paysannes de protection des écosystèmes en contexte de changements climatiques : Cas des berges du fleuve Mouhoun à Tani au Burkina Faso, Jean Paulin KI et Maximin T. SOMDA	147
Appauvrissement et sous-usage des techniques de restauration des sols dans la commune rurale de Pélingana, dans le cercle de Ségou, Seydou BROULAYE KONE et Soumaïla OULALE	163
Les signes culturels distinctifs des Gobirawa, Mahamadou ADAMO MAMANE	185
Liste des auteurs	199

**Gestion communautaire des accidents routiers au
Cameroun : Cas de l'axe Douala-Yaoundé-
Bafoussam « le triangle de la mort »**

***Community management of road accidents in
Cameroon: The case of the Douala - Yaounde -
Bafoussam “the triangle of death”***

Théophile DJOMOU

Justine Cyrielle MAMENE MESSY

*School of Health Sciences - Catholic University of Central Africa,
Yaoundé, Cameroun.*

Rose Pachouelle NGADJUI YOUALEU

Higher Institute of Medical Technology, Yaoundé, Cameroun

Résumé

Chaque année dans le monde, on enregistre 1,35 millions de décès sur les routes pour 20 à 50 millions de blessés, soit un mort toutes les 21 secondes. Sur ce rythme, la route tuera 2,4 millions de personnes en 2030. Ils constituent un problème de santé publique majeur, sur les 96 millions de décès survenus en 2016, 14 millions (3/4 des hommes) sont morts dans les accidents routiers. C'est la 8^e cause de décès mondiale (OMS, 2018). En 2018, 44% des décès liés aux accidents routiers venaient de l'Afrique (Rapport de sécurité routière, 2018) ; soit 75% des personnes en âge de travailler. Au Cameroun, les accidents routiers constituent la 2^e cause de mortalité (APA news, 2018). Près de 50% de ces accidents surviennent sur l'axe Douala-Yaoundé et 70% sur le trajet tristement célèbre et baptisé « triangle de la mort : Douala-Yaoundé-Bafoussam ». L'objectif de ce travail est de mettre un accent sur la participation des acteurs communautaire dans la prise en charge des victimes lors des accidents routiers. En dépit de toutes les stratégies de sensibilisations et de communication sur la route et des mesures restrictives du ministère en charge des transports, le problème persiste. Comment se fait la prise en charge des accidents routiers sur le « triangle de la mort » par les populations riveraines avant l'arrivée des secours ? Une étude qualitative à visée descriptive a été de mise. Notre étude a porté sur un échantillon non probabiliste de convenance composée des usagers et populations le long de ces axes routiers. Un guide d'entretien semi-directif a été nécessaire et la taille de notre échantillon s'est faite par le principe de saturation. Le modèle de l'explication causale naïve de l'accident de Kouabenan (2001) nous a servi de cadre de référence dans cette étude. Il en ressort que la route est un outil majeur de développement, une

infrastructure qui facilite le déplacement rapide des personnes et des biens, mais les comportements humains la rendent meurtrière. Les populations riveraines jouent un rôle prépondérant dans la prise en charge des victimes à travers les premiers secours, les chauffeurs dans une solidarité agissante transportent les victimes dans les structures sanitaires les plus proches et enfin les autorités administratives facilitent la prise en charge des victimes dès leur arrivée dans les structures sanitaires et hospitalières. Toutefois, il serait louable pour éviter des cris et grincements de dents d'accélérer les grands chantiers d'infrastructures et de sécurité routière, mais aussi, d'offrir des formations de secourisme aux populations riveraines de ces axes routiers pour que ces tristes douleurs ne soient plus que de lointains souvenirs.

Mots-clés : Gestion communautaire, accidents routiers, « triangle de la mort », Douala - Yaoundé - Bafoussam.

Abstract

Every year, 1.35 million people are killed on the roads worldwide and 20 to 50 million are injured, i.e. one death every 21 seconds. At this rate, the road will kill 2.4 million people by 2030. They constitute a major public health problem, out of the 96 million deaths in 2016, 14 million (3/4 of the men) died in road accidents. It is the 8th leading cause of death worldwide (WHO, 2018). In 2018, 44% of road accident deaths were in Africa (Road safety report, 2018); that is 75% of people of working age. In Cameroon, road accidents are the 2nd leading cause of death (APA news, 2018). Nearly 50% of these accidents occur on the Douala-Yaoundé axis and 70% on the infamous section known as the "triangle of death: Douala-Yaoundé-Bafoussam". The objective of this work is to emphasise the participation of community actors in the care of victims of road accidents. Despite all the awareness and communication strategies on the road and the restrictive measures of the ministry in charge of transport, the situation is rampant. How are road accidents on the "triangle of death" handled by the local populations before the arrival of the emergency services? A qualitative study with a descriptive aim was carried out. Our study focused on a non-probabilistic sample of convenience composed of users and populations of these roads. A semi-directive interview guide was necessary and our sample size was based on the saturation principle. Kouabenan's (2001) naive causal explanation model of the accident was used as a frame of reference in this study. It shows that the road is an infrastructure that facilitates the rapid movement of people and goods but human behaviour makes it deadly. The local population plays a major role in caring for the victims through first aid, the drivers, in a spirit of solidarity, transport the victims to the nearest health facilities, and finally the administrative authorities facilitate the care of the victims as soon as

they arrive at the health and hospital facilities. However, in order to avoid cries and gnashing of teeth, it would be commendable to accelerate the major infrastructure and road safety projects, but also to offer first aid training to the people living along these roads so that these sad experiences will be a distant memory.

Keywords: Community management, road accidents, "triangle of death", Douala - Yaoundé - Bafoussam.

Introduction

Les accidents de la route sont des problèmes de santé importants dans le monde et en particulier dans les pays à revenu faible et intermédiaire (Mohammadreza et al., 2020). Au Cameroun, c'est un problème de santé publique prioritaire. Définis comme un événement soudain, inattendu et imprévisible, les accidents font de très nombreuses victimes. Ils constituent la deuxième cause de mortalité toutes causes confondues ; 12 morts par jour avec en moyenne 1.200 victimes par an depuis 2010 (APA news, 2018). En 2018, on enregistrait 1.900 décès et 6.000 blessés graves (Ondoua, 2019). Des morts qui s'accompagnent des pertes financières énormes estimées à plus de 100 milliards de FCFA par an (Nonos, 2015). En dépit de toutes les ressources déployées pour la sécurité des biens et personnes sur les axes routiers du Cameroun, il ne se passe plus un jour sans que l'on ne lise dans les journaux des cas d'accidents routiers de plus en plus meurtriers sur ces axes. Le bilan lié aux accidents routiers ne cesse de croître. Pour chaque personne tuée, blessée ou rendue infirme par un accident de la circulation, tout un ensemble d'autres personnes y compris la famille et l'entourage de l'intéressé sont profondément affectés, (Peden et al., 2004). D'après la Banque Africaine de Développement (BAD, 2016), le Cameroun possède le second plus grand réseau routier bitumé et le second plus grand réseau principal parmi les pays de la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC). Sur les 1,3 millions de décès enregistrés chaque année à la suite des accidents de la route, 20% le sont sur le continent africain qui ne possède pourtant que 2% du parc automobile mondiale (Ngamo, 2014). Au Cameroun, les accidents routiers sont devenus la principale cause de mortalité après le paludisme et devant les attaques vasculaires cérébrales (APA news, 2018). Selon l'OMS (2018), le Cameroun enregistre en moyenne plus de 16.000 accidents de la route chaque année, avec des dégâts humains considérables (plus de 1.200 personnes mortes, plus de 6.000 blessés graves et des centaines de personnes handicapées à vie).

Sur les dix régions que compte le Cameroun, trois (Yaoundé - Douala - Bafoussam) concentrent à elles seules 75% du trafic journalier

(Ngueutsa, 2012) et sont responsables des plus grandes catastrophes routières. Péjorativement baptisé « triangle de la mort » pour une distance totale de 820 kilomètres (DSCE, 2010-2020), ce sont les routes les plus accidentogènes du pays avec près de 70% des sinistres. Comment les populations situées le long de ses itinéraires s'organisent-elles pour prendre en charge ces victimes lorsque survient un drame ? Répondre à une telle interrogation nous invite à plan tripartite. Nous présenterons d'abord les accidents de la route comme la responsabilité de tous (I). Ensuite, nous allons évaluer le niveau de connaissance des usagers de la route (II) et enfin, les mécanismes de prise en charges communautaires lors des catastrophes routières (III).

Les accidents routiers au Cameroun : une responsabilité partagée

La route est un bien communautaire, un bien si précieux qu'il est socialement admis que là où elle passe suit le développement. Toutefois, ses différents acteurs ou usagers y jouent chacun un rôle indéniable dans la survenue de nombreuses catastrophes qui, pourtant engendrent d'énormes dégâts matériels et humains. Selon le Ministère en charge des transports (2016), les différents accidents routiers sur le triangle de la mort remettent en cause différents acteurs. Des pouvoirs publics aux piétons, en passant par les auto-écoles et les voyageurs eux-mêmes. Chacun, par ses manquements ou les dysfonctionnements qu'il occasionne, est responsable des accidents de la route.

Les transporteurs et les agents routiers

Au Cameroun, on a plus de chance de mourir d'un accident de la circulation que d'une pathologie quelconque. Le malaise économique et les exigences sociales ainsi que le niveau de vie des transporteurs contraignent les uns et les autres à la surcharge (Djiepomo, 2008). Il est quasi impossible de s'asseoir seul sur le siège avant et aussi, il devenu presque normal de se voir serrer ou « bâcher » dans un véhicule. Dans une voiture de 20 places, vous trouverez minimum 30 personnes assises les unes sur les autres (observation sur le terrain). En prenant un autobus communément appelé « gros porteur », vous trouverez des personnes assises aux escaliers et même sur des petits tabourets dans des allées de ces bus (observation sur le terrain). Certes, ils sont gros comme on peut l'observer, mais crée aussi de gros dommages quand survient un drame. En majorité, ils sont les principaux acteurs de toutes les hécatombes sur ces axes routiers. Dans cette catégorie, nous avons les promoteurs d'agence de transports qui majoritairement offrent une seconde vie à des véhicules ayant fait carrière en Europe et qui ne répondent plus à aucune

norme, puisque retirées de la circulation dans leurs pays d'origine (communément appelé "occasion d'Europe").

Pendant la période des congés (Pâques, Noël, nouvel an ... et surtout la période post scolaire dite des grandes vacances), période de déplacements massifs, les chauffeurs sont traités dans la majorité des cas comme des outils de travail, de véritables bêtes à somme, taillables et corvéables à merci, pas de repos. Pour soutenir le rythme des rotations, d'aucuns usent de drogues et d'alcool. Selon les experts, 70 à 80% des accidents de la circulation sont dus aux négligences humaines. Celles des chauffeurs en particulier (Mbassi, 2019). D'autres défaillances sont liées aux véhicules (20%) et d'autres au mauvais état des routes (10%) (Mbassi, 2019). Pour toujours rester dans la catégorie des moyens de transport avec habitacle, les chauffeurs des catégories B dans leurs moyens de transport le plus souvent des chefs-lieux de régions vers les départements sont devenus de véritables maîtres de la surcharge.

Dans un véhicule de 05 places, on retrouve minimum 10 personnes assises. Sur la banquette arrière, c'est 05 personnes quelques soit vos gabarits, vous vous serrez et si jamais vous êtes énervé, quelqu'un vous dira comiquement « tu n'achètes pas ta voiture ? ». Sur les sièges avant, c'est 02 places côté passager en plus du chauffeur et la quatrième personne communément appelée « *petit cho* » est assise à califourchon jambes écartées pied gauche côté chauffeur et pied droit côté passager avec le levier de vitesse entre les jambes. Ne nous demandez pas ce qui se passe quand le chauffeur veut changer de vitesse. Cette surcharge n'est pas due au manque de véhicule, mais par le fait que la route se paie. Chaque poste de contrôle (police, gendarmerie, etc.) a son prix quotidien connu comme celui du pain standard dans nos boulangeries.

Les conducteurs de moto (moto-taximen) sont une autre catégorie non négligeable sur ces axes routiers. Phénomène devenu monnaie courante, il semble aujourd'hui le moyen de transport le plus usuel et le plus pratique dans nos communautés et quasi absolu en zone rurale. Malgré les mesures de sensibilisation sur le port du masque et l'obligation du permis de conduire et la non-surcharge, ces mesures ne semblent guère respectées au regard de la réalité quotidienne. Très agiles, ces motos taximen pour la grande majorité ne respectent guère le code de la route et se faufilent de part et d'autre entre les véhicules, ne respectant les sens interdits et encore moins les feux de signalisation. Cette délinquance routière a donné naissance à la création dans certains hôpitaux d'un pavillon spéciale pour les accidents de moto (hôpital Laquintinie à Douala). Toutefois, ils ne sont pas les seuls en cause.

L'État

Au Cameroun, il existe une réglementation sur la prévention routière. L'État est le principal garant du réseau routier. Il a le devoir régalien de créer et entretenir les routes. Certes, des mesures sont prises au quotidien avec l'aménagement et même la création des autoroutes. Mais, nul besoin d'être érudit pour constater l'état de délabrement très avancé de ces routes ainsi que des signalisations (marquages au sol ou des panneaux de signalisation). De même les défauts d'entretien sont légion (chaussée constellée de nids de poule, présence d'obstacles ou de flaque d'huile sur la chaussée, aménagements non réglementaires et dangereux tels que les dos d'âne souvent abrupts). Pour ce dernier point, un tour sur les routes nationales 4 et 5 et plus précisément dans les Départements du Ndé et de la Menoua permettent de constater cette réalité. L'état des routes sur le « triangle de la mort » laisse à désirer, car est assez délabré ; délabrement qui cause de très nombreux accidents routiers. Les agents de l'État transforment les postes de contrôles routiers (gendarmes, polices, douanes et autres) en véritables péages, mettant ainsi par ce comportement incivique et irresponsable la vie de nombreuses personnes et biens en péril (Nouwou, 2011). Par curiosité, à chaque poste de contrôle, le transporteur prend ce qui lui sert de dossier de véhicule, y introduit la somme selon le contrôle (entre 500-1.000 FCFA pour la police et 1000-2.000 FCFA pour les gendarmes) ; les agents de la Mairie ne sont pas en reste. Des fois, vous entendez même le chauffeur dire : « *C'est mon premier tour et j'ai carburé avec, à mon retour, chef* » (Observation sur le terrain, Bafia, 2020).

Les formateurs

Selon le Ministère en charge des transports, la formation dans une auto-école est obligatoire pour se présenter à l'examen du permis de conduire. Cependant, cette responsabilité confiée à ces derniers sont souvent transformées en simples modalités et devenant un moyen de collecter les recettes sans vraiment dispenser une formation. Selon ce même ministère, près de 50% d'automobilistes ne disposeraient pas du permis de conduire en 2012 (EPSR, 2018). Même si l'obtention du permis de conduire est systématiquement subordonnée à une formation théorique et pratique, ils sont devenus de véritables lieux de corruption (Ngoumbé, 2011). Une autre catégorie de formateurs est celle qui, en marge de toute réglementation forment des personnes à la conduite dans les parkings de stade et autres lieux publics, et réussissent toujours à faire introduire les candidatures de ces derniers lors des examens d'obtention de permis de conduire. La dernière catégorie est constituée de ces personnes-là qui, sans jamais avoir fait d'auto-école, ni même de savoir faire démarrer un véhicule se retrouvent en possession d'un permis de conduire. Ces dérivent mettent à nu la responsabilité des responsables des formations. Cette

négligence les rend coupables des hécatombes sur les routes. En dépit de l'informatisation du système de délivrance des permis de conduire en 2009, de nombreuses curiosités persistent quant au fait qu'il existe de plus en plus de tripatouillage (Mbassi, 2009).

Les voyageurs

Acteurs et victimes de ces hécatombes, ils sont généralement pour la plupart complices de leurs propres malheurs. De façon empirique, le camerounais ne voyage pas pour le plaisir de voyager et encore moins à la veille d'un rendez-vous d'affaires ou pour une soirée de gala. En règle générale, ils sont tous en retard et très pressés, plus pressés encore que le conducteur. Généralement assis à côté de ce dernier, ils le mettent sous pression (injures, brimades, etc.) l'incitant à rouler assez vite. Des propos interrogatifs sont provocateurs : « Chauffeur, tu apprends à rouler ou quoi ? La route est libre, tu as peur d'appuyer ? Même les motos et les vieilles voitures nous doublent ? » Ces injonctions incitent certains chauffeurs à vouloir dépasser leurs capacités et incapables d'éviter les accidents quand ils surviennent. De même, un autre phénomène irresponsable des passagers consiste à induire le chauffeur à l'erreur. Notamment celle de la surcharge. Il s'enregistre des propos suivants : « Chauffeur, je m'assois juste aux escaliers ». « Je reste seulement debout, etc. » Ces postures contribuent à faire des surcharges et ce sont ces personnes qui pendant le trajet ne cessent de mettre la pression sur le chauffeur et même d'insulter les passagers cordialement assis à leurs places (Observation sur le terrain, Yaoundé - Bafoussam ou Yassa/Douala - Yaoundé, Juin 2020).

Connaissances sur les accidents routiers

Un accident de la route ou accident de la voie publique (AVP) est une collision non désirée, non prévue et mal anticipée, qui a lieu sur le réseau routier entre un engin roulant (automobile, moto, vélo) d'une part et toute autre chose ou personne mobile ou fixe d'autre part qui engendrent des pertes humaines et ou des nombreux dégâts matériels (Delhomme, 2002).

Qu'est-ce qu'un accident routier ?

Il en ressort que les populations riveraines de même que les chauffeurs ont une assez bonne connaissance des accidents routiers sur le « triangle de la mort ». Il en ressort qu'un accident routier est « la rencontre ou le croisement involontaire de deux voitures sur la route » (Informateur 1, entretien réalisé le 17 août 2018, 45 ans, agriculteur, Bantoum 3, Département du Ndé, nationale N° 4 (Bafoussam – Yaoundé). Pour un autre à Ndikiniméki dans la région du Centre, on retient ce qui suit : « C'est

quand une voiture tamponne une autre et que les gens meurent, c'est aussi le fait qu'une voiture à son passage cogne les gens sur la route » (Informateur 4, entretien réalisé le 20 août 2018, 60 ans, agriculteur et commerçant, NdiKiniméki, Département du Mbam et Inoubou région du Centre, Nationale N°4). Pour cet informateur, un accident ne peut être appelé comme telle si et seulement s'il y a mort d'Homme. Pour un autre informateur, « un accident, bennn, c'est un accident, c'est quelque chose qui arrive comme ça, baam, une voiture qui a cogné une autre ou les gens en route, et puis, tu comprends seulement les cris ». Nous comprenons aisément la définition communautaire d'un accident caractérisé par de forts bruits et des cris inattendus (Informateur 6, entretien réalisé le 20 août 2018, 55 ans, commerçant, Santchou, Département de la Menoua, nationale N°5 (Bafoussam - Douala). Cette localité est très accidentogène due à la présence de la falaise. D'après un autre informateur, il ressort ceci : « Un accident routier, ça veut dire beaucoup de choses hein, premièrement ça peut être une voiture qui quitte sur la route pour se retrouver en bas ; ça, c'est un accident, en 2, ça peut être une voiture qui cogne une autre voiture ou entre eux les motos, tu vois un peu et en 3, ça peut être qu'une voiture en passant ramasse les gens qui sont sur la route » (Informateur 3, entretien réalisé le 14 septembre 2018, 40 ans environs, chargeur clandestin, Yassa-Douala). Chez les usagers de la route, et plus précisément le long du triangle de la mort, nous constatons qu'ils ont une définition claire et précise de l'accident routier. Cependant, qu'en est-il des conducteurs ?

Chez les professionnels de la route, la définition d'un accident routier est très simple. Pour l'un d'entre eux (Informateur 5, entretien réalisé le 05 août 2018, 40 ans, chauffeur d'autobus (Buca Voyages), au quartier Mvan, Yaoundé, région du Centre), « un accident routier, c'est d'abord quelque chose d'involontaire et c'est la pire chose qui peut arriver à un chauffeur. C'est le fait d'entrer en collision avec un autre véhicule, tout genre ou encore de cogner les gens au bord de la route. C'est comme son nom l'indique : accident dont quelque chose non voulue ». Dans le même ordre d'idée, un chauffeur de même catégorie Général Voyages), mais cette fois-ci du côté de la région de l'Ouest à Bafoussam (Informateur 8, entretien réalisé le 30 août 2018, 42 ans, Chauffeur d'autobus, Bafoussam, Département de la Mifi, Ouest Cameroun), nous affirme qu'« un accident routier, c'est la manifestation de la malchance, c'est la chose que tous les chauffeurs évitent, je prie Dieu de laisser le volant sans jamais faire un accident, tuer les gens ? Nooon, tu ne vas plus dormir même si c'est involontaire ». Cependant, cette définition ou approche semble être la même chez les transporteurs généralement appelés racoleurs ou apacheurs (communément appelés aussi Makeu Mazou). Par ailleurs, une autre idée se dégage : « Un accident de la route, vraiment, c'est la

désolation, même quand c'est le plus petit accident il y a toujours quelqu'un qui souffre. Vraiment, même seulement ce mot me dérange, savoir que tu vas faire un face à face, non non non. C'est un peu comme saluer la mort. Mon frère tu n'es pas sérieux, j'espère que tu as compris » (Entretien 7, entretien réalisé le 05 août 2018, 49 ans, racoleur, au quartier Mvan, Yaoundé, région du Centre). Il ressort de ces propos qu'un accident routier est le pire des cauchemars d'un chauffeur. Même si cela fait partie de leur quotidien, il est souhaitable de ne jamais en faire, car c'est le vœu le plus cher.

Causes d'un accident selon les conducteurs

D'après Testa et al., (2014), les causes principales des accidents sont : défaillances mécaniques, problèmes pneumatiques, dépassement dangereux et vitesse excessive. Les réponses sont plutôt surprenantes. « Tout peut amener un chauffeur à faire un accident, c'est surtout et d'abord sa maison, si la maison n'est pas bonne (harmonie, amour), il n'est pas bon pour un chauffeur de prendre la route » (Informateur 5, entretien réalisé le 05 août 2018, 40 ans, chauffeur d'autobus, gare routière Mvan, Yaoundé, région du Centre). En d'autres termes, la famille joue un rôle de premier ordre dans l'équilibre moral du chauffeur. Pour un autre chauffeur, il ressort ce qui suit : « La magie, la sorcellerie, ce que tu dois savoir mon petit, c'est que tout le monde n'est pas comme toi, il y a les fantômes, les sorciers qui viennent prendre les billets seulement pour faire tomber la voiture et tuer les gens, j'ai toujours mon chapelet à ma cabine. Pendant qu'on charge mon car, je prie, parce qu'au-dessus de tout ça, c'est Dieu il y a aussi la route qui est devenue petite et les chauffeurs que le chanvre a déjà gâtés, ils roulent comme s'ils portaient en enfer » (Informateur 8, entretien réalisé le 30 août 2018, 42 ans, Chauffeur d'autobus, Bafoussam, Département de la Mifi, Ouest Cameroun).

C'est dire avec Kouabenan (2001) dans le modèle de l'explication causale naïve de l'accident que les croyances culturelles et sociales peuvent avoir un impact sur la causalité des accidents routiers. Pour un autre, « tous les facteurs peuvent amener un chauffeur au pire, mais il revient au chauffeur d'être prudent, car c'est lui qui tient le volant, la route ne bouge pas, c'est le chauffeur qui a les commandes, le chauffeur fait sa part et Dieu fait le reste » (Informateur 10, entretien réalisé le 30 août 2022, 47 ans, Chauffeur d'autobus, Bafoussam, Département de la Mifi, Ouest Cameroun). Ces propos justifient à suffisance les écrits sur son autobus à savoir le Psaume 23 « L'Éternel est mon Berger... et le chapelet catholique suspendu sur son rétroviseur ». Il en ressort de cette articulation que les causes des accidents routiers sont diverses et chacun a un rôle à jouer.

Modalités d'obtention du permis de conduire

Il en est ressorti que, « ce n'est pas le permis-là qui conduit la voiture, je connais beaucoup qui ne connaissent même pas où on met la clé, mais ils ont permis de conduire, moi j'ai su conduire avant d'avoir le permis » (Informateur 9, entretien réalisé le 30 septembre 2018, 40 ans, chauffeur de ligne Yaoundé-Bafia, Région du Centre). Cet acteur de la route dénonce par ces dires, la grande corruption qui règne dans le secteur routier et plus précisément dans l'obtention du permis de conduire. Pour un autre, « ce n'est pas le permis de conduire, c'est juste un papier, est-ce que c'est parce que tu as la carte d'identité que tu es camerounais, je connais même les maliens qui ont ça, mais c'est comment tu te comportes en route qui montre que tu as le permis, moi je savais conduire avant d'avoir ça, c'est quand on voulait me recruter comme chauffeur professionnel dans les agences que je suis partie faire sinon » (Informateur 6, entretien réalisé le 20 août 2018, 55 ans, commerçant, Santchou, Département de la Menoua, nationale N°5 (Bafoussam - Douala). Autrement dit, c'est dire que c'est (deux fois dire, deux fois est dans une si courte expression ?) la condition de son recrutement qui l'a contraint à se faire un permis de conduire.

Pour un autre, « affaire de permis là, c'est comme le tiercé du PMUC, tu fais ça ne sort pas, ton ami vient faire ça sort, parfois même, il faut encore négocier sur ta chose pour qu'on te donne ça » (Informateur 5, entretien réalisé le 05 août 2018, 40 ans, chauffeur d'autobus, au quartier Mvan, Yaoundé, région du Centre). Il en découle que l'obtention du permis de conduire est un long chemin de croix, si long qu'il semble contraindre de nombreuses personnes à l'abandon. Il ressort de ces propos que bien que le permis de conduire est une pièce indispensable, il serait plus profitable de se rassurer que ceux qui le possèdent sachent effectivement conduire.

Gestion de la catastrophe routière sur le « triangle » de la mort

Selon l'OMS, les accidents de la route sont la première cause de décès chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans (OMS, 2014). Le récit du journaliste Esma Ben Saïd (2018) du journal Afrique du mois de juillet de l'année 2018 donne un épisode descriptif des accidents sur le « triangle de la mort » : Un bus parti de Yaoundé vers 4 heures (heure locale) transportant plus de 30 personnes dont de jeunes vacanciers, a fait une sortie de route avant de terminer sa course dans un ravin. Au moins 28 personnes ont trouvé la mort, dans un accident de la route survenu dans la ville de Ndikiniéki, située sur l'axe routier reliant Yaoundé à Bafoussam. D'après un membre de la brigade routière de la gendarmerie nationale,

venu porter secours aux victimes, « le conducteur du bus aurait été emporté par le sommeil alors qu'il négociait le virage ». « Les passagers ont été projetés hors du bus. Presque tout le monde est mort. Seuls cinq blessés ont été transportés à l'hôpital de Bafia ». Compte tenu du fait des grandes affluences des vacances, de nombreux conducteurs sont contraints à dépasser leurs limites faisant de nombreux voyages sans repos. La conséquence du manque de sommeil les contraint souvent en dépit de leur volonté à avoir des moments de faiblesse sur la route en somnolant. Un voyage nocturne nous a permis de comprendre la raison de quelques-uns de ces drames. De nombreux chauffeurs durant le trajet Yaoundé - Bafoussam - Douala mettent la musique à vous percer les oreilles durant le trajet, à vos plaintes dans le bus, c'est le chauffeur qui vous demande « si vous êtes prêts à mourir ? ». Car c'est la musique à fort volume qui le maintient éveillé.

Alerte en cas d'accident de la route

D'après un de nos informateurs vivant le long de la nationale N°3, « il n'y a les bruits que quand j'entends, bammm, je sais que c'est un accident de route. En journée quand tu suis un bruit fort qui vient de la route, tu restes d'abord tranquille et ce sont les cris qui te confirment que c'est l'accident. Dans la nuit, c'est compliqué surtout quand il pleut. Mais nous on sort pour aider les gens » (Informateur 3, entretien réalisé le 14 septembre 2018, 40 ans environs, chargeur clandestin, au lieu-dit Yassa Douala). Il dit clairement que l'état du jour et le climat sont des facteurs très déterminants dans la prise en charge des accidentées par les communautés.

Dans la même lancée, sur la nationale N°4 dans la localité de Tonga, on note ce qui suit : « Quand tu comprends un gros bruit, genre comme si on tire le fusil parce que c'est une roue qui a éclaté et les gens commencent à crier, là là là, même si tu faisais quoi tu sors aussi et tu commences à crier en partant vers la route » (Informateur 5, entretien réalisé le 05 août 2018, 40 ans, chauffeur d'autobus, quartier Mvan, Yaoundé, région du Centre). C'est un système d'alerte communautaire très efficace qui notifie à toute la communauté l'urgence qu'il y a à sortir donner un coup de mains aux victimes des accidents routiers. Cependant, sur la nationale N°5 plus précisément dans la Menoua à Santchou, « on ne peut pas faire un mois sans comprendre qu'une voiture est tombée dans la falaise, dès que l'on comprend les bruits comme si les cailloux se cognent, on sort et on court par là-bas » (Informateur 8, entretien réalisé le 30 août 2018, 42 ans, Chauffeur d'autobus, Bafoussam, Département de la Mifi, Ouest Cameroun). En réalité, aucun accident ne peut passer inaperçu dans les communautés riveraines des routes nationales au Cameroun.

Premiers secours ou la prise en charge pré-hospitalière

Quand survient un accident, ce sont en général les populations riveraines du lieu de l'accident ainsi que les conducteurs, passagers et autres véhicules qui interviennent dans un premier temps avant l'arrivée de la police et des ambulances médicales. Les personnes accidentées sont extraites des véhicules par des personnes qui n'ont que leur volonté de sauver des vies, mais qui manquent surtout d'expériences et d'expertise. De nos investigations sur le terrain, ces propos sont intéressants. « Quand nous comprenons les bruits, même si tu fais quoi tu laisses d'abord et tu pars voir, il peut arriver que ça soit un membre de ta famille que tu sauves sans connaître » (Informateur 2, entretien réalisé le 12 septembre 2018, 40 ans, vendeur de carburant, Edéa). Pour un autre, on retient ceci : « Quand nous on arrive, la première chose c'est de faire sortir tout le monde dans la voiture ; pour certains, pendant que certains sortent les gens des voitures, d'autres mettent les herbes sur la route dans les 2 sens sur une distance d'au moins 100 mètres de chaque côté comme ça toutes les voitures qui viennent sauront qu'il y a un cas d'urgence ou accident. Quand c'est fait, on allonge les blessés sur le sol, et on appelle les gens de ceux qui sont encore conscients » (Informateur 7, entretien réalisé le 05 août 2018, 49 ans, racolleur, au quartier Mvan, Yaoundé, région du Centre). Nous voyons bien que les communautés sont animées par un élan d'humanisme et de solidarité qui consiste à porter secours à l'humanité qui souffre au travers de ces usagers de la route.

Pour un des informateurs de la nationale N°5, « il faut être courageux pour porter secours, car quand tu arrives tu vois les pieds, et les mains coupées, toi-même tu crois que tu étais dans la voiture, tu te touches d'abord pour voir si tu vas bien. Après ça on porte les gens et on les met couchés sur la route, on retire les chaussures et on desserre aussi les ceintures, pour les femmes on ouvre aussi les soutiens-gorge, on facilite la respiration aux gens en leur mettant l'air » (Informateur 6, entretien réalisé le 20 août 2018, 55 ans, commerçant, Santchou, Département de la Menoua, nationale N°5, Bafoussam - Douala). Il en ressort explicitement que ce sont les communautés au travers de leur participation active qui agissent en premiers secours et redonnent vie à de nombreuses personnes sur le triangle de la mort.

Conduite à tenir devant un accident de la route

Pour un de nos informateurs, il ressort que « quand tu vois quelqu'un transpirer beaucoup, ça veut dire qu'il a chaud et souvent à la télé nous on voit aussi comment on fait » (Informateur 11, entretien réalisé le 19 septembre 2018, 40 ans, Commerçant au petit marché de Tonga, Département du Ndé, Ouest Cameroun). Pour un autre, il ressort ce qui

suit : « J'ai appris à coucher les accidentés sur la position latérale de sécurité où le sang circule bien en attendant que les secours arrivent » (Informateur 13, entretien réalisé le 07 août 2018, 40 ans, commerçant paysage de Nkometou, région du Centre). Un autre encore signale. « Moi je prends souvent les téléphones qui ne sont pas bloqués et j'appelle sur le dernier appel de la personne ou je cherche papa, maman, trésor ou chérie dans le téléphone de la personne et j'appelle ; si c'est que son téléphone est bloqué, je l'allonge seulement et je passe au suivant et ainsi de suite » (Informateur 2, entretien réalisé le 12 septembre 2018, 40 ans, vendeur de carburant, Edéa).

Cet informateur attire aussi l'attention sur le fait que lors des voyages, lorsque nous sommes victimes d'accidents, nos téléphones portables sont généralement bloqués et malgré la bonne volonté de venir en aide ou de prévenir les proches des victimes, il est souvent difficile, voire impossible, de le faire. Pour cet autre usager de la route, « si la personne saigne ou pisse beaucoup le sang, je fais le garrot et je fais en sorte qu'ils ne dorment pas, je lui pose les questions, je prends son téléphone et appelle sa femme, son mari, son enfant...bref, je fais tout ce que je peux faire pour qu'il reste conscient » (Informateur 12, réalisé le 20 août 2018, 55 ans, mécanicien et chauffeur moto, Santchou, Département de la Menoua, nationale N°5 (Bafoussam - Douala). Il arrive des fois que la participation communautaire joue un rôle de premier ordre dans la prise en charge pré hospitalière des victimes en cas d'accidents.

Coûts des accidents routiers sur le « triangle de la mort »

Les accidents de la route coûtent aux pays pauvres 5% de leur PIB, privent les familles des victimes de revenus, pèsent sur le système de santé. Selon la banque mondiale, les pertes économiques dues aux accidents de la route vont de 65 à 100 milliards de dollars, soit plus que le total de l'aide apportée par les pays riches.

Les accidents de la route sur le triangle de la mort entraînent des pertes économiques et sociales considérables pour ceux qui en sont victimes, leur famille et même le pays dans leur ensemble. Ces pertes proviennent du coût de traitement et des pertes de productivité pour ceux qui en meurent ou restent handicapés à la suite de leurs blessures, ainsi que pour les membres des familles qui doivent interrompre leur travail ou leur scolarité pour s'occuper des blessés. Le Cameroun dépense 3% de son PIB par an à cause des accidents qui sur la route dont le tiers des dépenses dans le triangle de la mort (OMS, 2018). Bien que sur le plan humain nous avons des pertes en vie humaine, un autre aspect ici reste le bouleversement psychique. Les accidents de la route sont aussi la première cause d'état de stress post-traumatique (Cécile, 2015). De nos enquêtes chez les

conducteurs, il en ressort que : « faire un accident marque pour toute la vie, chaque fois que tu vois la route ou le volant, c'est seulement ça que tu vois, je connais beaucoup de collègues qui se sont reconvertis après un grave accident » (Informateur 1, entretien réalisé le 17 août 2018, 45 ans, agriculteur, Bantoum 3, Département du Ndé riverain sur la nationale N°4). Pour un autre sur le même trajet, « c'est une plaie qui ne guérit pas et même si ça guéri, tu es sûre que la cicatrice là va rester, parfois toi-même tu as les mains coupées et tu es devenu mongo (infirmes), tu peux même faire 10 ans sans encore prendre la voiture parce que tu te dis que ça va faire l'accident » (Informateur 4, entretien réalisé le 20 août 2018, 60 ans, agriculteur et commerçant, Ndikiniméki, Département du Mbam et Inoubou région du Centre). Nous voyons ici à quel point un accident routier brise la vie des familles.

Discussions

Nous sommes parvenus à la remarque que la route est un outil indispensable au développement de notre pays mais les comportements humains mettent à mal ce précieux outils. C'est le même constat que fait Ngueutsa (2012) en reconnaissant que ce sont les comportements déviants des conducteurs qui occasionnent les catastrophes routières. la première cause des accidents de la route au Cameroun. De meme, la pression exercée par les gendarmes et autres autorités routières influencent les comportements des conducteurs contraint de faire des surcharges pour s'en sortir.

L'état des routes est aussi à mettre en cause dans les hécatombes routières. C'est le même constat que fait Testa J. et al., (2014) et pour pallier cette désastreuses situation, il propose des aménagements routiers réduisant la vitesse et un renforcement des contrôles de vitesse semblent être des interventions coûts-efficaces, car plusieurs facteurs suggèrent l'impact de la vitesse sur la possibilité d'éviter ou de réduire les conséquences des accidents.

Les croyances ancrées sur des conducteurs les amènent à négliger tous les risques de la route considérant Dieu comme capable de gérer toutes les situations ce qui n'est pas faut. Cependant, il ne faudrait pas oublier l'adage selon lequel « aide toi et le ciel t'aidera ». C'est le même constat que fait Ngueutsa (2012) qui se pensent capables d'affronter le risque routier sans en être inquiet lorsqu'ils croient que Dieu contrôle les situations dangereuses ou lorsqu'ils croient aux pratiques culturelles supposées protéger la vie.

La recrudescence des accidents de la route mérite une attention particulière. Étant entendu que l'une des causes principales est la défaillance humaine notamment des usagers de la route et plus précisément

les transporteurs routiers. Ils constituent certes une classe sociale puissante par leur rôle important dans la société qui se traduit par la réalisation de la mobilité des personnes et des biens. Conscients de cette puissance, ces derniers se croient de plus en plus au-dessus de la loi. C'est le même constat fait par Djarai Kalgong et al. (2022). Il faudrait par conséquent renforcer les mesures restrictives afin de réduire le nombre criard d'accidents.

Conclusion

Au terme de notre réflexion, il ressort que les accidents routiers sont les conséquences des comportements humains. Sur le « triangle de la mort », elles sont dues à des défaillances humaines responsables de 70% des causes contre 20% liées aux véhicules et 10% à l'état des routes (Ngoumbe, 2018). Ces hécatombes ont un triple coût ; non seulement pour les entreprises, les familles des victimes, mais aussi dans le portefeuille de l'État. Toutefois, la participation communautaire des différentes localités voisines de ces axes routiers et principale actrice dans le vécu et la prise en charge de ces atrocités joue un rôle de premier plan. C'est elle qui vit en premier l'hécatombe, c'est aussi elle qui en premier se rend sur les lieux et marque la route de signalisation traditionnelle (jets des feuilles sur la route) et c'est encore elle qui appelle les secours et transporte les victimes dans les centres de santé. Il devient donc primordial non seulement de renforcer et de dynamiser les routes par la poursuite des constructions de grandes infrastructures routières, mais aussi de capaciter davantage les communautés sur les moyens de prise en charge des victimes lors des accidents routiers (du moins les premiers secours). Toutefois, ces accidents pourraient être évités avec le respect des règles de sécurité routière et le bon sens. Comme on le dit couramment, la route ne tue pas, mais ce sont les comportements humains sur la route qui tuent.

Bibliographie indicative

- APA News, 2018, « Les accidents de circulation au Cameroun causent 1.200 décès par an », *Journal du Cameroun*, pp. 1-2.
- Djarai Kalgong, O., Douram, V., 2022, *La répression des transporteurs routiers au Cameroun vu sous le prisme de l'application du droit pénal Camerounais*. *Revue Africaine des Réflexions juridiques et politiques*, 1(1), pp.112-141
- Delhomme, P., 2002, *Croyances des jeunes automobilistes en matière de vitesse*, Arcueil, Institut national de recherche sur les transports et leurs sécurités.
- Djiepmo Ndjoukya, G. R., 2008, *Les défis de la sécurité routière en milieu urbain au Cameroun : le cas des motos-taxis à Yaoundé*,

Master Économie des transports et logistique des échanges,
Yaoundé, Université de Yaoundé II.

Esma Ben Saïd, 2018, *Cameroun, une vingtaine de mort dans un accident de la route dans le centre*, Paris, Aa.com.tr.

Kouabenan, D. R., 2001, « Culture, perception des risques et explication des accidents », *Bulletin de psychologie*, 54(3), 327-342.

Mbassi, Y., 2019, « Accidents de la route : des responsabilités partagées », *Cameroun Tribune*, p. 13.

Mohammadreza et Forouzan Rezapur-Shahkolai, 2020, « Blessures de la route mortelle dans la province de Hamadan », *Iran. Journal de recherche sur les catastrophes et les urgences*, 1(2), pp. 67-74.

Ngano, A. K., 2018, « Les routes au Cameroun ; de véritables meurtrières », *Le Gidéon Magazine*, p. 19.

Nguéutsa, R., 2012, *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*, Psychologie. Université de Grenoble, Paris.

Ngoumbe, Z., 2011, *Prise en compte des données spécifiques de sécurité routière dans la construction des routes africaines par l'exploitation du bulletin d'analyse des accidents de la circulation (BAAC) : cas du Cameroun*, Thèse de psychologie sociale et expérimentale, Grenoble, Université de Grenoble.

Nonos, F., 2015, « Cameroun : insécurité routière », *Mutations*, p. 15.

Nouwou, D., « Barrières de police et de gendarmerie : enquête sur les poches de résistance », *Cameoun.net*, p. 2.

OMS, 2018, *Principaux repères sur les accidents de la route*, Genève, OMS.

Peden, M, Sleet, D., Mohan, D. et Hyder, A., 2004, *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, Genève. OMS.

Testa, J., Sogngui-Tamebekou, J., Salmi, L. R. et Lagarde, E., 2014, « Les déterminants de la gravité des accidents de la route en zone rurale africaine : une étude sur l'axe Yaoundé Douala, Cameroun », *Revue d'épidémiologie et de Santé Publique*, 62, S201.

Sources orales

Informateur 1, entretien réalisé le 17 août 2018, 45 ans, agriculteur, Bantoum 3, Département du Ndé riverain sur la nationale.

Informateur 2, entretien N°2, 40 ans, vendeur de carburant, Edéa, entretien réalisé le 12 septembre 2018.

Informateur 3, entretien réalisé le 14 septembre 2018 au lieu-dit Yassa Douala, 40 ans environ, chargeur clandestin, réalisé.

Informateur 4, entretien réalisé le 20 août 2018, 60 ans, agriculteur et commerçant, Ndikiniméki, Département du Mbam et Inoubou, région du Centre.

Informateur 4, entretien réalisé le 20 août 2018, 60 ans, agriculteur et commerçant, Ndikiniméki, Département du Mbam et Inoubou région du Centre, Nationale N°4.

Informateur 5, entretien réalisé le 05 août 2018, 40 ans, chauffeur d'autobus, 2022 au quartier Mvan, Yaoundé, région du Centre.

Informateur 6, entretien réalisé le 20 août 2018, 55 ans, commerçant, Santchou, Département de la Menoua, nationale N°5.

Informateur 7, entretien réalisé le 05 août 2018, 49 ans, racoleur au à la gare routière Mvan, Yaoundé, région du Centre.

Informateur 8, entretien réalisé le 30 août 2018, 42 ans, Chauffeur d'autobus, Bafoussam Département de la Mifi, Ouest Cameroun.

Informateur 9, entretien réalisé le 30 septembre 2018, 40 ans, chauffeur de ligne Yaoundé-Bafia, Région du Centre.

Informateur 10, entretien réalisé le 30 août 2018, 47 ans, Chauffeur d'autobus, Bafoussam, Département de la Mifi, Ouest Cameroun.

Informateur 11, réalisé le 19 septembre 2018, 40 ans, Commerçant au petit marché de Tonga, Département du Ndé, Ouest Cameroun.

Informateur 12, entretien réalisé le 20 août 2018, 55 ans, mécanicien et chauffeur moto, Santchou, Département de la Menoua, nationale N°5 (Bafoussam – Douala).

Informateur 13, entretien réalisé le 07 août 2018, 40 ans, Commerçant paysage de Nkometou.

Conflit d'intérêts

Les auteurs déclarent qu'ils n'ont pas de conflits d'intérêts concernant cette étude.

Contribution des auteurs

Les auteurs Théophile Djomou et Cyrielle Mamene Messy ont conçu la thématique. Tous les auteurs se sont chargés de la collecte des données ainsi que la rédaction de l'article, de la transcription des données.

L'analyse des données a été faite par Théophile avec le logiciel Nvivo. La relecture a été faite par tous. Rose Pachouelle Ngadjui s'est chargée de la relecture et de la mise en forme du manuscrit. Tous les auteurs ont approuvé la version finale du document avant soumission.

Remerciements

Les auteurs souhaitent remercier tous les participants qui se sont montrés très enthousiastes, volontaires et disponibles à temps et à contre temps à la réalisation de cette étude.