

## L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE: APPROCHE DE SOLUTION DES INGENIEURS FACE AU DANGER PERMANENT



### Dans ce numéro:

- LES CINDYNIQUES:UNE APPROCHE DE SOLUTION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
- LES STATISTIQUES D'ACCIDENTS ROUTIERS AU CAMEROUN
- L'AUTOROUTE A PEAGE DU SENE-GAL, EMERGENCE A L'HORIZON 2015

## EDITORIAL

Depuis quelques mois, les accidents de circulation routière et leur nombreux morts font encore parler d'eux, et la rentrée scolaire sera effective dans quelques jours.

Ainsi, dans la recherche des voies et moyens à mettre en œuvre dans la lutte contre l'insécurité routière au Cameroun, des recherches ont été entreprises sur une nouvelle science apparue en Europe et aux USA il y a une vingtaine d'années: les **CINDYNIQUES**. Cette science a permis, suite à plusieurs catastrophes naturelles et à la recrudescence des **accidents de circulation routière**, de mettre en place un concept d'appropriation du risque pouvant permettre de mieux cerner le danger, contenu souvent sur nos axes routiers, d'analyser les notions telles que l'erreur et la faute dans un sinistre, et mettre en place des outils préventifs, en amont du danger.

Risques liés aux usagers de la route ou risques techniques, risques affectant les axes routiers ou provoqués par ceux-ci, Chacune de ces situations appelle à la

mise en place d'une procédure structurée de prise en compte et de gestion des risques, en ce qui concerne la circulation routière, dans le contexte de la relance de l'économie, en perspective de l'émergence du Cameroun à l'horizon 2035

Le propos de cette édition de **MEDOU INFOS** est de préciser dans sa rubrique analyse, les différentes étapes autour desquelles s'articule cette stratégie, en soulignant le rôle des ingénieurs et des techniciens du génie civil, tout en dressant les parallèles nécessaires avec la gestion des risques naturels.

Nous verrons à cet effet, que la partition entre risques naturels et risques technologiques est quelque peu artificielle, nombreuses étant les causes d'accidents de la circulation sur le territoire national.

Evoquer la notion de sécurité routière est une attitude de plus en plus fréquente dans les sociétés occidentales. Les acteurs politiques ou socio-économiques doivent traquer le risque, auquel le citoyen et l'utilisateur de la route sont devenus allergiques.

Dans ce contexte, le technicien et l'ingénieur sont des experts dont le savoir et les compétences apparaissent bienvenues.

La période de rentrée scolaire se caractérise par une recrudescence des accidents sur nos axes routiers. Cette phase serait alors appropriée, quant à la mise en pratique des CINDYNIQUES, pour prévenir les accidents de circulation routière.

*Bonne rentrée scolaire à tous les parents, aux élèves et parents, et à tous les usagers de la route!*

**MEDOU MEDOU C.**

*Directeur du Cabinet MEDOU*

## BÂTIMENT

En cette veille de rentrée scolaire, l'activité Bâtiment du Cabinet a du plomb dans les ailes, tous les projets d'études en Bâtiments sont suspendus par faute de financement des études

## EXPERTISE

Quelques expertises ayant pour objet les dossiers de financement des constructions par le CFC et certaines banques ont été traitées.

A titre d'information, nous publions ci-après la liste des BET et Cabinets agréés par le CFC, en février 2014.

## TRAVAUX PUBLICS

Le partenariat entre la SEPBC (Société d'Exploitation des Parcs à Bois du Cameroun) et le Cabinet MEDOU a été redynamisé depuis le mois d'août 2014.

La SEPBC du groupe Bolloré, est la société à laquelle l'État camerounais a concédé l'activité de stockage et de mise à disposition du bois aux différents points d'exportation. Le port autonome de Douala et le Port autonome de Kribi en sont les principaux.

Ainsi, en faveur d'une convention d'assistance à maître d'ouvrage signée depuis le 22 mai 2014 entre les deux parties, les activités ont démarré ce mois, pour l'étude de renforcement du quai de chargeur de Douala.

La mission du Cabinet MEDOU consistera à la réalisation de l'étude préalable, la rédaction du cahier de charges et du DAO en général, du contrôle et des opérations de réception des travaux.



## Contexte de réalisation de l'Autoroute à Péage du Sénégal

### 1. L'urgence

Une première réponse à une situation critique

DAKAR :

- 0.3 % du territoire;
- 25 % de la population;
- + 150.000 à 200.000 habitants par an;
- 80 % de l'activité économique;
- 60 % du PIB;
- > 4h pour entrer ou sortir de Dakar (30 km).

Une réponse à des coûts sans cesse croissants

Une situation critique

- 1978 : 10 000 véhicules/ jour;
- 2009 : 100 000 véhicules/ jour;

Des coûts de construction (MSY-DMD en forte hausse)

- 1978 : 20 milliards FCFA;
- 2009 : > 180 milliards FCFA.

(+120 milliards pour les autres composantes: indemnisations, restructuration, site de recasement, études, etc.)

### 2. La complexité

3 composantes principales

- Les travaux : 36 km de route (2 x 3 voies, 12 échangeurs principaux, etc.);
- La libération des emprises (plus de 3 000 familles à déplacer) et le relogement des populations (Zone de recasement pour 2 000 ménages);
- La restructuration urbaine de Pikine Irrégulier Sud (zone inondable et précaire) qui profitera aux 200.000 habitants du quartier.



L' Autoroute à péage du Sénégal

## L'AUTOROUTE A PEAGE DU SENEGAL

*Une merveille d'architecture faisant actuellement la fierté des Sénégalais, qui s'inscrivent dans une optique d'émergence dès l'année 2015. Nous présentons ici son contexte de réalisation*

### Libération des Emprises :

La construction de l'autoroute à péage a nécessité le déplacement, à ce jour, **terminé** dans d'excellentes conditions, suivant les normes standards et internationales, de près de **50,000 personnes** (environ 10,000 familles).

### Accompagnement social :

Cette opération de déplacement de grande envergure s'est aussi réalisée avec un important programme d'accompagnement social des personnes déplacées et affectées avec la construction d'un nouveau centre élémentaire moyen (CEM) pour les élèves, le déplacement de plus de treize (13) mosquées, un programme spécial d'aide social (distribution de denrées alimentaires, soins médicaux, matériels pour construction, etc..) pour les PAP (personnes affectées par le pro-

jet) les plus vulnérables telles que les veuves, handicapés, chômeurs, etc...

### Localisation :

**Tivaouane Peulh Superficie : 165 ha**

Aménager une zone de réinstallation avec un nouveau cadre de vie aux normes standards (viabilisation, station d'épuration, équipements sociaux collectifs, etc..) pour y reloger les populations déplacées, affectées par le projet de l'autoroute et la restructuration de Pikine irrégulier Sud. o Délai prévisionnel de la fin des travaux : **Fin 2012**



## SECURITÉ ROUTIÈRE

L'ISTED, Institut des Sciences et des Techniques de l'Équipement et de l'Environnement pour le Développement, organisme rattaché au Ministère des Affaires Étrangères de la France, s'est penché sur la sécurité routière en Afrique en 1994.

L'objectif était de proposer et mettre en œuvre une méthodologie issue d'un programme régional d'appui à la définition de la politique de sécurité routière en Afrique subsaharienne. Il ne s'agit pas d'une "recette miracle" mais plutôt d'éléments de méthodologie ayant pu se dégager de cette expérience.

Pour l'ISTED, les actions à faire s'inscrivent dans la durée et les résultats ne sont pas immédiatement tangibles en termes de réduction d'accidents.

Ce programme contribue indéniablement au développement d'une "culture de sécurité routière" en Afrique, pour la constitution d'un réseau d'experts africains en matière de sécurité routière et par l'adoption de nouvelles méthodes de travail, qui se traduisent par une concertation plus systématique de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière.

A cet effet, il a été mis sur pied un outil innovant : le "Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels de la Circulation (BAAC)".

Il s'agit d'une banque de données d'accidents constituant une base commune d'expériences et de savoirs qui contribue à valoriser et à capitaliser les expériences pilotes menées dans divers pays de la sous-région et capable de favoriser les synergies.

A ce jour, le Sénégal se présente comme le pays ayant accumulé le plus d'expériences dans la méthodologie de l'ISTED

Les recherches effectuées et les renseignements reçus indiquent que le Cameroun a bel et bien été présent dans les différents groupes de travail organisés par l'ISTED; Qu'est donc devenu l'exploitation du BAAC au Cameroun?



Approche des solutions des Ingénieurs de génie civil, face aux accidents de la route

## CINDYNIQUES : SCIENCE DU DANGER

Le Cabinet MEDOU a entrepris des recherches sur une nouvelle science apparue en Europe et aux USA il y a une quinzaine d'années, suite à plusieurs catastrophes naturelles et à la recrudescence des accidents de circulation routière.

Cette science, les CINDYNIQUES, a permis de mettre en place un concept d'appropriation du risque pouvant permettre de mieux cerner le danger, contenu souvent dans les ouvrages de Génie-Civil, d'analyser les notions telles que l'erreur et la faute dans un sinistre et mettre en place des outils préventifs, en amont du danger.

Après lecture des actes du colloque, l'approche des principes cindyniques peut également être explorée face à la recherche des solutions de lutte contre les accidents de la route, en complément aux actions menées par le Ministère des Transport et de l'Association des Assureurs et des forces de l'ordre du Cameroun.

Comment survient un accident ?

Comment se présente une situation de danger ?

Enfin comment mettre en place une campagne de prévention routière capable de réduire la dangerosité de la situation ?

### Prévention des concepts cindyniques:

Le premier concept est la **situation** : il consiste à définir ce dont on veut parler dans une étude du danger.

Le champs de l'étude du danger doit être précisé :

- limites de temps;
- limites dans l'espace;
- liste des réseaux d'acteurs inclus dans l'étude.

Il faut enfin préciser le regard porté sur cet ensemble.

Le regard porté sur le danger, cette perception du danger, se fait par référence à cinq dimensions différentes.

# Analyse

## La dimension des faits de mémoire de l'histoire des statistiques

C'est ce que l'on stocke dans les banques de données des grands systèmes de retour d'expérience (statistiques d'accidents).

## La dimension des représentations et modèles élaborés à partir des faits

C'est la banque des connaissances qui sert d'appui au calcul dans les éléments porteur de danger.

## La dimension des objectifs

Il s'agit pour chacun des réseaux impliqués dans la situation d'explicitier sa stratégie.

A l'absence d'une explicitation concertée des acteurs d'une situation cindynique, on constate une dérive vers les échecs plus ou moins graves. A l'inverse, on enregistre des effets positifs dans les processus délibératifs en associant véritablement toutes les parties prenantes.

## 4. La dimension des normes, lois, règles, standards et codes de déontologie, obligatoires ou de libre adhésion, contrôlés à priori ou non...

Il s'agit des lois, codes, règlements et normes. Le respect et l'évolution de ces éléments de l'espace déontologique conduit à parler d'éthique et d'introduire la dernière dimension, celle des valeurs.

## 5. La dimension des systèmes de valeurs partagées et respectées par tous comme le droit à la vie

Ainsi donc, dans une étude de danger bien conçue, il faut associer à chaque réseau d'acteurs un état des lieux des cinq dimensions définies plus haut.

La fabrication des dangers dans les situations cindyniques résultent des dissonances entre deux ou plusieurs réseaux d'acteurs évoluant dans la même situation. Les dissonances sont analysées à partir de leur "regard".

Les campagnes de prévention consistent alors à réduire la dangerosité de la situation. Le sentiment de danger et de peur n'est que l'expression du poten-

tiel cindyniques, qui n'est qu'une fonction croissante des dissonances existant entre les différents réseaux sur les cinq dimensions.

Une bonne campagne de prévention consiste alors à négocier dans les réseaux d'acteurs les minimum vitaux partagés :

- quelques chiffres acceptés en commun comme réalité statistique (les faits);
- quelques modèles pris comme base commune de connaissance et d'expérience;
- quelques objectifs partagés;
- quelques normes, règles ou principes déontologiques;
- quelques valeurs exprimant une certaine solidarité, une certaine non exclusion, une certaine transparence.

Une campagne exige donc :

- de longues négociations entre les réseaux d'acteurs;
- le plus souvent l'initiative et la patience d'un réseau d'acteurs particuliers qui joue le rôle de catalyseur, de médiateur : c'est l'animateur de la campagne de prévention dans l'ensemble de la situation.

Les actions de l'animateur peuvent se heurter à des freins ou défiances entre deux réseaux d'acteurs, la défiance étant définie par les cindyniques comme une fonction des dissonances entre deux réseaux dans les cinq dimensions.

La construction de la confiance consiste à réduire les dissonances par la négociation au cours de la campagne de prévention.

## **TRANSPPOSITION DE LA SITUATION A LA GESTION DES ACCIDENTS DE CIRCULATION ROUTIERE AU CAMEROUN**

Champs de l'Etude ou situation : Endiguer le fléau des accidents de la circulation routière au Cameroun

## Liste des réseaux d'acteurs

### I- Anciens

- Le Ministère de la Défense : contrôle routier par la gendarmerie
- Le Ministère des Travaux Publics et Fonds Routier : construction des routes, entretien routier
- Le Ministère des Transports : animation des campagnes de prévention routière, délivrance des permis de conduire, réglementation diverses
- La Délégation Générale à la Sécurité Nationale : constats d'accidents
- L'Association des Assureurs du Cameroun (ASAC) : regroupement des assureurs, indemnisation des accidents

### II- Nouveaux

- La Présidence de la République : implication personnelle du Chef de l'Etat par le Discours du 31/12/03
- Création de la CONAROUTE sous l'autorité du P.M
- Les services du Premier Ministre : coordination des actions
- Le Ministère des Finances : délivrance des autorisations d'importation des véhicules, délivrance des autorisations d'installation des concessionnaires automobiles, agrément des assureurs, gestion du péage routier;

# Analyse

- Le Ministère de la Santé Publique : soins des accidentés;
- Le Ministère de la Défense: renforçant le contrôle routier et usage des radars sur tous les grands axes;
- Expertise privée : animation d'une nouvelle stratégie;
- Les ONG (Securoute)
- Les transporteurs;
- Les Syndicats

## Analyse des dimensions

### 1. Faits de mémoire de l'histoire et des statistiques

#### Situation actuelle

Les constats d'accidents sont généralement établis par les forces de l'ordre et transmis aux assureurs.

Jusqu'à présent, on s'est limité au nombre d'accidentés. Une élaboration des statistiques plus fines devrait permettre de cerner d'autres facteurs pouvant influencer une campagne de prévention.

#### Situation nouvelle

D'après les informations reçues de l'ISTED, le Cameroun fait bel et bien parti des groupes des Directions des Transports Terrestres (DTT) de l'Afrique Subsahariennes depuis 2001.

Il y a lieu de faire un audit sur l'utilisation des Bulletins d'analyse des accidents corporels qui ont été remis au Ministère des Transports et l'exploitation des constats d'analyses par la gendarmerie.

### 2. La dimension des représentations et modèles élaborés à partir des faits :

Analyser les expériences même au Sénégal et menées par l'ISTED.

### 3. La dimension des objectifs

Les anciens et les nouveaux réseaux d'acteurs doivent présenter leur stratégie et se concerter autour d'un objectif commun : diminuer les accidents sur nos routes.

L'organisation d'un séminaire national sera salubre pour cette plate forme de concertation.

### 4. Dimension des normes, lois, règles, standards et codes de déontologie

Analyser tous les textes sur l'octroi des permis de conduire, l'importation des véhicules d'occasion, l'implantation des centres de contrôle et les visites techniques, dimensionnement des chaussées à grande circulation, signalisation routière, amendes et contraventions, contrôle routier...

### 5. La dimension des systèmes de valeur

Les camerounais sont-ils prêts à changer de mentalité afin que le respect des libertés individuelles des uns et des autres et leur bien-être soient une valeur partagée capable de contribuer au développement du pays ?

### CONCLUSION

Il est urgent que le Cameroun entre dans le concert des nations en ce qui concerne la perception du Danger. Les cindyniques, nouvelle science apparue il y a une quinzaine d'année en France et aux Etats-Unis, permettra de mettre en place une méthodologie scientifique et cartésienne capable de nous aider à élaborer une stratégie efficace afin de diminuer le nombre de morts sur nos routes.

"L'automobile doit être un instrument de liberté et non un instrument de mort" **Paul BIYA, 31/12/03.**

De nouveaux réseaux d'acteurs doivent être identifiés afin d'étudier les cinq dimensions qui permettent, d'après les CINDYNIQUES, de porter un regards sur le danger, générateur des risques et créateur de l'accident.

Nous devons définir nos dimensions en fonction de nos réalités locales et à terme l'organisation d'une semaine nationale sur la sécurité routière devra être organisée.

L'expérience menée dans d'autres pays africains comme le Sénégal, avec l'appui de l'ISTED peut être salubre pour notre pays.

"L'Etat devra également s'appuyer sur l'ingénierie privée qui constitue un réseau de compétence à l'échelle nationale, quasiment ignorée à l'heure actuelle, et devrait intervenir à tous les stades de la concertation" (René HAROUMI, Directeur Technique Construction, Chambre des Ingénieurs-Conseils de France).

**PAR M. MEDOU MEDOU CONSTANTIN, INGÉNIEUR DU GÉNIE-CIVIL  
EXPERT AGRÉÉ D'ETAT EN BTP.  
BP : 12902 DOUALA**

### *Recommandations de l'OMS*

Depuis une décennie, le gouvernement de la République et les autres acteurs ont entrepris plusieurs actions en faveur des recommandations formulées par l'OMS en 2004 lors de la journée mondiale consacrée aux traumatismes liées aux accidents de la route.

Ces recommandations sont:

1. Nommer dans les instances publiques un organisme directeur chargé de guider l'effort national en matière de sécurité routière;
2. Evaluer le problème, les politiques et les cadres institutionnels relatifs aux traumatismes dus aux accidents de la circulation et la capacité de prévention de ces traumatismes dans chaque pays
3. Préparer une stratégie et un plan d'action nationaux pour la sécurité routière
4. **Allouer les ressources humaines et financières nécessaires pour s'attaquer au problème.**

Le résultat attendu n'étant pas l'éradication du phénomène des accidents, mais la réduction du nombre de morts sur nos axes routiers.



Les nombres de morts ne cessent de croître sur nos axes routiers

## LES STATISTIQUES D'ACCIDENTS ROUTIERS AU CAMEROUN

### I- INTRODUCTION

L'accidentologie est une science qui a pour objet de rechercher les causes exactes d'un accident d'avion, de train ou d'automobile.

L'ISTED, organisme français chargé de l'étude des accidents en Afrique a mis au point le BAAC (Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels)

Loin d'être un simple constat d'accident, il permet de recueillir toutes les informations nécessaires pour faire une étude d'accidentologie et constituer par là même une base de données fiables pour toutes les actions susceptibles de diminuer les accidents de circulation routière.

### II- PRESENTATION DU BAAC

C'est une fiche qui permet de recueillir près de 60 éléments ou indications permettant de comprendre et d'expliquer un accident. Il peut également servir de constat de police ou de gendarmerie dans le cadre des P.V. d'accidents ou de prise en charge des assurances. De ce fait, il devrait être établi par la police ou la gendarmerie. Une copie doit être remise au

ministère des transports pour analyse et établissement des statistiques en fin d'année.

Le BAAC doit indiquer :

#### Les caractéristiques de l'accident

Date, heure, province, département, commune de l'établissement du BAAC.

Le lieu précis doit être clairement décrit (N° de la route, PK, nœud carrefour...)

D'autres informations sont nécessaires : zone urbaine, zone rurale, classification de la route, si possible la localisation GPS.

Enfin, les circonstances résumées de l'accident doivent être décrites en précisant la date de l'accident.

#### L'état des lieux

Il s'agit de citer d'autres éléments importants : état de la lumière, conditions atmosphériques, tracé, état de la chaussée, profil, marquage, contrôle, carrefour.

#### Véhicules impliqués

Cette fiche consiste à recueillir : le numéro d'immatriculation, genre, appartenance, première mise en service, validité contrôle technique, validité assurance, état général, pneus, feux, type de chargement, volume de chargement.

Toutes ces informations sont valables pour tous les véhicules impliqués dans l'accident.

#### Personnes impliquées

##### Conducteurs

Ces informations concernent également tous les conducteurs impliqués ;

Il s'agit d'indiquer : l'âge, le sexe, la profession, la nationalité, la catégorie du permis, le numéro du permis, l'année d'obtention du permis, le pays d'obtention du permis, la garantie des blessures du conducteur.

##### Passagers

Il faudrait indiquer le nombre de tués, le nombre de blessés graves, le nombre de blessés légers.

##### Piétons

Il sera question pour trois tranches d'âge de piétons (0 à 12 ans, 13 à 20 ans et plus de 21 ans). D'indiquer le nombre de tués, le nombre de blessés graves et le nombre de blessés légers.

#### COLLECTE DES DONNEES ET SYNTHÈSE NATIONALE

Les différentes fiches issues de toutes les localités doivent être centralisées et analysées sous forme de synthèse.

Elle donnera :

- le nombre d'accidents
- le nombre de tués, blessés graves, blessés légers et indemnes parmi les conducteurs, les passagers et les piétons par tranche d'âge
- le nombre de constats établis par la gendarmerie ou la

- police
- les zones d'accidents (urbaine, agglomération, hors agglomération), avec pourcentage par zone
- le type de route (revêtue, non revêtue, piste...)
- le genre de véhicule, avec pourcentage
- le sexe des conducteurs (hommes et femmes)
- l'état de la signalisation (bonne, défectueuse, inexistante)
- la classe de la route (nationale, régionale, urbaine, piste...)
- la lumière (plein jour, nuit sans éclair, nuit avec éclair)
- le tracé (ligne droite, virage, chaussée rétrécie)
- l'état de la chaussée (bonne, mauvaise)
- le chargement (normal, excessif)
- la profession des conducteurs
- le type du jour
- les conditions atmosphériques
- les causes
- l'état d'assurance
- l'état général des véhicules
- l'état des pneus

- la nationalité des conducteurs

#### **IV- INTERPRETATION DES RESULTATS**

La maîtrise des causes des accidents devra permettre la mise en place d'une politique de prévention routière adaptée et efficace en ciblant les points précis.

##### **Exemple : Pour le Sénégal en 1999**

Nombre d'accidents : 4087

Nombre de véhicules : 5071

Nombre de tués : 547 donc  
130 conducteurs

##### **Profession des conducteurs**

Dans certains pays, on observe que les chauffeurs représentent **70 %** des conducteurs. Une action peut être menée sur la formation et sur la réforme du permis de conduire.

##### **Sexe**

**99 %** des conducteurs sont les hommes contre **1 %** pour les femmes (sans commentaire)

##### **Assurance**

**90 %** des véhicules sont assurés.

##### **Classe de route**

**66,77 %** d'accidents ont lieu sur les voiries urbaines et **2 %** en autoroute

#### **V- CONCLUSION**

En conclusion, les bonnes statistiques routières sont un des outils qui peuvent contribuer à la lutte contre l'insécurité routière au Cameroun.

En dehors des chiffres exacts sur le nombre des tués et accidentés, les statistiques peuvent permettre de mener des actions ciblées sur les infrastructures, sur les véhicules ou sur les comportements. A partir des résultats obtenus, il peut être engagé un véritable management

de sécurité routière, étape ultime pouvant influencer considérablement sur les conséquences financières et humaines des accidents.

Il faudrait peut être s'inspirer de ce qui se passe chez les autres afin de mettre en place les hommes et les outils nécessaires à leur établissement dans notre pays.

Pour l'instant, le Cameroun a plus besoin d'une concertation nationale sur le problème des accidents de circulation : beaucoup d'actions éparses sont menées çà et là sans une amélioration sensible des résultats.

**PAR M. MEDOU MEDOU CONSTANTIN, INGÉNIEUR DU GÉNIE-CIVIL  
EXPERT AGRÉÉ D'ETAT EN BTP.  
BP : 12902 DOUALA**



**ACCIDENT MORTEL A NGOMO**

**Monatélé (Lékié)**

Il y a quelques jours, la route a encore fait des victimes au lieu dit Ngomo sur l'axe lourd Yaoundé Yaoundé-Bafoussam, à quelque 25 km de la ville de Monatélé. Il s'agit d'un véhicule de marque Toyota RAV 4, immatriculé CE 8206 Q appartenant à Mme veuve LANDO que conduisait M. KANAH Norbert, 44 ans.

En provenance de la province de l'Ouest pour Yaoundé, cette automobile qui transportait trois personnes, a brutalement dérapé au niveau du village Ngomo à la suite de l'éclatement de la roue avant-gauche. Comme elle roulait à vive allure, elle n'a pu être maîtrisée par le conducteur, et après avoir effectué plusieurs tonneaux, elle est allée s'immobiliser contre un vieux châssis de véhicule abandonné hors de la chaussée. Il est environ 22H30, lorsque les habitants de la localité ont été réveillés par le bruit infernal produit par cet accident. Selon leurs témoignages, M. Gabriel LANDO a été extirpé bien vivant de la carcasse, et a été étendu sur le terrain nu, avant de trépasser peu de temps après.

Quant aux deux autres occupants : Mme LANDO née NGOUFO Régine, 51 ans, exerçant la profession de commerçante, et M. TIMENE Antoine, 48 ans, Ingénieur Agronome en service au Ministère de l'Agriculture, ils portaient sur eux de nombreuses blessures ainsi que de multiples traumatismes. Ils ont été évacués d'urgence à Yaoundé.

Selon l'adjudant-chef EBESSA MVONDO Olivier, l'excès de vitesse serait la principale cause de cet accident.

**B.C. MENUNGA  
(CAMNEWS)**

Cameroon Tribune N° 8209/4498 - 30<sup>e</sup> année, du lundi 25 octobre 2004, page 13

**GRUMIER FOU A TROPICANA**

Le week-end dernier aura décidément été celui des accidents de poids lourds. Dans la nuit de samedi dernier, un grumier chargé, en provenance de la province de l'Est et se rendant à Douala, a manqué de faire des victimes au quartier Tropicana, à Yaoundé. Le conducteur du véhicule ayant perdu son contrôle, le gros porteur a emporté dans son sillage trois véhicules : une jeep militaire et deux berlines, dont une toute neuve, des poteaux électriques, et d'autres installa-

tions au bord de la route. Les obstacles n'ont pas réussi à arrêter la course du grumier, qui a fini sa folle randonnée au fond d'un caniveau, à une dizaine de mètres des maisons d'habitation, au lieu dit "Entrée BEAC". Fort heureusement, il n'y a pas eu de victime humaine.

Alliance NYOBIA

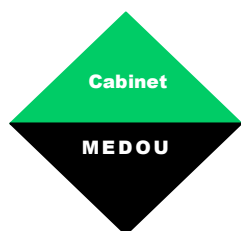
Cameroon Tribune N° 8151/4436-30<sup>e</sup> année du lundi 2 août 2004, Page 13

**TONGOLO : UN MORT DANS UN ACCIDENT**

Un camion transportant des sacs de cacao est entré dimanche soir en collision avec un taxi

Du taxi, il ne reste plus rien. Juste une carcasse éventrée, une vraie épave. Et l'on comprend qu'il ne pouvait rien en sortir de vivant. Complètement écrasé, le reste du véhicule a en plus entièrement pris feu. L'identité du défunt chauffeur taxi n'a pas été retrouvée. Mais, d'après des témoins de l'accident, le chauffeur garé tentait de ramasser des clients quand il a été surpris par le camion qui sortait d'Emana. C'est vers 20h dimanche soir que l'accident s'est produit. Le camion qui transportait des tonnes de sacs de cacao et qui avait une faible visibilité, n'a pas vu à temps le taxi garé et un autre qui cherchait à manœuvrer. Le chauffeur du camion tentera d'esquiver les deux voitures, mais le choc sera inévitable avec le taxi garé et une voiture banalisée qui venait tout juste de dépasser le camion. De plus, le contenu de la remorque, les sacs de cacao, se sont écrasés sur le pauvre taxi. Les trois blessés graves, dont on ignore le nom, ont été transportés dans un hôpital de la ville. Le chauffeur du camion est porté disparu, quant à la dépouille du taximan, les sapeurs pompiers ont réussi à l'extirper du tas de sacs de cacao avant l'incendie du véhicule.

Marguerite Estelle ETOACameroon Tribune N° 8490/4689-31<sup>e</sup> année du mardi 06 décembre 2005, page 11



Ingénieurs-Conseils  
Engineering Consultants

**Cabinet MEDOU**

La passion du bâtiment et des Travaux Publics

**Nous contacter**

Adresse : Bonamoussadi, axe des plateaux, lieu dit maison verte

BP : 12902 Douala - Cameroun

Tél : (237) 33 47 64 64

99 91 12 80

Fax : (237) 33 47 62 62

E-mail : contact@cabinet-medou.com

cabinetmedou@yahoo.fr

www.cabinet-medou.com/fr

Conception et réalisation MARK and CO: Tél: +23 77 45 62 12/ 94 65 49 84 / 51 04 55 55