



HAL
open science

La répression des transporteurs routiers au Cameroun vu sous le prisme de l'application du droit pénal Camerounais

Olivier Djaräi Kalgong, Victor Douram

► To cite this version:

Olivier Djaräi Kalgong, Victor Douram. 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*, 2022, 1 (1), pp.112-141. <hal-03836236>

HAL Id: hal-03836236

<https://hal.science/hal-03836236v1>

Submitted on 10 Nov 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Revue Africaine des Réflexions Juridiques et Politiques

African Journal of Law and Political Reflections

MENSTRUUM LEGEM – RARJP - AJLPR

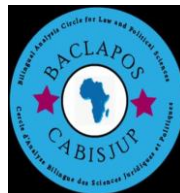
Reflexions

Revue
Africaine
des

Juridiques et
Politiques

**SCIENCES JURIDIQUES / ENGLISH LAW- SCIENCE
POLTIQUE- PRATIQUE JUDICIAIRE- LEGSILATION**

ISSN : 2958-1567



RARJP, Vol 1 -N°1 -Octobre 2022



DIRECTION SCIENTIFIQUE

- EL HADJ MBODJ,**
Agrégé des Facultés de Droit
Professeur Titulaire,
Université CHEIKH ANTA DIOP (UCAD)
- PIERRE FELIX KANDOLO,**
Professeur des Universités,
Avocat au barreau du Haut-Katanga,
Conseil à la CPI et la Cour Africaine des Droits
de l'Homme et des Peuples (CADHP),
Université de Montréal
- YAV JOSEPH KATSHUNG,**
Professeur- avocat- consultant,
Université de LUBUMBASHI
RDC – République Démocratique du Congo
- KACI SI YUCEF,**
Professeur de droit l'Université Bouira chez
Université de Bouira – Université d'Alger
- STEVE THIERY BILOUNGA,**
Professeur Titulaire des Universités,
Université d'Ebolowa
- SELMA EL HASSANI SBAI**
Professeur Universitaire (HDR) en droit privé
FSJES Agdal-Rabat
Université Mohammed V
Rabat-Maroc
- FRANÇOIS- XAVIER ROUX – DEMARE,**
Professeur,
Université Jean Moulin (Lyon III)
Bayonne, Nouvelle-Aquitaine
- HOUNBARA KAOSIRI LEON,**
Agrégé des Facultés de Droit
Maître de Conférences
Université de Ngaoundéré, Cameroun
- DESIRE EBELE ONANA,**
Maitre de Conférences à la Faculté des Sciences Juridiques et
Politiques de l'Université de Douala
- HABIS AL FAWARA,**
Assistant Professor
Al GHURAIR University, Université de POITIERS
- MEHDI ZAKERIAN,**
Professeur, Faculty of Law and Political Sciences, Islamic
Azad University
- WENDKOUNI JUDICHAEL DJIGUEMDE,**
Agrégé de Faculté de droit,
Maitre de conferences
Université Thomas Sankara,
Burkina Faso

**DIRECTION DE
REDACTION**

REDACTEUR EN CHEF

DOUZANE YADIA,

Enseignant à la Faculté de Droit de l'Université de MOUNDOU

REDACTEURS EN CHEF ADJOINT

Charlotte ONGUEPSI,

Université de DSCHANG

CHECK IBRAHIM DEGUIA,

Docteur / Ph.D

SECRETAIRE DE REDACTION

Elie SAPITODEN,

Docteur / Ph.D

COORDONNATRICE ADMINISTRATIVE

Linda DJARSOUMNA,

Docteur / Ph.D

DEDJINGAR MBAILEDE Alain,

Docteur / Ph.D

Fidel NGAYA DAIROU,

Docteur / Ph.D

MBACK TINA GEORGES,

Docteur / Ph.D

FABILOU,

Docteur / Ph.D

SALEH ABAKAR SALEH,

Doctorant

BABBA AYOUBA,

Doctorant

Léon LEWA,

Docteur / Ph.D

Alfred LEKACHANG LIBENANG,

Docteur / Ph.D

TAFON AROUNA,

Docteur / Ph.D

Josué DIGUERA,

Docteur / Ph.D

DIDEGOMI,

Docteur / Ph.D

ABDEL NASSER ISSA PAVE,

Docteur / Ph.D

Bienvenu TONHOUL,

Docteur / Ph.D

BALLA MOUSSA,

Docteur / Ph.D

AMADOU BOUBA,

Doctorant

Justin BLAMBAYAOLA KALNIGA,

Doctorant

BAMANGA DAGA GUIDAKRE,

Docteur / Ph.D

POLITIQUE DE REDACTION

Les auteurs qui soumettent leurs contributions à la Revue Africaine des Réflexions Juridiques et Politiques doivent se conformer aux directives suivantes :

- Toute proposition d'article doit être rédigée en français ou en anglais, en format Microsoft Word, en police *Times New Roman*, caractère 12, et en interligne 1,5. Elle comportera un résumé en français et en anglais, des mots clés en français et en anglais, une introduction, un développement contenant un plan à deux parties et une conclusion. L'ensemble de la contribution doit tenir sur trente (30) pages au maximum.
- Chaque proposition d'article doit débiter, juste après l'intitulé de la contribution qui doit être en français et en anglais, par une brève notice biographique précisant l'identité du (des) auteur(s) : Noms et prénoms, titre ou grade universitaire ou profession pour les praticiens non universitaires, l'affiliation institutionnelle ;

Les références doivent être présentées en bas de page selon le style suivant :

- Pour les monographies et traités : auteur (initiale du prénom et nom), titre (en italique), lieu et année de publication, page. L'indication additionnelle de la maison d'édition est optionnelle, mais si elle est donnée, elle doit être donnée de façon systématique ;
- Pour les œuvres collectives et livres édités : l'auteur et le titre (entre guillemets) de la contribution à laquelle il est fait référence, les auteurs ou les éditeurs de l'œuvre ou du livre et le titre de l'œuvre ou du livre suivant le mode indiqué pour les monographies ;
- Pour les articles de revue : auteur (initiale du prénom et nom), titre de la contribution (entre guillemets), nom de la revue (en italique), volume (si possible et usuel), année de parution (plus, si besoin en est, numéro ou date du cahier), page ;
- Pour les textes de loi : titre, numéro, date suivant le style le plus détaillé usuel dans le pays de référence et source de publication (à l'exception des textes qui sont généralement connus tels le code civil ou le code de commerce) ;
- Pour les comptes rendus de livre : nom et prénom de l'auteur du livre, titre et éventuellement sous-titre, lieu de publication et maison d'édition, année de parution, nombre de pages.

- Pour un document internet, auteur doit le citer selon le modèle suivant: FILIU (J-P.), « Quand la France cohabitait avec les mercenaires russes du groupe Wagner en Lybie », Chronique internationale, *Le Monde* (en ligne), publiée le 10 avril 2022, consulté le 04 aout 2022 sur www.lemonde.fr
- Pour les thèses et mémoires, il faut indiquer le nom en majuscule et le (s) prénom (s) de l'auteur entre parenthèses, mettre l'intitulé exclusivement en italique, mentionner la nature du travail (mémoire ou thèse), l'université dans laquelle le travail a été soutenu, l'année de soutenance, la ou les page (s) exploité (es).

Les propositions d'articles doivent être soumises par courrier électronique à l'adresse électronique suivante : revuerarjp@gmail.com

SOMMAIRE

- DOCTRINE -

- Sciences Juridiques

Le maintien de l'ordre public sous le règne du « conseil militaire de transition » au Tchad..1

NOUBAYAM Laurent

La citoyenneté inclusive au Cameroun : solution pour le développement durable.....17

SOUMAN ZANMINY YAYA

Les mutations du droit funéraire camerounais en contexte de pandémie de la covid-19.....34

François NAMA MAOH

La notion d'appui-conseil dans le nouveau régime de la décentralisation au Cameroun....67

MANGA Jérôme Manfred

Retour sur un éternel droit à débat : le droit à l'avortement. Pour quelle position ?.....87

BAKARI Eloi

La répression des transporteurs routiers au Cameroun vu sous le prisme de l'application du droit pénal camerounais.....112

DJARAÏ KALGONG Olivier Et DOURAM Victor

- Science Politique

Vent de révisionnisme dans la politique étrangère du Mali.....142

MBEGUELE Paul Amour Destin

Les comités de vigilance dans la lutte contre l'insécurité au Cameroun: entre « identité de rôle » local, reconnaissance et affirmation légitime.....166

BAASSID SOOKZO LOUIS

La politique de puissance de la Turquie en Afrique subsaharienne.....191

Abdoulaziz Oumarou

La mobilisation des valeurs culturelles et les identités ethniques dans les jeux de compétition électorale au Cameroun.....223

ABOUKAR BANGUI AGLA





SCIENCES JURIDIQUES

La répression des transporteurs routiers au Cameroun vu sous le prisme de l'application du droit pénal camerounais

The repression of road hauliers in Cameroon seen through the prism of the application of Cameroonian criminal law

DJARAÏ KALGONG Olivier

Chercheur en cycle de doctorat en droit privé fondamental, Université de Douala

Chargé des enseignements à l'Observatoire Africain pour le Développement, la sécurité des
Entreprises et la Pratique des Affaires (OADEPA) – Yaoundé

Juriste au Cabinet de recouvrement des créances et conseils ‘REACH BEYOND’ – Douala

kalgongolivier01@gmail.com

Et

DOURAM Victor

Chercheur en cycle de doctorat en droit des affaires, Université de Maroua

Chargé des enseignements à l'Université Catholique Saint Jérôme de Douala

Secrétaire Général de l'Association des Jeunes Chercheurs Emergents et Dévoués du Cameroun
(AJCEDC)

douramvictor@yahoo.fr

Résumé : Au Cameroun, le problème lié à la recrudescence des accidents de la route mérite une attention particulière. Etant entendu que l'une des causes principales est la défaillance humaine notamment des usagers de la route et plus précisément les transporteurs routiers constituant 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 pourquoi, leur responsabilité pénale peut être engagée lorsqu'ils commettent des infractions afin que les sanctions qui y correspondent leur soient imputées.

Tout au long de cette analyse, nous faisons le constat selon lequel au regard du droit pénal camerounais, la répression des transporteurs routiers présente quelques défaillances considérables.

Cependant, ces défaillances, peuvent être résolues à notre humble avis, par la mise en place d'une répression plus efficace compte tenu des améliorations au regard de l'évolution actuelle de la société.

113

Mots Clés : Transporteurs routiers, Répression, application, droit pénal Camerounais.

Abstract: In Cameroon, the problem linked to the resurgence of road accidents deserves particular attention. It being understood that one of the main causes is human failure, in particular road users and more specifically road hauliers, who constitute a powerful social class through their important role in society, which results in the achievement of mobility for people and property; aware of this power, the latter believe themselves more and more above the law. This is why their criminal liability may be engaged when they commit offenses so that the corresponding penalties are imposed on them.

Throughout this analysis, we make the observation that under Cameroonian criminal law, the repression of road hauliers presents some considerable shortcomings.

However, these shortcomings can be resolved, in our humble opinion, by the establishment of more effective repression, taking into account the improvements with regard to the current evolution of society.

Keywords: Road transporters, Repression, enforcement, Cameroonian criminal law.

Introduction

Le transport routier au Cameroun constitue le principal mode de déplacement des biens et des personnes et de ce fait, apporte une contribution substantielle à la lutte contre la pauvreté. Il

assure près de 90% de la demande intérieure de transport de voyageurs et près de 75% de la demande de transport de marchandises¹. Cette estimation démontre que le transport routier est au centre du développement au Cameroun².

Bien qu'encadré par le cadre juridique en la matière, le secteur de transport routier au Cameroun est confronté de nos jours à des fléaux qui constituent un obstacle majeur pour son fonctionnement ; C'est le phénomène des accidents de la circulation, de désordres urbains organisés par les usagers de la route, et celui des infractions commises par ceux-ci³.

Le taux de mortalité imputable aux accidents de la route dans la région africaine reste bien plus élevé que la moyenne mondiale, avec 26,6 décès par accident de la circulation routière pour 100 000 habitants (contre 17,4 décès pour 100 000 habitants à l'échelle mondiale). Dans la région africaine, le nombre de décès dus aux accidents de la circulation est passé de 188 000 en 2001 à 247 000 en 2013, ce qui représente une augmentation de 32 % des décès liés à la circulation routière, par rapport à une hausse de 38 % de la croissance démographique au cours de la même période⁴.

Le Cameroun enregistre par année un nombre important de décès suite aux accidents de la circulation. Ce nombre se situe entre 1000 à 1200 morts, et de 4000 à 5000 blessés⁵. L'année 2017/2018 est marquée au Cameroun par une série d'accidents de la circulation, l'on dénombrait 4190 victimes d'accidents sur les routes camerounaises à la fin du mois d'août 2017. Des accidents ayant causés la mort de 179 personnes, 784 dommages corporels et 3227 dommages matériels. Un énoncé qui indique aussi que le mois d'août 2017 aura comptabilisé pas moins de 626 accidents « toutes catégories confondues »⁶, dont la plus part se sont déroulés sur les axes

¹ Groupe de Banque Africaine de Développement, « Cameroun, note sur le secteur des transports », p. 18, *In* www.afdb.org, Consulté le 26/06/2022.

² NEMB (P. S), *Transports routiers et développement durable au Cameroun*, éd. L'Harmattan, Paris, 2012, p. 13.

³ KEUTCHEU (J), « Le fléau des motos-taxis : comment se fabrique un problème public au Cameroun ? », *In Cahiers d'études africaines*, LV (3), 219, 2015, pp. 509 – 534 ; AMOUGOU MBARGA (A. B), « Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale : Une approche par les Cultural Studies », *in Anthropologie et Sociétés*, 34(1), pp. 55–73.

⁴ Organisation Mondiale de la Santé, *Rapport de situation sur la mise en œuvre de la décennie d'action pour la sécurité routière dans la région Africaine*, Soixante-septième session, Victoria Falls, République du Zimbabwe, 28 Août – 1^{er} Septembre 2017, p. 1.

⁵ BALEBNA CLAVER (P), « Accidents de la circulation, des statistiques qui font peur », *In : Bihebdomadaire Bilingue d'Information Générale médiafrrique* 24 n° 0092, du 27/11/2018, p. 4.

⁶ OLINGA (J), « Accidents routiers : une tendance à la hausse », Cameroun, *In* www.camerbe/67583/11:1/cameroun-accidents-routiers-une-tendance-a-la-hausse-cameroun.htm/, consulté le 26/07/2022.

Douala – Yaoundé, Yaoundé – Bafoussam (dénommé « triangle de la mort »)⁷. Selon les chiffres récents du ministère des transports, les accidents de la circulation ont provoqué la mort de plus de 3000 personnes en 2021 au Cameroun⁸. Dans le même sens, le 27 Janvier 2021, au moins 53 personnes sont mortes brûlées après l'incendie qui a suivi la collision d'un bus de voyageurs et d'une camionnette transportant du fuel sur la falaise de Dschang⁹. Le dernier accident d'ampleur en date est le drame qui produit dimanche 8 Mai 2022 qui a fait 7 morts¹⁰.

De tous ces accidents, nous retenons que la cause principale est les défaillances humaines (70% des causes)¹¹.

Outre le problème des accidents, les routes urbaines sont confrontées aux désordres occasionnés par les transporteurs urbains ; C'est le phénomène des embouteillages¹² rendant ainsi la circulation impossible.

Parlant des infractions, un grand nombre des transporteurs routiers exercent en marge de la loi, et ne respectent pas tous les dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accomplissement de leur profession¹³ d'où l'intervention des autorités compétentes afin d'infliger les sanctions à ces transporteurs indécents.

Dès-lors, la présente étude apparaît au moment où le secteur de transport routier au Cameroun fait face une anarchie qui se traduit notamment par l'inobservation des règles relatives à l'exercice de la profession des transporteurs routiers, le non-respect du code de la route par les usagers, les désordres orchestrés dans la ville de Douala par les transporteurs routiers (moto – taximen, taximen, les conducteurs des tricycles et des camions) et à l'heure où les accidents de la route persistent dans notre pays. A cet effet, il s'avère primordial d'analyser la répression des

⁷ FOTSO (H), « Cameroun : le taux de mortalité lié aux accidents de la route reste élevé », In www.aic.net/Cameroun-le-taux-de-mortalité-lie-aux-accidents-de-la-route-reste-eleve, consulté le 26/09/2022.

⁸ KUM (P), « Cameroun : sept mort dans un accident de la route », In www.aa.com.tr/fr/afrique/cameroun-sept-morts-dans-un-accident-de-la-route/2582522, consulté le 05/10/2022.

⁹ www.france24.com, consulté le 26/09/2022.

¹⁰ NGUINI (A-F), « Accidents de la route : des statistiques qui interpellent », In www.crtv.cm/2022/05/accidents-de-la-route-des-statistiques-qui-interpellent, consulté le 09/09/2022.

¹¹ NGOUMBE (Z), *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*, Séminaire sur la prévention et la sécurité routière, Ministère des Transports – Cameroun, Juillet 2006.

¹² AMOUGOU MBARGA (A. B), « Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale : Une approche par les Cultural Studies », *Op. Cit.*, p. 57.

¹³ FONON (N. A), « Transports routiers clandestins, le combat engagé par le gouvernement », In *Mensuel camerounais d'information le Médiateur International* N° 003, du lundi 10 Décembre 2018, p. 12.

transporteurs routiers dans le souci de vérifier si le droit pénal sanctionne suffisamment les transporteurs routiers au Cameroun ou non.

Par définition, une personne physique ou morale qui s'oblige à acheminer un bien ou une personne est un transporteur. Est transporteur également celui qui fait profession de transporter des marchandises appartenant à autrui contre rémunération¹⁴. Il renvoie tout de même à « toute personne physique ou morale qui effectue le transport routier de personnes ou de marchandises à but lucratif, avec un ou plusieurs véhicules dont elle est propriétaire ou locataire; »¹⁵. Cette notion se diffère du transporteur aérien (qui effectue le transport par vol ou par le biais d'un avion), et du transporteur maritime (chargé d'effectuer le transport par mer et au moyen d'un bateau). Ainsi, tout fait, qui pourrait amener le transporteur routier à commettre une infraction se verra appliquer contre lui le droit pénal à travers, la mise en mouvement de sa responsabilité pénale jusqu'à l'imputation contre lui, la sanction pénale qui en résulte.

Le terme application est issu du latin « *applicatio* », dérivé de « *applicare* » qui signifie réunir, adapter. Elle se définit comme la reconnaissance de l'applicabilité d'une règle à une matière déterminée ou l'affirmation de sa vocation à s'appliquer en ce domaine, à le régir¹⁶. Plus vaguement, elle désigne l'observation ou le respect de la loi¹⁷. A cet effet, l'application de la loi quant à elle, renvoie à l'action d'appliquer considérée relativement au droit, à une règle de droit, à la loi, mais qui, recouvre, sous l'expression « application de la loi », diverses opérations. Pour le juge, c'est le fait d'appliquer au cas (particuliers) dont il est saisi, la règle de droit (générale) qui a vocation à régir celui-ci, c'est-à-dire de trancher le litige qui lui est soumis en vertu de cette règle¹⁸.

Pour la doctrine, l'application du droit est en même temps création du droit (...) ces deux notions ne représentent pas une antithèse absolue ; il n'est pas juste de distinguer et d'opposer des actes créateurs de droit et des actes applicateurs de droit. Car, si l'on fait abstraction des cas-limites entre lesquels se déroule le processus de création du droit. Ces cas-limites étant la supposition de la norme fondamentale, et l'exécution des actes de contrainte, tout acte juridique

¹⁴ KENGUEP (E), *Droit des transports terrestres, aériens et maritimes*, éd. CRAF, Douala-Cameroun, 2010, p. 15.

¹⁵ Article 2 alinéa 1-a de la Loi N° 2001/015 du 23 Juillet 2001 Régissant les professions de transporteur routier et auxiliaire des transports routiers au Cameroun.

¹⁶ CORNU (G), *Vocabulaire juridique (Ass. Henry Capitant)*, 11^{ème} éd, Paris, PUF, 2016, p. 73

¹⁷ CORNU (G), *Vocabulaire juridique, Op. Cit.*, p. 74

¹⁸ *Ibid.*

est à la fois application d'une norme supérieure et création, réglée par cette norme, d'une norme inférieure¹⁹.

Pour qu'on parle d'application du droit pénal, il faut qu'il y'ait application de la peine. Cette dernière est définie comme l'action de soumettre une infraction à la sanction prévue par la loi qui définit ce genre d'infraction²⁰. Il en résulte dès-lors que la répression d'une personne dont la responsabilité pénale a été reconnue par devant le juge ou conformément à la loi détermine l'application du droit pénal à son encontre. Les transporteurs routiers, objet de cette étude ne sont pas en reste.

La répression désigne l'action de réprimer un acte prohibé ou jugé néfaste dans une société donnée ; ensemble des mesures prises à cette fin. La répression des crimes, des délits des infractions de droit commun²¹ est donc l'action de sanctionner les faits qualifiés des infractions au sens de la loi.

Ainsi, le droit pénal camerounais appréhende la responsabilité dite des « transporteurs routiers » comme l'obligation pour le transporteur routier de personnes ou le transporteur routier de marchandises, personne physique ou personne morale de répondre des infractions commises par lui et de subir la peine prévue par le texte qui les réprime. Lorsque le transporteur routier vient à commettre un fait illicite lors de l'accomplissement de sa profession, il est question de lui imputer les sanctions pénales y relatives. Raison pour laquelle, le législateur a légiféré des textes répressifs à l'intention des transporteurs routiers pour des infractions commises par eux. L'analyse rigoureuse de ses différents textes, nous amènes à dire que le dispositif pénal destiner à responsabiliser les transporteurs routiers est bien en matière textuelle, mais il semble insuffisant parce que n'abordant pas plusieurs actes délictuels et criminels qui entrent dans la catégorie des infractions des transporteurs routiers et de ce fait ne les dissuadent pas efficacement.

A cet effet, l'étude, de la répression des transporteurs routiers au Cameroun vu sous le prisme de l'application du droit pénal camerounais, conserve tout son intérêt dans la mesure où c'est un fait actuel.

Théoriquement, cette étude va contribuer à la connaissance scientifique, notamment sur la résolution des problèmes résultant du secteur de transport routier au Cameroun. Outre, servir

¹⁹ KELSEN (H), *Théorie pure du droit*, Paris, Dalloz 1962, p. 315.

²⁰ CORNU (G), *Vocabulaire juridique*, *Op. Cit.*, p. 75.

²¹ Dictionnaire de l'Académie Française, in : www.dictionnaire-academie.fr, consulté le 12/09/2022.

d'une référence dans les recherches universitaires, conscientiser et sensibiliser les usagers de la route, les dirigeants et les gérants des sociétés des transports routiers au Cameroun.

Pratiquement, une telle étude va permettre une meilleure conduite des politiques pénales en la matière, des procédures plus efficaces en cas d'infraction routière et autre commise par les transporteurs routiers seront opérées depuis l'identification de l'infraction jusqu'à l'imputation de la sanction attachée aux transporteurs routiers. De même, elle va contribuer à l'instauration d'une mesure de contrôle routier efficace. A cet effet, la police et la gendarmerie nationale devront appliquer rigoureusement les dispositions de la loi. De plus, elle serait bénéfique dans la promotion des évolutions législatives en matière de sécurité routière au Cameroun.

En droit pénal camerounais, les actes posés par les transporteurs routiers donnent lieu inéluctablement à leur responsabilité pénale. Mais, malgré les sanctions imputables à ces derniers, ils persistent dans la « délinquance routière ». Dès-lors, la question centrale est la suivante : la répression des transporteurs routiers au Cameroun est-elle efficace au regard des textes répressifs en la matière ?

Afin de mieux saisir l'objet de cette étude, et dans un souci de cohérence, nous allons analyser dans un premier temps et au regard des textes encadrant le transport routier au Cameroun, la répression non-dissuasive des transporteurs routiers (I), et dans un second temps, apporter la solution juridique par la répression perfectible des transporteurs routiers (II).

I- La répression non-dissuasive des transporteurs routiers

«L'efficacité de la sanction en matière de prévention de la délinquance passe par deux canaux principaux : la neutralisation et la dissuasion »²². En d'autres termes, la sanction pénale en général, et la prison en particulier, peut en théorie contribuer à réduire la délinquance par différents biais : un effet de neutralisation, puisque les individus ne peuvent commettre d'infractions durant leur incarcération, un effet dissuasif général dans la mesure où tout individu sait qu'il risque de subir une sanction en cas de violation de la loi, ce qui peut prévenir le passage à l'acte et un effet de réhabilitation ou de réinsertion du délinquant, lorsqu'elle le conduit à souhaiter mener une vie exempte de délits. La répression des transporteurs routiers au Cameroun qui n'est ni dissuasive car, nous constatons une inaptitude des autorités compétentes d'effectuer

²² BEBIN (X.), « La sanction pénale est-elle dissuasive ? », in *Les notes et synthèses de l'institut pour la justice*, Avril 2009, pp. 1-4.

une répression efficace sur les transporteurs routiers (A), et pour finir, l'incapacité des sanctions pénales à dissuader efficacement les transporteurs routiers (B).

A- L'incapacité des autorités compétentes à réprimer efficacement les transporteurs routiers

Au Cameroun, la répression des infractions pénales propres aux transporteurs routiers, est effectuée par les autorités compétentes qui sont entre autres administratives (1) et judiciaires (2). Ces autorités, face aux transporteurs routiers indisciplinés, présentent souvent une incapacité caractérisée lors de leur répression.

1- L'incapacité des autorités administratives à réprimer les transporteurs routiers

Placé sous l'autorité d'un ministre en charge des transports qui représente en l'espèce, l'autorité administrative chargée de réprimer les transporteurs routiers non-conformes. Il peut déléguer aussi cette fonction à ses subordonnés. Mais, ces derniers, au lieu de réprimer efficacement les transporteurs routiers, l'on remarque au contraire, une impéritie de leur part à contrôler l'accès à l'exercice de la profession des transporteurs routiers (a), et à prononcer les sanctions définitives contre les transporteurs routiers (b).

a- L'incapacité à contrôler l'accès à l'exercice de la profession des transporteurs routiers

L'accès au métier de transporteurs routiers au Cameroun comme toute autre profession est conditionné par certaines règles prescrites par le ministre en charge du transport. Patron du secteur de transports au Cameroun qui est assisté, par des agents administratifs du ministère²³. Ces autorités présentent une incapacité dont la matérialisation s'avère importante et aux effets considérables.

L'incapacité ou l'incapacité des autorités administratives intervient lors du contrôle relatif à l'accès à la profession des transporteurs routiers. Elle s'observe tant sur les routes nationales, que sur les routes urbaines et/ou rurales. Le premier vice recensé est en effet, l'absence et l'insuffisance des agents administratifs du ministère de transports en charge du contrôle routier. Leur absence s'explique par le non-déploiement de ces derniers sur les routes empruntées par les transporteurs routiers. Parlant de l'insuffisance des agents administratifs en charge du contrôle routier, nous notons qu'au regard de la pluralité des routes au Cameroun, le

²³ Ces agents sont de la brigade de la circulation et de la prévention routière.

ministère de transports dispose moins des agents qu'il pourrait affecter dans chaque poste de contrôle routier, d'où la nécessité de faire intervenir les agents communaux pour compléter cette défaillance. Le second vice qui matérialise l'inaptitude de ces autorités à contrôler l'accès à la profession des transporteurs routiers est la corruption. Etant un fléau qui touche quasiment toute les activités au Cameroun, cette tare ne laisse pas les agents du contrôle routier indifférents. Car, ils ne contrôlent pas tous conformément à la loi, ils n'appliquent pas rigoureusement les sanctions prévues lors des interpellations des transporteurs routiers exerçant en marge de la loi, ils laissent par contre ceux-ci circuler librement sur les routes en contrepartie d'une grosse somme d'argent.

A travers donc cette attitude incapable, l'on observe une prolifération démentielle des transporteurs routiers dans les villes camerounaises, des sociétés de transport routier inter-urbain et celles de transport de marchandises naissent.

b- L'inaptitude à prononcer les sanctions définitives contre les transporteurs routiers

La répression des transporteurs routiers par les autorités administratives passe par les sanctions prononcées contre ceux-ci. Mais, il importe de savoir que ces sanctions qui interviennent contre les transporteurs routiers non-conformes présentent une certaine souplesse par manque de fermeté. En principe, tout transporteur routier qui exerce dans la clandestinité, c'est-à-dire sans avoir acquis une licence de transport et n'avoir point remplir certaine condition prévue par la loi, devrait se voir infligé par l'autorité administrative compétente une sanction définitive qui se traduit par le retrait du permis de conduire pour le transporteur routier, personne physique, et de la fermeture définitive de la société de transport s'il s'agit d'un transporteur routier, personne morale. Mais tel n'est pas la réalité qu'affichent ces autorités par ce qu'elles présentent une incapacité à prononcer les sanctions définitives contre les transporteurs routiers. Les sanctions prononcées par eux se présentent sous un caractère temporaire, et de ces sanctions, se produit des effets sur l'exercice de la profession des transporteurs routiers.

Une sanction est dite temporaire, lorsqu'elle est prononcée pour une durée non définitive. C'est dire que les effets de cette sanction se produisent pendant un moment déterminé. Une étude démontre que, la plupart des sanctions prononcées par les autorités administratives à l'encontre des transporteurs routiers sont d'ordre temporaire. Pour justifier cela, une affaire datant du mois d'octobre 2017 impliquant l'agence de voyage Générale Express dans une série d'accident, la responsabilité de l'agence ayant été établie, il a été décidé dans un communiqué rendu public le

25 octobre 2017 par le ministre de transports Edgard Alain MEBE NGO'O que ladite société de transport inter-urbain doit procéder à sa fermeture l'interdisant d'exercer pendant une durée de trois (03) mois. Mais, un (01) mois après, la sanction a été levée²⁴. Une nouvelle mal accueillie par les associations de la société civile pour qui, « *la compagnie citée est en tête de liste des plus meurtrières. A son actif, des accidents à répétition et des centaines de pertes en vie humaine depuis le début de l'année. Donner une suite favorable à cette requête sera interprétée par les victimes comme une caution gouvernementale à l'incivisme des transporteurs sur nos axes routiers* »²⁵. Plus tard en 2018, lors d'un accident ayant causé une fois de plus la mort de plusieurs camerounais et de nombreux blessés, cette agence récidiviste s'est vue de nouveau imputée par le ministre Jean Ernest MASSENA NGALLE BIBEHE une suspension de deux (02) mois avec sursis pendant six (06) mois pour non-respect de la réglementation en vigueur²⁶.

Ce caractère temporaire des sanctions prononcées par les autorités administratives remet en cause l'effectivité de toutes les réglementations qui régissent le secteur de transport routier au Cameroun. C'est dire en d'autres termes que l'absence de fermeté et de rigueur des autorités administratives dans la répression efficace des transporteurs routiers encouragent d'une autre manière, le désordre dans le secteur de transport routier et l'illégalité dans l'accomplissement de la profession des transporteurs routiers s'installe.

2- L'inaptitude des autorités judiciaires à réprimer les transporteurs routiers

Les autorités judiciaires qui interviennent dans la répression des transporteurs routiers sont ceux habilités par la loi pénale de constater les infractions commises par ces derniers, d'engager les poursuites judiciaires à leurs encontre, de prononcer les sanctions lorsque la culpabilité de ceux-ci a été établie et qu'ils n'ont pas payés les amendes exigées, et en dernier ressort, apparaissent ceux qui s'occupent de faire exécuter la peine.

Relatives aux infractions routières ou au code de la route, généralement contraventionnelles, fréquemment perpétrées par les transporteurs routiers lors de leur fonction, elles sont réprimées conformément à l'article 607 du code de procédure pénale par « *Les officiers*

²⁴ AFOM (J.), « Cameroun : Affaire Général Express ; Le rétro-pédalage de MEBE NGO'O », In www.camerbe.com, Consulté le 18/07/2022.

²⁵ KOUAGNE (E.), « Cameroun : Polémique autour de la suspension d'une agence de transport », In *Magazine le 360*, Douala le 31/08/2022.

²⁶ WABO (C.), « Cameroun : Ngalle Bibehe suspend Général Express voyage », www.lebledparle.com, Consulté le 20/03/2022.

de police judiciaire ont qualité pour percevoir les amendes forfaitaires. 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. L'habilitation prévue à l'alinéa (2) est générale ou spéciale à une catégorie de contraventions. »²⁷. Ceci dire et par conséquent, lors de leur fonction, nous observons une inaptitude de ces autorités qui se traduit par des différentes difficultés qu'elles rencontrent au moment d'engager les poursuites pénales contre les transporteurs routiers (a), et aussi à sanctionner efficacement les transporteurs routiers (b).

a- Les difficultés à engager les poursuites pénales contre les transporteurs routiers

L'explication simple et claire de l'incapacité des autorités judiciaires en la personne des OPJ ou des APJ, suite aux différentes difficultés à engager les poursuites pénales²⁸ contre les contrevenants démarre à partir de la constatation de l'infraction. Dès qu'une infraction routière est commise, l'agent verbalisateur qui est présent est chargé à cet effet d'interpeller le transporteur routier, auteur de l'infraction afin de l'entendre. Ainsi, il est soumis à certaines règles. Car, l'article 610 du code de procédure pénale précise que « *Avant d'instrumenter, l'agent verbalisateur doit, au préalable, prouver sa qualité au contrevenant en produisant, soit sa carte professionnelle, soit tout autre acte d'habilitation.* »²⁹. La défaillance de l'agent à cette disposition, suscite chez certains transporteurs routiers un comportement de « méfiance », parce que, un agent verbalisateur qui refuse en réalité de se présenter avant de procéder à l'accomplissement de sa fonction peut être assimilé selon une catégorie des transporteurs routiers comme un « faux agent ayant usurpé ce titre dans le souci de se faire de l'argent ». Ce qui entraîne généralement le refus d'obtempérer des contrevenants, défini dans une affaire comme le « *refus de se soumettre aux injonctions des agents de sécurité.* »³⁰. Par conséquent, lorsque l'OPJ ou l'APJ, a prouvé sa qualité de l'agent verbalisateur, au moment de verbaliser les transporteurs routiers indéclicats, il doit se munir d'un carnet à souches spécial, côté et paraphé par le Parquet compétent³¹. L'inobservation par l'agent verbalisateur à cette disposition donne lieu inéluctablement à son incompétence à procéder à la perception des amendes forfaitaires. L'agent

²⁷ Art 607 du code de procédure pénale.

²⁸ La poursuite peut être définie comme étant l'ensemble des actes accomplis par le ministère public, la victime de l'infraction ou certaines administrations, pour éviter la juridiction répressive compétente à sanctionner l'auteur d'une infraction.

²⁹ Art 610 du CPP.

³⁰ TPI de Douala-Ndokoti, Jugement N°27/SP Du 16 avril 2018, Aff. MP c/ DJOMO Alain.

³¹ Art 611 al 1 du CPP.

habilité se doit être courtois avec les contrevenants, il lui est interdit de vexer, ni intimider³², encore moins obliger le contrevenant à payer l'amende forfaitaire. Le paiement reste facultatif et l'autorité compétente doit en informer le transporteur contrevenant³³. Toute dérogation à cette mesure par l'OPJ ou l'APJ, conduit à son impéritie.

S'agissant des effets résultant du fait des agents compétents à engager les poursuites, l'inhabilité de ces derniers peut être invoquée. En effet, la violation aux dispositions suivantes du code de procédure pénale peut débouter l'APG de la connaissance des infractions contraventionnelles susceptibles d'être commises par les transporteurs routiers. Il s'agit des articles 608, 610, 611, 614 du code de procédure pénale. En d'autre terme, les agents verbalisateurs habilités qui ne daignent agir sous le contrôle du procureur de la république, et s'abstiennent de dresser un PV conformément à l'article 89 al 2 du CPP à celui-ci³⁴, commettent non seulement une insubordination notoire envers la hiérarchie, mais aussi, ils constituent de ce fait un obstacle à la bonne administration de la justice pénale. En plus, un agent qui ne prouve pas sa qualité aux contrevenants³⁵, pose le problème de son identification.

Relatif aux effets qui se dégagent suite aux faits causés par les transporteurs routiers indéclicats, par ignorance ou même par connaissance des règles qui régissent le secteur de transport routier, l'absence de coopération de ces derniers constitue un frein à la célérité des procédures. Ainsi, la tricherie de ces derniers qui se manifeste notamment par la présentation d'une fausse identité, d'une fausse dénomination sociale s'il s'agit d'un transporteur routier, personne morale, d'une fausse adresse et d'un numéro de téléphone fictif qui rendent l'instruction devant le tribunal impossible. Autrement dit, le PV dressé par l'agent verbalisateur adressé au procureur de la république près du tribunal de première instance territorialement compétent, qui, lui va prendre connaissance de l'affaire, apporte une réponse légale tout en respectant le CPP, délivre à cet effet, la Citation Directe en Simple Police (CDSP). Arrivé à ce niveau, un problème délicat va se présenter : c'est celui de l'identification du contrevenant par l'huissier habilité à décerner la citation. Il ne peut en aucun cas entrer en contact avec celui-ci parce que son identité, son adresse et son numéro seront inconnus.

³² Art 614 al 1 (a) du CPP.

³³ Art. 613 du CPP.

³⁴ Art. 608 du CPP.

³⁵ Art. 610 du CPP.

b- Les difficultés à sanctionner efficacement les transporteurs routiers

Les infractions commises par les transporteurs routiers dont les sanctions relèvent de la compétence des autorités judiciaires sont généralement contraventionnelles et délictuelles. C'est une volonté inébranlable du législateur camerounais et de certaines autorités administratives compétentes (Ministre des transports et le délégué du gouvernement) d'avoir consacré à ces infractions une qualification dite « contraventions » et « délits ». L'inaptitude de ces autorités judiciaires résulte de la sanction arrêtée par ces personnalités pour des infractions perpétrées par les transporteurs routiers indelicats. Autrement dit, les sanctions pénales légiférées par le législateur et/ou par le ministre des transports imputables aux responsables des infractions routières ne sont pas efficaces (parce qu'elles sont considérées comme des infractions mineures)³⁶. Elles sont constituées : pour ce qui est des contraventions, du paiement d'une amende forfaitaire dont le maximal est fixé à vingt-cinq mille (25 000) francs et d'une peine d'emprisonnement ne pouvant excéder dix (10) jours³⁷ et d'une peine supérieure à dix (10) jours et n'excédant pas dix (10) ans ou d'une amende supérieure à vingt-cinq mille (25 000) francs³⁸ pour ce qui est des délits. Il est judicieux de rappeler que le paiement de l'amende au près des agents verbalisateurs reste facultatif tel que précise le Code de Procédure Pénale³⁹ pour des infractions contraventionnelles au code de la route. L'OPJ ou l'APJ et le juge pénal vont cependant appliquer scrupuleusement les textes, c'est-à-dire, les sanctions édictées par le législateur. C'est sous cet angle, que nous pouvons relever l'inaptitude des autorités judiciaires sur la question des sanctions retenues contre les transporteurs routiers. Parce qu'elles se retrouvent contraint d'appliquer la loi et même s'il s'avère que les sanctions qu'elles auront à imputer aux contrevenants ne seront pas intimidantes.

Le second résulte de la commission en même temps de plusieurs infractions contraventionnelles par le transporteur. Sur ceux, la somme d'amende de chacune de ces infractions lui sera taxée. En plus, lorsque l'affaire est portée par devant le juge pénal et que la culpabilité du contrevenant a été établie, il est contraint de payer en plus des amendes forfaitaires les frais de dépens. En cas de non-paiement, un contraint par corps lui sera appliqué.

³⁶ ADE AKWO MBONE (C), *Guide pratique de criminologie et de pénologie*, éd. Gospel Press Nkwen, Bamenda-Cameroun, 2009, p. 11.

³⁷ Art 21 al 1 du CP.

³⁸ Ibidem.

³⁹ V. Art 613 du CPP.

Cette inaptitude des autorités judiciaires à sanctionner de manière efficace les transporteurs routiers constitue une entrave majeure à la bonne administration de la justice pénale. Ceci, parce que le législateur a aménagé les sanctions pénales moins dissuasives et a organisé les règles de procédure moins efficaces en matière contraventionnelle en générale et relative à la répression des transporteurs routiers en particuliers. Une telle attitude du législateur est considérée comme un obstacle à la mise en œuvre d'une application efficace des sanctions pénales contre les contrevenants.

B- L'inaptitude des sanctions pénales à dissuader efficacement les transporteurs routiers

La sanction pénale ou la peine est une mesure afflictive prononcée par l'autorité judiciaire à l'égard du délinquant, auteur d'une infraction⁴⁰. En termes criminologiques, la « peine » pénale s'entend d'une sanction qui doit notamment être afflictive et infamante⁴¹.

Au demeurant, si les sanctions prévues pour des infractions délictuelles et criminelles restent dissuasives au Cameroun, il n'en va pas de même des sanctions pénales consacrées aux infractions contraventionnelles. Le code pénal camerounais, défini à cet effet une contravention comme des « *infractions punies d'un emprisonnement qui ne peut excéder dix (10) jours ou d'une amende qui ne peut excéder vingt-cinq mille (25 000) francs.* »⁴². Il se dégage deux peines distinctes imputables aux contrevenants. La peine d'amende et la peine d'emprisonnement. Ces deux peines constituent les peines principales aux infractions contraventionnelles, à côté d'elles, nous avons les peines secondaires. Dès-lors, de ces infractions propres aux transporteurs routiers, nous allons identifier l'inaptitude des peines principales à dissuader les transporteurs routiers (1), et éventuellement l'inaptitude des peines secondaires à les dissuader (2).

1- L'inaptitude des peines principales à dissuader les transporteurs routiers

Au Cameroun, les peines principales sont déterminées en fonction de l'auteur de l'infraction. C'est pourquoi, le code pénal camerounais distingue les peines principales imputables aux personnes physiques, auteurs de l'infraction, des peines principales applicables aux personnes morales, auteurs de l'infraction. Cependant, nous remarquons l'inaptitude de ces

⁴⁰ UNIVERSITE JEAN MOULIN III, *Colloque sur les sanctions pénales curatives*, Lyon, 5 avril 2019.

⁴¹ FOURMENT (F.), « Les sanctions pénales à la croisée des procédures devant le juge pénal et les autorités de la concurrence », *Revue juridique de l'Ouest*, 2005, pp. 17-26.

⁴² Art. 21 al. 1 CP.

peines à dissuader en premier lieu les transporteurs routiers, personnes physiques (a) et en second lieu les transporteurs routiers, personnes morales (b).

a- L'inaptitude des peines principales à dissuader les transporteurs routiers, personnes physiques

L'identification de l'auteur de l'infraction est d'une importance primordiale pour l'exécution de la sanction pénale. Relatif à la personne physique, le législateur a choisi de présenter les différentes peines principales encourues en distinguant les peines criminelles, correctionnelles et contraventionnelles. C'est sous cet angle que l'article 18 (a) du code pénal dispose « *Les peines principales sont pour les personnes physiques : la peine de mort ; l'emprisonnement ; l'amende.* »⁴³. Les transporteurs routiers, personnes physiques réputés pour les infractions contraventionnelles et délictuelles, sont sanctionnés conformément à la loi pénale. C'est-à-dire, les peines principales qu'ils auront à subir sont : une peine d'amende et dans certain cas, une peine d'emprisonnement⁴⁴. Mais, ces peines sont d'une inefficacité caractérisée.

L'amende est une peine principale aux infractions contraventionnelles commises par une personne physique. Elle est une peine pécuniaire en vertu de laquelle le condamné, personne physique ou morale, verse ou fait verser au trésor public une somme d'agent déterminée par la loi. Au Cameroun, le taux d'amende pour les infractions contraventionnelles varie selon les législations mais ne peut excéder vingt-cinq mille (25 000) francs. Dans le code de procédure pénale, « *Le taux de l'amende forfaitaire est fixé, suivant la classe de la contravention à : 1.000 francs pour la première classe ; 2.400 francs pour la deuxième classe ; 3.600 francs pour la troisième classe ; 25.000 francs pour la quatrième classe.* »⁴⁵. Par opposition, une étude du code de la route applicable au Cameroun présente au contraire les infractions contraventionnelles en fonction de leur classe respective⁴⁶, il ne se prononce pas sur leurs amendes. Mais, les amendes aux infractions contraventionnelles au code de la route, même, prononcées par devant une juridiction pénale n'est pas efficace pour dissuader les transporteurs routiers. C'est le cas, dans une affaire, où le juge après avoir prouvé la culpabilité du taximen pour « défaut de maîtrise », a prononcé contre celui-ci une peine d'amende de vingt-cinq mille (25 000) franc et les frais de

⁴³ Art. 18 (a) du CP.

⁴⁴ Art. 21 al. 1 du CP.

⁴⁵ Art. 612 du CP.

⁴⁶ Art. 90 du Code Routier applicable au Cameroun.

dépens fixés à cinquante mille cent (50 100) francs⁴⁷. Ces différents cas, démontrent clairement que même si les contrevenants sont contraints à payer les dépens exigés par la loi, la somme (amende et dépens) n'est pas assez efficaces pour dissuader les transporteurs routiers, personnes physiques.

b- L'inaptitude des peines principales à dissuader les transporteurs routiers, personnes morales

L'instauration de la responsabilité de la personne morale n'a pas été précédée par une réflexion théorique approfondie, principalement « *parce que l'introduction de la responsabilité pénale des personnes morales en droit pénal n'a pas été le résultat de la volonté de la doctrine, mais elle a été le résultat de la volonté pragmatique du législateur.* »⁴⁸.

Par conséquent, l'institution de la responsabilité pénale de la personne morale au Cameroun rejette ce postulat, car la doctrine a été un élément clé dans sa mise en œuvre. Longtemps, elle n'avait pas été admise en droit camerounais, ça sera avec l'adoption de la loi N° 2016/007 du 12 Juillet 2016 portant Code Pénal qu'elle fera son entrée. La personne morale est désormais responsable pour des infractions commises pour leur compte par leur organe ou représentant. Cependant, comme toutes personnes physiques y compris les transporteurs routiers, sont astreintes au paiement de l'amende forfaitaire et de la peine d'emprisonnement en guise des peines principales aux infractions contraventionnelles et délictuelles, les personnes morales et éventuellement les transporteurs routiers sont obligés en cas de la survenance d'une infraction de subir les peines principales prévues à l'article 18 (b) du code pénal au sens duquel, « *les peines principales pour les personnes morales sont : la dissolution ; la fermeture temporaire ou définitive de l'établissement ; l'amende.* ». Parmi ces peines, celles imputables aux transporteurs routiers, personnes morales en cas de commission d'une infraction contraventionnelle et délictuelle sont : « l'amende et dans d'autre mesure, la peine de fermeture ». Mais, il est urgent de constater qu'elles apparaissent inefficaces parce qu'elles n'intimident point les contrevenants.

La peine principale imputable à une personne morale en générale et au transporteur routier, ayant le statut juridique de la personne morale de droit en particulier, est la peine d'amende. Toute infraction au code de la route et/ou au code pénal commis par un chauffeur

⁴⁷ TPI de Yaoundé-Centre Administratif, Jugement n°118/SP du 11 décembre 2018, Aff. MP c/ ABO ISSA.

⁴⁸ REINALDET DOS SANTOS (T.), *La responsabilité pénale à l'épreuve des personnes morales : étude comparé franco-brésilienne*, Thèse, Toulouse 1, 2017, p. 12.

exerçant pour le compte d'une société de transport routier donne lieu au même titre que celle commis par un transporteur routier, personne physique à une peine d'amende.

La fermeture est une peine qui vise à neutraliser l'activité de la personne morale. Elle peut être prononcée pour une durée temporaire ou définitive⁴⁹. Elle est au même titre que la peine d'amende, l'une des peines principales aux infractions commises par les personnes morales exerçant la profession de transporteurs routiers. Le législateur du code pénal ne prévoit pas exactement pour quels types d'infractions les personnes morales peuvent subir une peine de fermeture, mais l'on peut déduire qu'il s'agit des infractions graves à l'instar de délits et de crimes.

2- L'inaptitude des peines secondaires à dissuader les transporteurs routiers

Le droit pénal, lorsqu'il s'investit dans sa fonction répressive, fait recours aux sanctions pénales afin de dissuader les potentiels délinquants. Ainsi, il dispose de deux (02) groupes de sanctions classées en peines principales et peines secondaires. Ces dernières sont celles qui retiendront notre attention dans cette partie.

Elles peuvent être rangées en deux (02) catégories. D'une part, les peines dites accessoires, et celles dites peines alternatives. Elles concernent toutes les infractions y compris celles contraventionnelles commis par les transporteurs routiers. Par conséquent, il est pertinent de constater l'inaptitude des peines accessoires à dissuader les transporteurs routiers (a) et l'inaptitude des peines alternatives à dissuader ces derniers (b).

a- L'inaptitude des peines accessoires à dissuader les transporteurs routiers

Les peines accessoires sont des sanctions automatiques qui n'ont pas à être prononcées par le juge⁵⁰. Elles sont applicables au condamné même si le jugement ne les prononce pas et elles se confondent avec les peines complémentaires. L'on retrouve ces peines dans le code pénal camerounais et dans certains textes spéciaux. En matière contraventionnelle, ces peines sont incapables d'évincer les contrevenants. Au Cameroun, les peines accessoires sont identifiées dans le code pénal et dans d'autres législations spéciales et elles sont fonctions de l'auteur de l'infraction.

⁴⁹ V. Art. 25-3 du CP.

⁵⁰ PIN (X.), *Droit pénal général*, Dalloz, 8^{ème} éd., 2017, p. 365.

Pour les personnes physiques, le code pénal en son article 19 (a) détermine « *les déchéances ; la publication de la décision ; la fermeture de l'établissement ; la confiscation.* »⁵¹ Comme leurs peines accessoires.

Pour les transporteurs routiers, personnes physiques, ces peines les concernent effectivement. Mais, en cas de commission des infractions contraventionnelles pour lesquelles ils sont le plus responsables, les déchéances et la fermeture de l'établissement ne les sont pas appliquées, la confiscation du « *corpus delicti* » ne peut être ordonnée que dans les cas déterminés par la loi⁵², la publication de la décision quant à elle peut intervenir dans le cas où le juge l'ordonne. C'est sous ce prisme que le code pénal dispose à ce sujet, « *Dans les cas où la juridiction compétente peut ordonner la publication de sa décision, celle – ci est affichée dans les conditions qui sont fixées par décret pour une durée de deux (02) mois au maximum en cas de condamnation pour crime ou délit, et de quinze (15) jours au maximum en cas de contravention.* »⁵³.

L'innovation principale apportée par le code pénal camerounais en 2016, fut la mise en cause de la responsabilité pénale des personnes morales. Le législateur a identifié les infractions qui pourront engager la responsabilité des personnes morales et les sanctions pénales qui en résultent. Parmi ces sanctions, nous avons la condamnation à des peines accessoires. L'article 19 (b) dispose sous cet angle que, « *Les peines accessoires sont : pour les personnes morales : l'interdiction, pour une durée déterminée, de s'investir directement ou indirectement dans l'une ou plusieurs des activités prévues par son objet social ; le placement sous surveillance judiciaire pendant une durée déterminée ; la fermeture, pour une durée déterminée, des établissements ou succursales ayant servi à la commission des faits incriminés ; la publication de la décision ou diffusion par voies de médias ; toutes autres peines accessoires prévues par des textes spéciaux.* »⁵⁴

Les transporteurs routiers, personnes morales, sont les plus frappés par ces mesures. Mais, à condition qu'ils sont tenus responsables des infractions pénalement sanctionnées (crimes, délits et contraventions). Sur ce point, les peines accessoires qui leurs sont imputées peuvent être

⁵¹ Art. 19 (a) du CP.

⁵² Art. 35 al. 2 du CP.

⁵³ Art. 33 al. 1 du CP.

⁵⁴ Art. 19 (b) du CP.

distinguées selon qu'elles portent atteintes à la réputation ou au patrimoine⁵⁵ de la société de transporteur routier impliquée.

b- L'inaptitude des peines alternatives à dissuader les transporteurs routiers

Les peines alternatives perçues comme des vraies peines sanctionnant un comportement social réprouvé⁵⁶, peuvent dès-lors être appliquées aux transporteurs routiers, personnes physiques, auteurs des infractions délictuelles dont la peine d'emprisonnement ne peut excéder deux (02) ans. Il peut s'agir de l'infraction telle que : les blessures légères⁵⁷ commis par un transporteur routier sur un piéton. A la suite de cette infraction, le juge pénal, saisi par une plainte de la victime peut prononcer à l'encontre du prévenu la sanction-réparation. Elle consiste selon l'article 26-1 alinéa 1 du code pénal dans l'obligation pour le condamné, de procéder à la réparation matérielle du préjudice subi par la victime dans le délai et selon des modalités fixées par la juridiction compétente. La déclaration de la culpabilité du transporteur routier par le juge pénal, lui permet de prononcer contre celui-ci, la sanction-réparation à la place de l'emprisonnement ou de l'amende⁵⁸ qu'il devrait subir. Cette mesure est la plus appropriée aux transporteurs routiers, personnes physiques et éventuellement les transporteurs routiers, personnes morales.

Les transporteurs routiers, personnes morales, peuvent, en cas de la commission d'une infraction qualifiée de délits, voire leur peine d'amende se substituer en peines alternatives. Ces infractions, prévues dans le code pénal, peuvent être : la déclaration mensongère à un fonctionnaire ou un agent public⁵⁹(Ça peut être par exemple sur l'identité du transporteur routier.), de l'accomplissement de la profession⁶⁰ de transporteur routier qui lui est régulièrement interdit par une décision judiciaire, le refus de l'impôt⁶¹ qui constitue un délit majeur des sociétés de transport routier de personnes et de marchandises au Cameroun et des blessures et d'homicide involontaire survenues de suite d'un accident dont le chauffeur exerçant pour le compte de la société a été reconnu coupable. Le législateur de 2016 a prévu comme alternative à l'amende

⁵⁵ ASSIRA (C.), op. cit., p. 61.

⁵⁶ Ibidem.

⁵⁷ V. Art. 181 du CP.

⁵⁸ V. Art. 26-1 al. 2 du CP.

⁵⁹ V. Art. 162 al.1 du CP.

⁶⁰ V. Art. 178 (a) du CP.

⁶¹ V. Art. 183 du CP.

imputable aux personnes morales de droit public et privé le travail d'intérêt général et la sanction-réparation.

Le régime répressif mis sur pied par le législateur camerounais afin d'organiser la répression des transporteurs routiers est caractérisé d'une inefficacité qui porte gravement atteinte à la bonne administration de la justice pénale au Cameroun. Ce régime présente des difficultés qui paralysent le rôle répressif des autorités administratives et judiciaires et consacre aux transporteurs routiers des peines qui ne peuvent les dissuader. Cependant, pour une application plus efficace du droit pénal aux transporteurs routiers, la construction d'une répression plus efficace s'avère indispensable.

II- La répression perfectible des transporteurs routiers

Notre code pénal, celui de procédure pénale et les textes spéciaux qui militent pour la prévention et la sécurité routière ne sont pas suffisamment efficaces pour faire face à la répression des transporteurs routiers au Cameroun. Ajoutant qu'au regard de la pluralité des textes répressifs, le législateur est resté moins rigoureux et muet face à la gravité de la situation qui fait sombrer le secteur de transport routier au Cameroun dans le chaos. Le nombre des infractions contraventionnelles ne vont que grandissant, les accidents de la circulation ne font que s'accroître suite au défaut de maîtrise par les transporteurs routiers. En tout état de cause, il y'a pas eu une répression pénale de qualité afin de ramener les transporteurs routiers à l'ordre. C'est là où s'inscrit notre apport scientifique basé sur la réforme ou mieux encore, sur la construction d'une répression plus efficace pour régulariser définitivement le secteur de transport routier et mettre hors état de nuire des transporteurs routiers récalcitrants.

Le transport routier étant une activité qui génère beaucoup de la délinquance, c'est avec un intérêt que nous devons y mettre un terme. C'est dans cette logique, que nous envisageons la nécessité d'une répression d'une application sévère des sanctions pénales aux transports routiers (A) et la nécessité d'une application des peines secondaires plus strictes aux transporteurs routiers (B).

A- La nécessité d'une application sévère des sanctions pénales aux transporteurs routiers

Les sanctions pénales imputables aux transporteurs routiers pour les infractions commises par eux étant dotées d'une inefficacité, il apparaît utile de promouvoir la mise en

œuvre des sanctions pénales plus sévères afin de dissuader efficacement les transporteurs routiers qui exercent en marge de la loi. Il convient cependant, de renforcer les sanctions pénales sur la base de deux principes : Le principe d'effectivité, pour garantir que la peine prononcée ait du sens pour les victimes, pour la société et pour les coupables eux-mêmes ; Le principe de dignité, pour conserver la perspective du retour dans la vie sociale pour les personnes jugées. Il serait cependant judicieux de militer pour une application des peines principales plus sévères aux transporteurs routiers, personnes physiques (1) et d'une application des peines principales plus sévères aux transporteurs routiers, personnes morales (2).

1- L'application des peines principales plus sévères aux transporteurs routiers, personnes physiques

Les peines principales applicables aux transporteurs routiers, personnes physiques pour des infractions au code de la route ne sont point efficaces (car leur peine d'amende ne peut excéder vingt-cinq mille (25 000) francs et la peine d'emprisonnement ne peut aller au-delà de dix (10) jours). La dissuasion de ces derniers ne peut s'opérer par une augmentation de taux d'amende à une catégorie d'infraction propre aux transporteurs routiers, personnes physiques (a) et l'adoption de la peine d'emprisonnement à une catégorie d'infraction propre aux transporteurs routiers, personnes physiques (b).

a- L'augmentation du taux d'amende à une catégorie d'infraction propre aux transporteurs routiers, personnes physiques

L'éradication de la récidive, de la « délinquance routière » et surtout des accidents de la circulation en milieu de transport routier par les usagers de la route en générale et les transporteurs routiers en particuliers, ne peut se réaliser par une augmentation de taux d'amende à une catégorie d'infraction propre aux transporteurs routiers.

L'augmentation doit viser particulièrement une catégorie d'infractions contraventionnelles réputées plus graves dont la commission par les transporteurs routiers est source de plusieurs accidents de la circulation au Cameroun d'une part et d'autre part les infractions qui démontrent que les transporteurs routiers exercent en marge de la loi.

Pour ce qui est des infractions pouvant occasionner les accidents de la circulation, l'augmentation de taux d'amende concernera les infractions telles que : L'usage de téléphone portable au volant (une attitude qui constitue une activité dangereuse) ; de la conduite en état

d'ivresse, du surcharge (activité dangereuse) ; bagages mal arrimés ; de la circulation à gauche ; défaut d'avertissements sonores (klaxons) ; défaut de maîtrise ; défaut de dispositif de freinage ; dépassement interdit ; excès de vitesse ; imprudence accrue à l'approche ou au franchissement des passages à niveau ; chevauchement des lignes continues ou discontinues ; non-respect de la signalisation routière ; le refus de signaler ses intentions pour motorcycle en cas de défaillance de feux ou dispositifs réglementaires. Ces infractions constituent conformément au code de la route, les infractions contraventionnelles de 4^{ème} classe⁶². Ainsi, « les transporteurs routiers, personnes physiques qui viendront à commettre ces infractions devront être condamnés par une peine d'amende allant de deux cent mille (200 000) francs à quatre cent mille (400 000) francs CFA. ».

S'agissant des infractions qui démontrent que les transporteurs routiers ne se conforment pas aux exigences de leur profession, la mise en place d'une sanction pénale plus rigoureuse qui se caractérise par une augmentation de taux d'amende pourrait être un élément essentiel pour contraindre ces derniers à exercer dans la légalité. Elle vise les infractions à l'instar de : transport clandestin ; le défaut de la carte grise ou plaque d'immatriculation ; le défaut d'assurance ; le défaut de la carte nationale d'identité ; défaut de permis de conduire ; défaut de vignette ; non mutation de la carte grise⁶³. Les transporteurs routiers personnes physiques, auteurs de ces infractions devront subir la rigueur de la loi. A ceux-là, le législateur devrait imputer « les peines d'amende allant de deux cent cinquante mille (250 000) à cinq cent mille (500 000) francs CFA. ».

b- L'adoption de la peine d'emprisonnement à une catégorie d'infraction propre aux transporteurs routiers, personnes physiques

L'efficacité de la répression des transporteurs routiers, personnes physiques doit intervenir à travers la mise sur pied d'une sanction pénale de qualité qui se résume en l'adoption de la peine d'emprisonnement à une catégorie d'infraction susceptibles d'être commises par les transporteurs routiers.

Cette mesure devrait s'appliquer uniquement au cas particulier des infractions suivantes : la récidive aux infractions routières ; en cas de cumul des infractions contraventionnelles par un transporteur routier ; et le cas de l'homicide involontaire.

⁶² V. Art. 90 du Code Routier applicable au Cameroun.

⁶³ Art. 200 du Code Cima et Art. 90 du Code routier applicable au Cameroun.

La récidive, c'est lorsqu'une condamnation antérieure est devenue définitive au moment où les faits nouveaux ont été commis et ce dans un délai de 5 ans... Mais attention, pour que la récidive puisse être relevée, il importe que les infractions soient identiques ou bien considérées comme telles par le Code de la Route⁶⁴. Elle est à distinguer du cumul ou concours réel des infractions.

Le cumul d'infraction ou encore concours réel d'infractions c'est lorsque plusieurs infractions distinctes ne sont pas séparées les unes des autres par une condamnation définitive. Parfois les infractions sont concomitantes. Parfois elles ont été commises successivement. Mais, dans les deux cas, elles n'ont pas donné lieu à une condamnation définitive. En face d'une telle situation, le code pénal, a répondu par une règle laconique en son article 51 alinéa 1 : le non-cumul de peine. Seul est prononcé la peine la plus rigoureuse⁶⁵. Cependant, « les transporteurs routiers, personnes physiques qui seront désormais impliqués dans ces deux différents cas, pourront faire l'objet d'une peine d'emprisonnement allant de trois (03) mois à six (06) ans. ». Pour ce qui est de l'homicide involontaire résultant d'une défaillance de transporteur routier, personne physique, la peine d'emprisonnement à encourir sera de cinq (05) mois à dix (10) ans.

2- L'application des peines principales plus sévères aux transporteurs routiers, personnes morales

Les transporteurs routiers, personnes morales, doivent au même titre que les transporteurs routiers, personnes physiques, subir les sanctions pénales plus efficaces afin de mettre un terme aux infractions dans le secteur de transport routier de personnes et celui de transport routier de marchandises. Les agences de voyages et les sociétés de transport routier de marchandises, auteurs ou coauteurs d'une infraction au code de la route se verront imputer des peines principales plus sévères notamment par la mise en place d'une peine d'amende plus sévère aux transporteurs routiers, personnes morales (a) et la mise en place d'une peine de fermeture plus sévère aux transporteurs routiers, personnes morales (b).

a- La mise en place d'une peine d'amende plus sévère aux transporteurs routiers, personnes morales

⁶⁴ CHANGEUR (J.F.), « La récidive en matière de droit routier : il ne vaut mieux pas s'y frotter », in *Documentissime*, 2013, p. 34.

⁶⁵ V. Art. 51 al. 1 du CP.

Les transporteurs routiers, exerçant en qualité de personnes morales sont les plus qui se retrouvent impliqués dans une infraction contraventionnelle au code de la route. Ceci, du simple fait que le conducteur ou le chauffeur exerçant pour le compte d'une société de transport routier a agi en qualité de préposé. C'est en ce sens que l'article 91 paragraphe 2 du CR dispose que, « *Toutefois, lorsque le conducteur a agi en qualité de préposé, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait, décider que le paiement des amendes prononcées en vertu du présent décret, ainsi que des frais de justice, soient en totalité ou en partie à la charge du commettant.* ». Cette disposition consiste à tenir les dirigeants de la société responsables du paiement des amendes forfaitaires pour des infractions commis par leurs chauffeurs. Comme ainsi, en France, les tribunaux font une application stricte de l'article L121-3 du Code de la Route. Ainsi, une interprétation littérale de cet article empêche de mettre le paiement des amendes à la charge de la personne morale propriétaire ou locataire du véhicule en infraction, c'est le seul représentant légal (personne physique) qui en est redevable. Le but est « d'offrir » à la justice un « répondant » de l'infraction et au trésor un débiteur de l'amende. Cependant, l'augmentation des amendes doivent concerner les infractions suivantes : le défaut de la ceinture de sécurité dans la cabine de conduite ; défaut d'avertissement sonore dans les véhicules aménagés pour accomplir le transport routier de personnes ou de marchandises ; le défaut de visite technique des véhicules ; défaut de permis de conduire de ou des conducteurs exerçant pour les sociétés de transport routier ; défaut de dispositif de freinage dans les véhicules destinés à effectuer le transport ; non-respect des prescriptions techniques des véhicules affectés au transport des marchandises dangereuses ; non inscription sur tout automobile ou remorque affecté au transport des marchandises du poids maximum en charge autorisé ; roues usées ou roues munies des bandages pneumatiques dont l'état n'assure pas la sécurité et l'adhérence. Ces infractions citées ci-haut pourront conduire les dirigeants des sociétés de transport routier à un paiement d'amende plus sévères dont le montant ira de cinq cent mille (500000) à un million (1000000) de francs CFA.

Cependant, lorsqu'il survient un homicide involontaire au moment de la commission de l'une de ces infractions, la peine d'amende que le dirigeant sera astreint à payer ira d'un million (1000000) de francs CFA.

b- La mise en place d'une peine de fermeture plus sévère aux transporteurs routiers, personnes morales

La seconde peine principale imputable aux transporteurs routiers, personnes morales est la fermeture de la société de transport routier. L'application de cette peine consacrée par le code pénal camerounais aux personnes morales en générale est en frein d'application. C'est-à-dire, son application n'est pas effective. Par conséquent, sont de plus prononcées contre les transporteurs routiers, la peine de fermeture temporaire.

Dans le souci d'intensifier la répression de ces derniers, il est opportun que le législateur adopte une peine de fermeture, plus sévère aux transporteurs routiers, personnes morales pour des infractions commis par eux.

Les infractions qu'il conviendrait de faire appliquer cette peine doivent absolument être celles qui déterminent l'exploitation de la profession de transporteur routier dans l'illicéité. Tout transporteurs routiers, personnes morales, auteurs des infractions telles que : le transport clandestin ou exercice illégal de la profession de transport routier ; non mutation des cartes grises des véhicules ; Fausse immatriculation et pièces irrégulières des véhicules ; défaut de vignette sur les véhicules ; défaut de licence de transport ; défaut d'assurance des véhicules ; défaut de terminus aménagé pour stationner les véhicules ; défaut de siège social de la société qui fournit les prestations de transport routier de personnes ou de marchandises. Ces infractions qui désignent les manquements aux devoirs professionnels des transporteurs routiers, personnes morales et la clandestinité dans laquelle ils exercent sont celles dont le législateur camerounais doit se refaire pour adopter la peine « de fermeture définitive » aux transporteurs routiers, personnes morales, auteurs de ces infractions.

B- La nécessité d'une application des peines secondaires plus strictes aux transporteurs routiers

En droit pénal, les peines encourues sont très diverses, nous avons les peines principales et les peines secondaires. Dans le transport routier, la construction d'une répression efficace des transporteurs routiers passe par l'application des peines principales plus sévères et éventuellement l'application des peines secondaires plus strictes aux transporteurs routiers.

Ainsi, pour une application stricte des peines secondaires, nous envisageons une efficace application des peines accessoires aux transporteurs routiers (1) et une efficace application des peines alternatives (2).

1- Une efficace application des peines accessoires aux transporteurs routiers

Les peines qui accompagnent les autres (peines principales) applicables aux transporteurs routiers au Cameroun doivent être renforcées par le législateur dans le but de donner un caractère plus efficace aux sanctions pénales prononcées contre les transporteurs routiers, pénalement responsables. Ce qui conviendrait d'adopter une application des peines accessoires plus efficaces aux transporteurs routiers, personnes physiques (a) et une application des peines accessoires plus efficaces aux transporteurs routiers, personnes morales (b).

a- L'application des peines accessoires plus efficaces aux transporteurs routiers, personnes physiques

L'inapplication des certaines peines accessoires prévues par le code pénal camerounais (déchéances, la fermeture de l'établissement et la confiscation de l'objet ayant servi à commettre le délit) aux transporteurs routiers, personnes physiques, constitue une entrave pour une application plus efficace des peines accessoires à ces derniers. Pour y remédier, le législateur doit procéder à une étude approfondie des infractions réputées graves, commises par tout transporteur routier afin d'adopter les peines accessoires suscitées aux responsables.

Les infractions suivantes peuvent faire l'objet de l'application des déchéances et de la confiscation du véhicule ou de la moto ayant permis ou favorisé la commission de l'infraction. Il est question de : l'homicide involontaire ou des blessures involontaires, des blessures graves.

En outre, pour ce qui est des peines accessoires prescrites par le code de la route, il convient d'instituer le système du « permis à points » pour favoriser le retrait légal du permis de conduire. Cette mesure doit accompagner la suspension du permis pendant une période déterminée.

Le permis de conduire sera doté comme le cas en France et dans plusieurs pays d'un capital point de 12 maximums. Le système du permis à point a vu le jour le 1er Juillet 1992 et concerne tous les permis de conduire⁶⁶. Le nombre de point est réduit automatiquement à la suite d'une ou plusieurs infractions routières. Cette mesure apparait comme les points forts de la sécurité routière en Europe⁶⁷. Le transporteur routier respectueux des règles fait diminuer le nombre d'accidents de la route.

⁶⁶ PERMIS A POINTS : fonctionnement, solde de points, in www.permisapoints.fr, Consulté le 15/07/2022.

⁶⁷ Ibidem.

Ce système fonctionne de la manière suivante : plus l'infraction est grave, plus le nombre de points retirés est important⁶⁸. Toutes les infractions ne sont pas concernées. Seuls les délits au code pénal (homicide et blessures involontaire) et les infractions contraventionnelles de 3ème et 4ème classe sont visées (conduite en état d'ivresse manifeste ou sous l'emprise d'alcool, délit de fuite, défaut de dispositif de freinage, défaut de permis de conduire ...). Le maximum de 8 points peut être retiré sur un permis de conduire avec cumul de plusieurs infractions et un retrait de 6 points par infraction⁶⁹.

Le permis de conduire reste valide tant qu'il reste des points. Mais, en cas de perte totale du nombre de points, le permis devient invalide et les agents chargés de constater les infractions doivent dresser un PV adressant au service chargé des permis de conduire qui, à son tour doit signifier au responsable de l'invalidité de son permis. Il faudra donc à la suite de six (06) mois, de repasser les épreuves du code de la route et à l'examen du permis de conduire.

Cependant, il est possible de récupérer des points après trois (03) ans écoulés sans retrait de points : le capital est alors rétabli à 12 points, après deux (02) ans pour les infractions de 1ère et 2ème classe, les points se voient réattribués si aucune infraction n'est commise durant cette période : le capital est alors rétabli à 12 points⁷⁰.

Ainsi, les peines accessoires et les infractions susceptibles de les prononcer se présenteront comme suit : en cas d'homicide involontaire (suspension de permis de conduire pour une période de 10 ans, accompagné du retrait de 6 points), en cas des blessures involontaires (suspension de permis de conduire pour une période de 10 ans et le retrait de 6 points), en cas de conduite en état d'ivresse manifeste (suspension de permis de conduire pour 3 ans et le retrait de 6 points), en cas de délit de fuite (suspension de permis pour 3 ans et le retrait de 6 points), surcharges des passagers (suspension de permis pour 3 ans et le retrait de 6 points), défaut de dispositif de freinage (suspension de permis pour 3 ans et le retrait de 6 points).

b- L'application des peines accessoires plus efficaces aux transporteurs routiers, personnes morales

⁶⁸ Ibidem.

⁶⁹ PERMIS A POINTS, in www.stage-recuperation-points.com, Consulté le 15/07/2022.

⁷⁰ Ibidem.

Les transporteurs routiers, personnes morales, auteurs des infractions délictuelles et contraventionnelles graves de 3ème et 4ème classe, doivent obligatoirement en dehors des peines principales qu'ils sont tenus, subir cumulativement les peines accessoires consacrées à l'article 19 (b) du code pénal camerounais.

Ainsi, en cas de survenance des homicides et blessures involontaires occasionné par le chauffeur exerçant pour le compte de la société de transport routier, le juge peut ordonner à l'encontre du chauffeur : la suspension du permis de conduire pour une période de 10 ans et le retrait de 6 points ; à l'encontre de la société de transport routier : l'interdiction pour une durée bien déterminée d'exercer, le placement sous surveillance judiciaire pendant une durée précise, la fermeture de l'agence du lieu où exerce le chauffeur ayant commis l'infraction pour une durée déterminée et la publication de la décision par voie de médias.

Pour ce qui est des infractions contraventionnelles graves de 3ème et 4ème classe comme : le défaut d'avertissement sonore dans les véhicules aménagés pour le transport ; le défaut de visite technique des véhicules ; le défaut de dispositif de freinage dans les véhicules destinés à effectuer le transport ; non-respect des prescriptions techniques des véhicules affectés au transport des marchandises dangereuses ; roues usées ou roues munies des bandages pneumatiques dont l'état n'assure pas la sécurité et l'adhérence. La société de transport routier doit à cet effet subir les peines citées ci-haut pour négligence ou défaut d'entretien des véhicules.

Dans la même perspective, le législateur de la loi 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers doit compléter l'article 16 en adoptant la suspension définitive de l'exploitation de la licence de transport en cas de récidive de toutes infractions prévues à l'article 16⁷¹.

2- Une efficace application des peines alternatives aux transporteurs routiers

Le transporteur routier, auteur d'une infraction pénale peut faire l'objet des sanctions pénales qui varient selon la gravité de l'infraction : de l'amende jusqu'à la peine de prison. Cependant, le législateur a conféré au juge pénal le pouvoir de remplacer une peine d'emprisonnement ou d'amende par une autre dite peine alternative. Ces peines prévues par le code pénal camerounais souffrant d'une inefficacité à dissuader les transporteurs routiers, il serait

⁷¹ V. Art. 16 de la loi n°2001/015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers.

bénéfique pour le secteur de transport routier, d'ordonner l'application des peines alternatives plus efficaces aux transporteurs routiers, personnes physiques (a) et l'application des peines alternatives plus efficaces aux transporteurs routiers, personnes morales (b).

a- L'application des peines alternatives plus efficaces aux transporteurs routiers, personnes physiques

Le code pénal camerounais prévoit principalement deux (02) peines alternatives (le travail d'intérêt général et la sanction-réparation)⁷² imputables aux auteurs des infractions y compris les transporteurs routiers.

Pour les transporteurs routiers, personnes physiques, c'est la sanction-réparation qu'il convient de les appliquer. Ainsi, le prononcé de cette sanction doit être subordonnée de la commission par une personne physique exerçant le transport routier, des infractions délictuelles (sanctionnées des peines d'amende et ou d'emprisonnement ne pouvant excéder 02 ans) et dans le cas particulier de récidives et de cumul des infractions contraventionnelles de 1er et 2ème classe au code de la route.

De plus, l'adoption par le législateur de la « contrainte pénale »⁷³ et de « stage de citoyenneté »⁷⁴ comme peines alternatives aux transporteurs routiers, personnes physiques pour des infractions ci-haut.

Pour le premier, le condamné est soumis à un ensemble d'obligations et d'interdictions d'exercer ainsi qu'à un accompagnement soutenu⁷⁵. Sa durée sera de six (06) mois à trois (03) ans.

Le second par contre ayant pour objet de rappeler au condamné les valeurs républicaines⁷⁶ et le respect du code de la route sur lesquelles est fondée la société camerounaise est astreint à effectuer le stage relatif à la sensibilisation des usagers de la route sur le respect du code de la route et du respect scrupuleux des dispositifs légaux en matière de transport routier au Cameroun. La durée du stage ira de six (06) mois à trois (03) ans.

⁷² V. Art. 18-1 du CP.

⁷³ Cette nouvelle peine est apparue en France avec la réforme pénale du 15 août 2014. Elle se distingue du SME si ce n'est que les modalités de suivi du condamné sont décidées à l'issue d'une évaluation de sa situation

⁷⁴ Instauré en France par la loi du 09 mars 2004, les stages de citoyenneté sont une alternative à l'emprisonnement.

⁷⁵ TOURNIER (P.V.), *Naissance de la contrainte pénale*, L'Harmattan, Paris, 2015, p. 4.

⁷⁶ LES STAGES DE CITOYENNETE, in www.justice.gouv.fr, Consulté le 15/07/2022.

b- L'application des peines alternatives plus efficaces aux transporteurs routiers, personnes morales

Le silence observé par le législateur du code pénal sur la détermination des personnes visées et les infractions pour lesquelles ces personnes doivent subir les peines du travail d'intérêt général et la sanction-réparation nous amènes à généraliser cette mesure à toute types d'infractions et aux personnes physiques et morales.

C'est dans la même logique que les personnes morales exerçant le transport routier sont au même titre que les transporteurs routiers, personnes physiques soumises aux peines alternatives pour des infractions commises par eux.

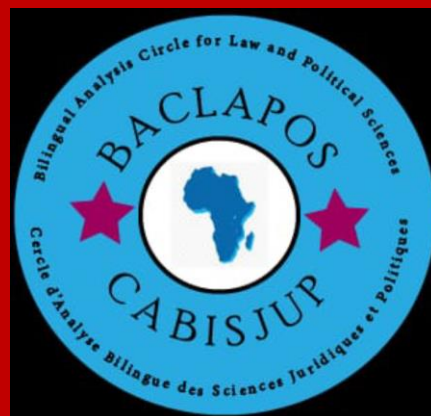
Ces peines devront substituer les peines d'amende des transporteurs routiers, personnes morales ne pouvant excéder deux cent mille (200 000) francs et pour les cas de récidive et de cumul d'infraction de 1er et 2ème classe, la juridiction peut prononcer à la place ou en même temps que l'amende encourue⁷⁷ par le transporteur routier, personne morale, la peine de sanction-réparation selon les modalités fixées par la loi et ou le travail d'intérêt général qui oblige la société de transport responsable d'effectuer le transport public urbain à titre gratuit pendant une durée déterminée par le juge.

Conclusion

En définitive, et sans aucune prétention à l'exhaustivité et à la polémologie juridique, l'étude sur la répression des transporteurs routiers au Cameroun vu sous le prisme de l'application du droit pénal camerounais a suscité notre curiosité du fait qu'on constate aujourd'hui qu'avec la multitude des accidents causés par les transporteurs routiers, nous nous sommes posés la question si la répression de ces transporteurs routiers au Cameroun est effectivement efficace. En analysant cette question, on prend conscience que la répression des transporteurs routiers au Cameroun est réellement encadré par le droit pénal, mais reste que cet encadrement reste perfectible pour plus d'efficacité vis-à-vis de cette répression des transporteurs routiers.

⁷⁷ V. Art. 131-41-1 du CP Français.

Revue Africaine des Réflexions Juridiques et Politiques
African Journal of Law and Political Reflexions
RARJP - AJLPR



© RARJP, 2022.
Tous droits réservés.