**<ABS>Résumé**

La catastrophe ferroviaire survenue en octobre 2016 sur la principale ligne de chemin de fer du Cameroun reste entourée de mystères. L’annonce du déraillement avant sa survenue, suivie d’un démenti du ministre des Transports quelques heures plus tard, au moment même de l’accident, a suscité de nombreuses spéculations. Selon les témoignages recueillis à Eséka par des enquêtes de terrain, des interviews radio et la presse, cet événement a été interprété comme le produit d’une conspiration sorcière. Les habitants de la région Bassa, qui considèrent la voie ferrée traversant leur territoire comme un héritage culturel, auraient exprimé leur mécontentement face aux politiques impopulaires de rationalisation de la ligne. Tous ces récits révèlent une action collective dans le déclenchement de la catastrophe, qui se déploie à travers trois phases distinctes : l’étiquetage, où la parole acquiert une puissance d’action ; les prophéties de malheur comme dispositif d’emprise et mise en garde ; enfin, l’envoutement du train pour le « zombifier », le faire dérailler et sanctionner l’Etat empreneur. Ces imaginaires sorcellaires se soldent par la prise en considération des doléances des Bassa par le président lui-même, qui a alors demandé un ajustement des arrêts du train, mais surtout démontrent-ils la performativité de la sorcellerie et sa capacité de mise sur agenda des problèmes et de fabrique des politiques publiques. Cet article soutient l’idée que la sorcellerie représente un répertoire, duquel puise une communauté pour entrer en dissidence. Ensorceler et zombifier le train pour le faire dérailler sont, pour certains acteurs, une manière de signifier à l’État autoritaire qu’il n’est pas, toujours, « maître dans sa propre maison », qu’il n’a pas une emprise totale sur la réalité et qu’il doit constamment négocier son commandement.

**<AT>La catastrophe à Eséka comme une action collective sorcière : une sociohistoire de la colère**

<AU>*Brice Molo*

**<AF>Brice Molo**

Cermes 3 (EHESS), TA Sciences Po, Paris, France

Email : bricemolo@yahoo.fr

<https://orcid.org/0000-0001-5919-9470>

<EXT>Monsieur le sous-préfet … On est fâchés ! Le village est fâché parce que vous ne nous aidez pas … Pas de lumière, pas [d’hôpital], pas de commissariat. On est fâchés. Les routes même pour écouler le manioc et les trucs … il n’y a pas … Cette fois-ci … tu n’auras pas de chèvres, pas de chats, même pas un œuf, tu n’auras rien ! Tu vas démarrer ta voiture comme tu es venu avec ton carburant-là, tu rentres avec. C’est quand tu vas donner le message du chef, du grand chef du village Nkolmewout [au Chef de l’Etat], qu’il va voir si on peut donner quelque chose. Cette fois-ci, tu n’auras rien ! Merci ! (Les Rigolards de Mbalmayo 2022)

**<A>Introduction**

Est-il possible d’imaginer l’ensorcellement d’un train de dix-huit wagons, qui reste fonctionnel alors que pour les observateurs extérieurs et ses propres passagers il a déjà déraillé ? Une telle superposition des états en apparence inconciliables, semble émerger du fantastique. Pourtant c’est elle qui a conduit au remplacement par la CAMRAIL (Cameroon Railways) du train Intercity par le train Express au Cameroun.

Le 21 octobre 2016, d’étranges incidents secouent le Cameroun et plus particulièrement, le département bassa du Nyong et Kelle. Dès les premières heures de la journée, des images circulent sur internet, annonçant le déraillement du train Intercity, la fierté de la CAMRAIL. Cependant, à ce stade, le train n’a pas encore quitté la gare de Yaoundé. Plus tard, vers midi, le ministre des Transports dément publiquement ces informations à la radio. Or, c’est précisément au moment de la diffusion du démenti ministériel que le train déraille effectivement. Le ministre a alors accusé l’entreprise française qui gère le chemin de fer d’avoir pris la décision de l’ajout des wagons du train sans mesures de sécurité supplémentaires et donc d’être responsable du déraillement, malgré le *timing* de son démenti aux rumeurs annonçant dès la matinée une catastrophe non encore advenue. Son explication n’a pas convaincu mes interlocuteurs et principalement dans la région d’Eseka, des Bassa qui considèrent le passage du train à travers leur territoire comme un héritage ancestral, mais qui étaient mécontents de sa modernisation discriminatoire. Pour eux, le déraillement du train était l’aboutissement d’une lutte silencieuse, malgré les pertes humaines, car il avait finalement contraint le gouvernement à écouter leurs revendications.

Cette histoire offre une perspective plus large en permettant de voir la sorcellerie comme un répertoire d’action collective duquel puise une communauté pour agir contre une action publique impopulaire. Ces formes d’action cachées peuvent rester largement invisibles, mais elles opèrent souvent comme des « secrets publics », conférant du pouvoir parce que, certes dissimulées, elles exercent suffisamment de pression pour modifier l’action publique. Mais l’histoire des Bassa n’est certainement pas unique au monde. Elle rappelle en effet une manifestation contre Donald Trump aux États-Unis au début de son mandat.

En février 2017, au cœur des rues de New York, un groupe de « sorciers » et d’apprentis-sorciers se réunit devant la Trump Tower pour jeter un sort au président américain nouvellement élu. Ce rassemblement devant l’imposant immeuble de Donald Trump évolue rapidement en une mobilisation, marquée par des « actes d’ensorcellement » répétés sur les réseaux sociaux. De nombreux « sorciers » adoptent l’hashtag *magical resistance* sur Twitter, estimant qu’il est nécessaire de recourir à l’invisible pour influencer l’espace politique, car« *Thought creates belief. Belief creates action. Action creates reality* ».[[1]](#footnote-1) Si aux Etats Unis la *Magical Resistance* n’a pas produit les effets escomptés pour les acteurs, ce texte veut voir comment dans un contexte autoritaire, l’action collective sorcière produit des effets dans l’action publique revendiquée par une communauté. Cette situation s’observe à Eséka à l’occasion de la catastrophe du 21 octobre 2016 qui fait environ 80 morts et des centaines de blessés de sources officielles. L’introduction à cet événement se fait à travers son impact, relayé significativement dans la culture populaire, les élites politiques, et radiotrottoir, qui ont tous contribué à accréditer l’hypothèse d’une catastrophe « venue d’ailleurs ».[[2]](#footnote-2) D’abord, dans la culture populaire, quelques jours après la catastrophe, des rumeurs circulent sur les réseaux sociaux, suggérant que le déraillement était le résultat d’une action sorcière orchestrée par des Bassa mécontents de leur marginalisation. Le rappeur Res K réagit immédiatement à ces rumeurs en produisant une chanson dont l’extrait ci-dessous reflète l’important ancrage historique et social de ces récits sorcellaires :

<EXT>Vous voulez quoi ? Vous détestez les Bassas. Um Nyobe était allé à l’ONU, maintenant, même à l’école, vous ne parlez pas de lui.[[3]](#footnote-3) Vous voulez quoi ? Vous détestez les Bassas.

Moïse est Bassa, Moïse est Bassa, Moïse est Bassa, les Bassas sont fâchés …

La prochaine fois, si vous tentez j’irai même à la Sanaga et je la fendrai. Même CAMAIR CO, d’ailleurs, ils n’ont que les vieux avions.

Moïse est Bassa, Moïse est Bassa, Moïse est Bassa, les Bassas sont fâchés …

Voilà, les Bassas sont tellement de gros sorciers, qu’ils ont invoqué Moïse. Moïse est devenu Bassa. Moïse a fendu le pont à Ma, Ma, Ma … Pour aller maintenant à Douala, vous allez passer par l’Ouest.[[4]](#footnote-4)

Si la chanson du rappeur qui cumule des milliers de vues sur YouTube présente la catastrophe de manière dérisionnelle, pour les acteurs du chemin de fer et des politiques du train, la catastrophe était un attentat d’un autre genre, récits que j’ai pris très au sérieux pendant mon terrain de recherche. En février 2023, je me trouve à la gare voyageur de Yaoundé, prêt à embarquer dans le train en direction d’Eséka. Déconcerté par le coût élevé du billet pour la durée du voyage, j’exprime mon mécontentement à l’égard des nombreux arrêts prévus avant d’atteindre ma destination. La vendeuse, ignorante de ma qualité de sociologue et de l’objet de mon enquête portant sur le train, me répond de manière confuse : « N’est-ce pas vous qui avez demandé que le train fasse des arrêts dans vos gares ? Pourquoi vous plaignez-vous aujourd’hui ? » Feignant de ne pas saisir son allusion, et animé par le désir d’obtenir davantage d’informations, je réplique en demandant : « Vous, qui ? De quoi et de qui parlez-vous ? » C’est alors qu’elle révèle : « Ce sont les Bassa qui ont déclaré après la catastrophe que le train devait s’arrêter chez eux. Ils étaient mécontents, c’est pour cela qu’il y a eu le déraillement, tout le monde ici le sait. » Plus tard, lors de mon séjour à Eséka, un vieux libraire, établi en face de la gare, m’a répondu lorsque je lui ai demandé ce qui s’était passé le 21 octobre : « Ils ont fait leurs choses là-bas, le train est venu dérailler ici. » Cette réponse laissait entendre que la catastrophe était le résultat d’une conspiration provenant d’un monde que le commun des mortels ne pouvait totalement saisir.

Ces interactions avec l’employée de CAMRAIL et le libraire de la gare d’Eséka suscitent une réflexion sur la manière dont une action en apparence imperceptible peut être performative, devenant un discours répandu sur la réalité, un cadre explicatif partagé d’un accident, et la motivation d’une action publique post catastrophe. Cette étude essaye de dévoiler les mécanismes de fabrication de la catastrophe du stade de l’annonce par les habitants d’Eséka et les « puissances d’expression » (Chateauraynaud 2011) sur les réseaux sociaux, à celui de la confirmation après le déni des autorités. Chaque étape est examinée en détail pour comprendre comment ces événements ont influencé la représentation collective d’une catastrophe qui semble avoir été souhaitée et orchestrée, mais qui révèle en réalité une colère diffuse à Eséka, qui jusqu’alors n’avait pas fait l’objet de mobilisations violentes.[[5]](#footnote-5) Cette trajectoire événementielle particulière conduit à la formulation de l’hypothèse de la sorcellerie comme répertoire d’action collective et elle permet de « déplacer le regard des arènes les plus publiques pour les porter vers des espaces plus discrets » d’élaboration des politiques (Gilbert et Henry 2012 : 53). En utilisant le concept de répertoire d’action collective, qui désigne les moyens d’agir en commun autour d’intérêts partagés (Tilly 1986), l’article enrichit la littérature existante en associant la sorcellerie à la fois au malheur et la catastrophe, mais aussi au bien comme finalité de ce malheur. Cela en fait un instrument rituel à la fois de confrontation et de négociation qui passe de la mise en agenda d’un problème à sa solution.

En combinant des entretiens et des observations à Eséka avec une analyse des articles de presse, je distingue trois phases dans l’attaque du train par les imaginaires sorcellaires. La première phase consiste à nommer l’objet train pour le déprendre de l’Etat et de la CAMRAIL, selon les concepts d’Austin et de Favret-Saada, qui accordent un pouvoir particulier aux mots dans des contextes où les idées de sorcellerie jouent un rôle prépondérant. La deuxième phase est marquée par la prolifération, dans radiotrottoir, d’événements étranges annonçant un désastre. Enfin, la troisième phase explore la fabrique de la catastrophe et le moment à partir duquel le train Intercity 152 est devenu victime d’un acte d’emprise qui le rendait zombie et le précipitait vers son déraillement.

**<A>Le chemin de fer bassa, une petite histoire de la colère**

La relation singulière entre les Bassa et le chemin de fer trouve ses racines dans l’époque coloniale précoce, une période marquée par la domination allemande sur le Kamerun (1884–1916). Dès cette époque, l’administration coloniale allemande mit en place une voie ferrée reliant Douala, le principal port, à la rivière Nyong. Cette liaison permit le transport des marchandises, principalement du caoutchouc, le long de la rivière. Les travaux de construction de la ligne du centre furent interrompus à Eséka en 1914 en raison de la Première Guerre mondiale. Dans les années 1920, à la suite de la conquête française de cette partie du protectorat allemand, les autorités françaises décidèrent de prolonger le chemin de fer jusqu’à Yaoundé, leur nouvelle capitale. Toutefois, cette entreprise demeura l’une des pages les plus sombres de l’histoire coloniale, marquée par l’utilisation de travaux forcés où de nombreux habitants locaux perdirent la vie. Malgré ces sombres événements, une fois la ligne du centre achevée en juillet 1927, le chemin de fer et le train devinrent des artères vitales pour les villages Bassa situés le long de la ligne. Ils offrirent une multitude d’opportunités commerciales et d’échanges, et se positionnèrent comme un levier essentiel du développement local. Cette connexion ferroviaire contribua à façonner la dynamique sociale et économique des Bassa, d’où le lien généralement établi entre leur histoire et le développement du chemin de fer colonial (Abé 2006).

La transition qui s’opère plus tard, de la REGIFERCAM, initialement sous la gestion de l’État colonial puis postcolonial, à la CAMRAIL, du fait des recommandations du FMI sur les privatisations comme solution à la crise économique du milieu des années 1980 et 1990, joue un rôle important dans la montée de la colère et la perte progressive de l’influence Bassa sur le chemin de fer. Cette transition s’est matérialisée par la cession du chemin de fer à Vincent Bolloré, un homme d’affaires français de plus en plus influent et un pilier de la Françafrique en raison de ses investissements dans de nombreuses anciennes colonies françaises. En 1999, la REGIFERCAM est définitivement remplacée par CAMRAIL, et les promesses d’un rééquilibrage des politiques de transports se soldent vite par un échec. Le transport de fret reste prioritaire par rapport à celui des voyageurs, avec d’importantes conséquences pour les communautés Bassa et les villages des chemins de fer. Le transport des voyageurs, bénéficiant de peu d’investissements, plonge dans un déclin progressif, dont le pic est atteint avec la suppression de certaines gares dans le territoire Bassa. La suppression des gares ne s’accompagnant pas de constructions de nouvelles voies routières, l’enclavement de la région s’accélère. L’introduction du nouveau train Intercity, malgré sa vitesse inhabituelle, a créé des clivages et des frustrations, notamment en raison de son incapacité à desservir certaines gares jugées superflues et exclues de la modernisation. Cette exclusion s’est transformée en un sentiment de convoitise, où le train devient le symbole d’un progrès perçu comme étant réservé à d’autres communautés nationales. Le sentiment d’exclusion a déclenché un processus de délégitimation du train, provoquant une lutte pour le contrôle du chemin de fer, où il est devenu, progressivement, crucial de réaffirmer l’autorité de la communauté Bassa, privée par l’Etat et CAMRAIL de toute participation dans la décision sur ce legs colonial qui traverse son territoire.

A cette frustration s’ajoute une autre, liée au passé de la guerre de décolonisation, dont l’absence de réparations officielles a renforcé le sentiment d’abandon par les pouvoirs publics. A plusieurs reprises, les demandes des autorités traditionnelles locales et des populations se soldent par des promesses non tenues des autorités administratives. L’accumulation de frustrations fait ainsi émerger le recours à des formes d’action fortement légitimes localement, notamment la sorcellerie, pour extérioriser la colère, exprimer des demandes d’État et réaffirmer la place du département dans l’agenda politique.

Ce recours à des pratiques dites traditionnelles comme stratégie de mobilisation devient la seule manière permettant d’exprimer les revendications des Bassa dans un contexte où les moyens conventionnels ont montré leurs limites. Dans un tel contexte, comme ailleurs en Afrique, la sorcellerie est présentée comme un « langage », un « réservoir » et « un mode de faire » partagés, dont l’efficacité est reconnue par l’ensemble des acteurs (voir Mbembe 1991 ; Bernault 1999 et Geschiere 2005). Ce langage est d’autant plus partagé qu’il se justifie ici par une colère légitime. À ce niveau, la colère est un instrument de légitimation de la sorcellerie, une pratique qui serait autrement perçue comme inacceptable ou en violation des normes sociales. En raison des circonstances historiques ayant enkysté les frustrations au point de les transformer en objet de colère, cette dernière agit comme un moyen de légitimer l’usage de la sorcellerie en justifiant ses conséquences, telles que les décès qui en découlent, comme étant nécessaires pour le bien-être de l’ensemble de la communauté. Ainsi, la sorcellerie permet de passer et de transformer la colère et l’émotion en action.

**<A>Nommer le train Boko Haram : de la sobriquetisation comme prélude à l’action sorcière**

Pour bien étudier les rapports du visible à l’invisible, du risque à la catastrophe, il est nécessaire de faire une percée dans le langage et les discours qui traduisent au mieux les représentations. Les discours qui précèdent et accompagnent la catastrophe et qui sont produits par les acteurs eux-mêmes, sont des sources précieuses pour étudier ce qui n’apparait pas à première vue. Dans une perspective austinienne, connue sous le nom de « phénoménologie linguistique », il est avancé ici que l’un des moyens les plus efficaces de comprendre la réalité et les événements est de les aborder à travers le langage et le discours (Austin 1970). Cela s’explique par le fait qu’à chaque catastrophe survenue au Cameroun, il existe un écosystème linguistique qui lui est intimement lié (Molo 2020 ; 2023). Explorer cet écosystème revient toujours à aller « au-delà des mots » afin de saisir non seulement l’idée, comme le recommandait Toulabor (1981 : 57), mais également l’intention et, d’une certaine manière, la performativité, c’est-à-dire le pouvoir. Parce que d’une part la sobriquetisation est un acte politique. Et d’autre part, dans les sociétés du centre-sud Cameroun et ailleurs, le paradigme de la sorcellerie lie la parole à l’action : le sorcier qui dit qu’il va faire est déjà en train de faire par le simple fait de le dire et le simple acte de parole, c’est cela même l’essence de la sorcellerie (« je vais te montrer ! », « tu vas voir ! », etc., sont autant de phrases routinières qui précèdent l’attaque sorcière). Jeanne Favret-Saada (1977 : 21–2) qui a produit des travaux d’une rare érudition sur ce que font les sorciers, dit que « l’acte c’est le verbe », la parole sorcière est « pouvoir », « c’est la guerre » tout simplement.

Appliqué à cette enquête, le cadre théorique ci-dessus énoncé permet de voir que la première étape de la catastrophe à Eséka se trouve dans la banalité de la parole, qui constitue la « structure intentionnelle de l’action » (Quéré 1990). Elle vise d’abord à donner un nouveau patronyme et donc une nouvelle identité à ce train afin de le déprendre des entités contestées (Etat, CAMRAIL). Et le nom choisi est Boko Haram. Cette dernière est une secte islamiste qui commet des exactions dans le septentrion camerounais et la bande sahélienne. Boko Haram en langue Haoussa signifie « l’éducation occidentale est un péché ».[[6]](#footnote-6) Cette secte se pose comme parangon de l’anti-occidentalisme et de l’anti-modernisme, deux dynamiques qui se révèlent aussi dans cet acte de patronymisation.

L’anti-occidentalisme s’exprime dans la patronymie Boko Haram attribuée au train en confondant l’ennemi, en le nommant et lui donnant un visage. Il est aussi une position favorisée par des autorités locales qui veulent déplacer la focale et la cible de la colère des populations, de l’Etat vers une multinationale occidentale. Cette bouc-émissarisation se poursuit même après la catastrophe quand vient le moment d’en établir les responsabilités. Un éditorialiste camerounais écrivait alors au lendemain de la catastrophe que « le Président Biya a trouvé son bouc-émissaire idéal : Vincent Bolloré », le symbole de « l’impérialisme français en Afrique, va devoir dédouaner le président de sa léthargie » (Gwet 2016 :15). Le choix du patronyme « Boko Haram » revêt un double sens de l’anti-occidentalisme. Pour la population locale, il représente une manière d’ancrer leurs revendications dans une source de légitimité indiscutable puisque liée à la lutte contre le colonialisme qui, selon Mbembe (1991), a établi les fondements d’un monde de la nuit et de l’invisible en tant que forme quotidienne de désobéissance. Après des rencontres infructueuses avec les autorités, la sorcellerie a émergé comme le seul moyen efficace pour obtenir des gains et se faire entendre. Dans le roman sur la catastrophe d’Eséka écrit par Renaud Eboto, des propos attribués à un patriarche local soulignent clairement que provoquer le malheur est le moyen de se faire entendre, soit une forme d’apologie implicite de la sorcellerie, puisque la capacité de causer des malheurs ne peut être réalisée en ce moment que par des actions sorcières. Le patriarche déclare dans l’œuvre d’Eboto que :

<EXT>Moi je dis, avec une tragédie, MALLORE [Bolloré] va comprendre que les riverains de ce chemin de fer doivent en profiter. Le peuple Bassa n’est pas content ! Ce train traverse nos villages de part en part, sans que nous en bénéficiions. Que la gestion du train revienne à la norme ! Je parle en tant que Mbom Mbock, ayant vu beaucoup de choses. Il faut rendre à César ce qui est à César. Après ne venez pas pleurer auprès de moi. Si vous avez tout désacralisé dans ce pays, sachez qu’il y a encore des choses qui appartiennent au sacré. Le sang de nos ascendants crie vengeance. On ne s’amuse pas n’importe comment. A bon entendeur salut ! (Eboto 2022 : 170)

La tragédie invoquée n’est ni bonne ni mauvaise en soi. Il ne s’agit pas de répondre au mal par le mal, mais plutôt de réparer les torts pour le bien de la communauté. D’autres versions de ce propos rencontrées au cours de mon terrain sont à peine, voire à quelques mots près, différentes de cet extrait. Dans un centre médical d’Eséka, un fonctionnaire estimait que « le patriarche ne menaçait pas, il rappelait simplement que pour se faire entendre, il ne faut lésiner sur aucun moyen … Pour vous c’est de la sorcellerie mais pour nous, à ce moment-là, c’était légitime ».[[7]](#footnote-7) Ce patriarche est devenu une sorte de héraut de la cause bassa dans la région, une figure de la dissidence, l’antonomase même de l’anti-impérialisme et donc de l’anathème « Boko Haram ».

Dans son analyse des complots sorciers, Dozon (2017) souligne que l’anti-occidentalisme est une forme de victimisation africaine face aux problèmes mondiaux. Il identifie une dynamique où l’anti-occidentalisme se concrétise en faisant de l’Afrique la victime d’un complot de la technoscience occidentale. Cependant, à Eséka, c’est la technoscience occidentale elle-même qui devient la cible d’une emprise africaine, remettant en question deux idées fondamentales : celle d’une victimisation systématique et exclusive de l’Afrique, ainsi que celle d’un dispositif moderne (celui-là même qui a facilité la domination de l’Europe sur l’Afrique) sous une emprise exclusivement occidentale.

L’anti-occidentalisme représente enfin une tentative de cadrage des multiples revendications évoquées par les représentants Bassa vers un problème réductible à la politique ferroviaire. Ce qui met davantage l’accent sur la responsabilité « exclusive » de CAMRAIL. Ce processus de cadrage est orchestré par les autorités administratives locales, et s’inscrit dès lors dans le schéma de bouc-émissarisation précédemment mentionné.

D’autre part, le patronyme Boko Haram révèle des logiques de contestation de la modernité. Elle est dénoncée à Eséka car elle comporte des effets pervers : car elle installe de nouveaux systèmes de clientélisme et de nouvelles logiques de marchés politiques dans lesquels les militants locaux ont du mal à s’insérer. C’est l’échec des cadets sociaux à s’imposer dans cette modernité qui les oblige à s’y opposer et mobiliser la sorcellerie pour prouver qu’ils peuvent aussi avoir prise sur la matière et la nature, à leur manière, pour donner sens aux préoccupations collectives qu’ils font émerger. Il est important à ce niveau de mettre en lumière le moyen par lequel cette contestation prend forme (la sorcellerie), sa technologie (l’anathème) et son arme : la parole.

A Eséka, il se joue bien plus qu’une simple banalité dans l’acte patronymique du train Intercity qui devient Boko Haram. L’ancienne locomotive appelée Mbombo (« mamie » en langue locale), plus lente et régulièrement en panne, desservait le département de manière plus efficiente en s’arrêtant dans les nombreuses gares du Nyong et Kelle, ce que ne faisait pas le nouveau train plus moderne. Mbombo était à cet effet une métonymie qui traduisait aussi le lien affectif. Pour cela, les nombreuses pannes répétées de Mbombo pouvaient dès lors être tolérées car elle avait tant donné à la communauté. Tout l’opposé de Boko Haram sur lequel était jeté l’anathème d’un déraillement au « viaduc » (pont suspendu à deux kilomètres de l’entrée de la ville d’Eséka) et auquel on prédisait un destin funeste : la catastrophe et la mort. Les frustrations ne se limitaient pas à la symbolique de l’exclusion représentée par l’Intercity. Il y avait aussi la préférence accordée à ce dernier, qui pénalise les usagers de Mbombo, contraints d’attendre au à Ngoumou lorsqu’ils se rendent de Yaoundé à Eséka. Ils devaient laisser passer le train moderne à Eséka sur la voie unique avant de pouvoir continuer leur voyage. Cette attente pouvait parfois durer une heure, la priorité étant donnée au train moderne.

**Figure 1 : Au croisement des deux trains à Ngoumou, les passagers de Mbombo (train rouge) attendent le passage du Train Express (train vert) avant de poursuivre leur voyage. Photo de l’auteur.**

****

Nommer les choses c’est dire ce qu’elles sont, comment on les perçoit et on se les représente. Cela traduit le rapport auxdites choses. Cependant, le pouvoir de l’emprise commence également par la capacité de nommer, dès lors qu’attribuer un nom est une expression linguistique du droit de contrôler et de s’approprier (Calvet 1974). Ainsi, dire « Boko Haram » ici n’est pas simplement un acte de langage, c’est aussi une volonté de domestiquer, d’avoir prise sur la chose. En cela, la parole en général, l’acte de nommer en particulier, sont éminemment politiques. Ce sont des actes d’interpellation, de dissidence et de défiance. Les responsables politiques sont interpellés sur le fait que Boko Haram, la secte qu’ils combattent, ne se limite pas au septentrion camerounais. Elle reflète plutôt l’ensemble des frustrations quotidiennes de ceux qui se trouvent en bas de l’échelle sociale, notamment les échecs d’Eséka à s’intégrer dans une modernité plus égalitaire. Boko Haram est une interpellation du politique sur le fait que des demandes sociales insatisfaites créent des épreuves et champs de forces.

Dans ce registre de la dissidence et de l’opposition, l’action patronymique visant à donner une nouvelle vie, le train qui est patronymisé renvoie à un acte d’emprise : qui donne vie peut aussi l’ôter. La désignation du train Intercity en Boko Haram apparaît comme un processus de prise de contrôle : une sorte d’envoutement du train qui l’assujettit à la volonté et l’agenda de ceux qui ont le pouvoir de dire ce qu’il est. L’envoutement de Boko Haram était une manière de le mettre en agenda, celui de sa fin, de son remplacement, et donc une redéfinition de la politique du train plus inclusive et consensuelle. Mais cette contestation ne pouvant se faire par des interventions directes sur le train, les metteurs en sens de la cause étudiée interviennent en mobilisant un répertoire qu’ils maitrisent et dont la banalité de la parole est une arme ; une parole qui, lorsqu’elle est dite, est puissante et donc agit parce que déjà agie par l’intention et la volonté de celui ou ceux qui la profèrent. A travers la catastrophe, des discours, rumeurs et théories du complot sorciers sont véhiculés et fonctionnalisés par des acteurs politiques locaux qui essayent de construire des prises communes sur leur monde et sur les infrastructures publiques, ce qui leur permet plus tard d’être conviés aux discussions précédant la mise en service du nouveau train qui succède à Boko Haram.

**<A>Prophétie de malheur et mise en garde**

Pour comprendre la deuxième phase de la protestation, l’accent est mis sur l’événement qui se produit et donne un sens aux mots prononcés précédemment. Cela relève de la catastrophe in the making (Freudenburg et al. 2009). Les mots prononcés sur le train et l’anathème qu’ils véhiculent fabriquent la catastrophe en donnant corps à une intention qui se lit dans les rumeurs sorcellaires qui ont accompagné le déraillement avant et après sa survenue. A ce stade, la revendication va au-delà de la simple dénonciation de la CAMRAIL et l’Etat. Il ne s’agit plus de simplement les mettre en garde mais de les sanctionner.

Pendant plusieurs semaines du second semestre de l’année 2016, des populations de la ville d’Eséka affirment rencontrer des animaux annonciateurs de malheurs. Le gorille par exemple, est plusieurs fois repéré dans des prairies de la ville et des Esékaiens disent en avoir rencontré dans des espaces d’urbanisation poussée, ce qui est une anomalie. Ici, il est dit qu’ils sont des ancêtres qui viennent annoncer un malheur futur. Là-bas, d’autres disent qu’ils sont plutôt des envoyés de ces mêmes ancêtres, qui viennent annoncer le malheur si les vivants ne se conforment pas à la volonté des morts. Cette volonté est le respect du sacrifice des ancêtres, victimes des travaux forcés en période coloniale pour la construction du chemin de fer. Et ce sont ces sacrifices qui font du chemin de fer un marqueur identitaire, un véritable patrimoine (Abé, 2006) et justifient le combat pour cet héritage. Mais ils sont bien conscients que si le rail est bâti sur leur terre, grâce au travail de leurs ancêtres (même si les recrutements des travailleurs ne se limitaient pas dans la région), le train en revanche ne leur appartient pas. Donc le rail est le lien entre le train et ces acteurs, l’objet par lequel les locaux peuvent revendiquer une intervention sur l’invention et « la chose d’autrui ». Si l’Etat et CAMRAIL de Bolloré ont l’emprise sur le train, les Esékaiens revendiquent l’emprise sur Nlon machine (« le chemin de fer » en langue Bassa).

Conséquemment, si ces derniers veulent intervenir sur ce train, ils doivent d’abord briser des barrières. La première étape (briser la barrière du nom pour approcher l’objet) étant franchie, il s’agit pour eux maintenant d’avoir prise sur la matière et l’environnement naturel pour intervenir. C’est ici que la sorcellerie devient une « compétence critique » dont le but est l’élaboration « des prises pour agir sur un processus ou pour s’en forger une représentation adéquate » (Chateauraynaud 2011 :21). Par conséquent, le simple fait que le train circule sur « leur chemin de fer » leur confère la connaissance requise et le pouvoir de l’influencer, voire de le faire dérailler. En cela, des éléments de la nature, tel que le gorille, véhiculent un message et annoncent le malheur, la mort. Et vu qu’alerter et prévenir doivent toujours se faire selon des canaux qui sont communs à leurs destinataires (Chateauraynaud et Torny 1999), la mobilisation des éléments de la nature comme le gorille, renvoie à la prophétie de malheur chez les Bassa et pour l’ensemble des sociétés du Centre-sud Cameroun. Cette phase s’étend jusqu’au jour de la catastrophe, le déraillement étant précédé, voire causé, par la rupture des buses dans le petit village de Manyai, qui oblige les usagers à se ruer vers la gare voyageur pour prendre le train, désormais seul moyen de se rendre à Douala depuis Yaoundé.

**Figure 2 : La rupture de la buse de Manyaï à l’origine de la ruée vers la gare de Yaoundé. Source : LCCLC/Facebook.com.**

****

En effet, dès l’aube du 21 octobre, la route nationale numéro 3, principal axe de circulation reliant les capitales Yaoundé et Douala, est littéralement coupée dans le département du Nyong et Kelle, plus précisément dans le petit village de Manyaï. Face à l’impossibilité de relier les deux villes par voie routière, les autorités prennent la décision d’augmenter la capacité du train intercity, communément appelé « Boko Haram » par les habitants d’Eséka, afin de transporter le maximum de passagers. C’est cet événement survenu à Manyaï qui contribue à alimenter la représentation populaire d’une catastrophe fabriquée. Dans le même département bassa, Manyaï, lieu de la rupture de la route et Eséka, lieu du déraillement, consolident l’hypothèse d’un complot sorcier mêlant science et technique envoutées et environnement naturel sous emprise des Bassas.

Cette événementialisation de la nature vise à convoquer dans l’environnement, des éléments qui sont tout autant travaillés et menacés par la modernité du train et de l’Etat, pour les retourner contre cette dernière. C’est une manœuvre dont le but est d’opposer la nature qu’on dit meurtrie à ceux qui font des investissements inégalitaires. Ici, l’action sorcière ruse avec la nature en convoquant une sorte d’*écosorcellerie*. La construction de routes, le développement, qui sont revendiqués peuvent fragiliser la nature. Mais en l’absence de tels investissements dans le département, la nature devient un allié pour confondre l’Etat empreneur et le sanctionner.

Après les apparitions répétées et commentées de ces gorilles par les populations locales, la parole a été portée sur support papier pour marquer le passage de l’anathème dans des formes de réception signalétique que les destinateurs et les destinataires semblaient avoir en commun, une manière de faire trace de l’avertissement. Cela a eu pour effets de faire passer la dissidence dans une autre phase qui la sortait provisoirement de l’invisible pour le visible. Deux semaines environ avant la catastrophe, un cheminot de la CAMRAIL dit avoir retrouvé au pied de la porte de son bureau à la gare d’Eséka, une lettre intitulée « les Bassas fâchés ».[[8]](#footnote-8) Les confidences qu’il me fit présentent cette lettre comme un mémorandum listant les revendications de ses auteurs, c’est-à-dire ceux qui se faisaient porte-parole du « peuple Bassa tout entier » et propriétaires d’une cause commune à ce peuple. La lettre demandait davantage de routes en territoire Bassa, d’hôpitaux, d’écoles, une prise en compte des revendications locales à propos du train, bref, une meilleure insertion dans la modernité par le désenclavement de la région. Le cheminot me confiait avoir porté la lettre auprès de sa hiérarchie et des autorités locales, mais l’affaire était finalement classée sans suite. Quelques semaines après, le déraillement survenait, donnant du sens à la lettre dont pouvait se souvenir le cheminot qui estimait non seulement avoir alerté sa hiérarchie, mais également avoir été alerté par les Bassas de « leur passage effectif à l’acte ».[[9]](#footnote-9) Selon lui, accomplir son devoir de vigilance ne se limitait pas à inspecter la conformité des aspects matériels visibles de la gare et du train. Il considérait également essentiel d’avoir « un œil ouvert, de jour comme de nuit, sur cette ville ».[[10]](#footnote-10) Il n’est pas aisé d’affirmer que l’évocation de cette lettre ne favorisait pas la société CAMRAIL en lui offrant la possibilité d’attribuer d’autres causes à la catastrophe plutôt que de reconnaître sa propre négligence, sujet de critiques émanant d’une fraction de l’opinion publique tant nationale qu’internationale. Néanmoins, l’évocation de la lettre met en lumière la manière dont, pour l’ensemble des acteurs impliqués, en particulier ceux de la CAMRAIL, les rumeurs sorcellaires constituaient le système de causalité privilégié pour expliquer cette catastrophe singulière.

**<A>Passer à l’acte : zombifier le train, sanctionner l’Etat empreneur**

Ce stade de la contestation va au-delà de la mise en garde car il aboutit au déraillement qui vient ainsi donner sens aux étapes qui l’ont précédé. Ces étapes se résument en une désignation du train en Boko Haram, le nom ayant une puissance d’évocation. Son évocation créait la réalité à laquelle il renvoyait, celle d’un train agi par les puissances d’action d’Eséka. Ce sont ces dernières qui ont également eu un effet sur la nature en faisant se produire des événements étranges qui annonçaient le malheur. Au moment où se produit la catastrophe, la rupture des buses de Manyaï fait alors dire au lanceur d’alerte Boris Bertolt sur son compte Facebook qu’un tel enchainement causal augure, certainement, d’événements de plus grande ampleur. Théorie qui lui fait accréditer aussitôt les rumeurs qui annoncent le déraillement avant sa survenue. Ces théories diffusées d’abord sur les réseaux sociaux avant leur reprise par radiotrottoir, ont créé un entremêlement événementiel qui a agi comme structure de plausibilité de la catastrophe comme une machination sorcière.

Dès lors, le train qui quitte Yaoundé après 10 heures a déjà déraillé depuis 9 heures, alors qu’à ce moment-là, il était encore à quai à la gare de Yaoundé. L’annonce du déraillement circulait déjà sur les réseaux sociaux, qualifiés ironiquement de « réseaux sorciers » par l’humoriste camerounais Moustik Karismatik sur son Facebook, alors que le malheur avait déjà été annoncé depuis plusieurs semaines à Eséka. Le démenti du ministre camerounais des transports à 13 heures 30 minutes au poste national qualifie ces rumeurs de mensongères. Son démenti fait alors de Boko Haram un « train zombie », car « mort-vivant » (an un-dead train) en raison de la superposition de ses états et de l’opposition entre deux récits contradictoires quant à son statut : celui des réseaux sociaux et de radiotrottoir l’annonçant comme mort, et celui, formel, du ministre affirmant qu’il est vivant. Après la confirmation du déraillement, le ministre revient sur son propos pour reconnaitre l’entremêlement bizarre et extraordinaire des événements :

<EXT>Ce qu’il faut savoir, c’est qu’avant 8h du matin, des rumeurs annonçant un déraillement se sont propagées dans les réseaux sociaux avec à l’appui les photos du déraillement de 2009. Au moment où je tiens ma réunion de crise dans mon cabinet à 11h, le responsable de CAMRAIL qui était présent m’a fait part de cette rumeur et comme je devais intervenir en direct au poste national de la CRTV et que les assises devaient être sanctionnées par un communiqué, ils ont souhaité qu’un démenti soit apporté à cette rumeur infondée. Je leur ai demandé s’ils ont fait le round-up de tous leurs trains, et ils ont dit que tous leurs trains étaient en activité normale. Donc d’après eux, à cette heure de la journée, il n’y avait pas de déraillement. Par conséquent, lorsque j’interviens au 13h, je rends compte des mesures arrêtées et j’apporte un démenti aux rumeurs. Mais par une coïncidence fortuite et malheureuse de circonstances, il s’est fait que c’est précisément à 13h00 que le train a véritablement déraillé à Eséka.[[11]](#footnote-11)

Le rapport du ministre présente un train victime d’une double zombification. D’abord celle de la rumeur qui l’annonçait mort dès 9 heures alors qu’il était encore en vie. Ensuite celle du gouvernement qui, plus tard, l’annonçait vivant alors qu’il était déjà mort. Mais cette double zombification se superpose à une autre antérieure, qui est plus liée à la question de l’entretien des infrastructures, en l’occurrence de ce train dont, d’ailleurs, le déraillement est considéré officiellement comme une faute de maintenance. C’est-à-dire une forme de zombification que des diasporas bassas et des acteurs de la société civile camerounaise dénoncent quand ils présentent le train comme « une seconde main », « une vieillerie ».[[12]](#footnote-12) Le train est soupçonné de ne pas avoir été acheté neuf, mais d’être une seconde main, fabriqué et mort ailleurs, puis recyclé au Cameroun où il jouit d’une seconde vie lui permettant d’intégrer le marché national. Ce stade de la contestation zombificatrice est moins aléa-centré que le premier. Il est travaillé par le recours aux imaginaires prophétiques et messianiques. Le peuple Bassa est ainsi « un peuple d’élus de Dieu », qui donnera au Cameroun, le président qui « le libérera » « enfin » et le sortira du sous-développement.[[13]](#footnote-13) Comme des prophéties sont omniprésentes dans l’univers politique camerounais, la catastrophe facilite leur diffusion (Molo 2020). Le plus grand quotidien privé camerounais peut alors publier un texte de Jean Blaise Gwet, un intellectuel Bassa qui, attestant l’hypothèse de la catastrophe sorcière, considère que :

<EXT>Par le fait d’être marginalisés, écartés et oubliés, les Bassas et surtout nos ancêtres peuvent à travers des signes, manifester leur colère et le droit de revendiquer par des signes, le pouvoir d’après les accords et prémonitions historiques et ancestrales, pour ce troisième président de la République du Cameroun, qui doit être un Bassa. Malheureusement nous assistons aujourd’hui à une gesticulation de tous sauf les Bassas. (Gwet 2016 : 15)

En définitive, ce qui sous-tend l’ensemble de cette contestation qui aboutit à la catastrophe, réside dans l’échec de la publicisation d’un « problème Bassa au Cameroun », confronté à une ignorance persistante des autorités. Ce problème envisage une essentialisation du sous-développement endémique du pays, prenant des formes spécifiques dans chaque région qui tente de le présenter comme un enjeu exclusif du terroir. Dans ce contexte, plusieurs catastrophes qui surviennent régulièrement sont interprétées à travers le prisme d’une identité meurtrie ou comme révélant des facettes identitaires d’un problème national.[[14]](#footnote-14) Avec la catastrophe du 21 octobre, l’identité Bassa a été mise au centre des préoccupations, tant par des acteurs de l’*in-group* que par ceux de l’*out-group*. Cela s’est traduit par l’émergence de discours évoquant « une affaire des Bassas », « un problème de Bassas », ou « un problème entre Bassas ». La spatialisation des catastrophes épouse dès lors l’imagination des acteurs locaux et des préoccupations qu’ils cherchent à mettre en lumière en les associant à l’aléa. Le triptyque catastrophe, imaginaires sorcellaires et revendications sociales des Bassa a constitué le cœur de la réponse des autorités. Ces dernières ont aligné les nouvelles politiques ferroviaires aux revendications Bassa, conférant *ipso facto* une dimension performative aux récits sorcellaires et faisant de la sorcellerie un moyen de participation politique.

**<A>Conclusion : identicité et Etat sorcier à Eséka**

Parvenu à ce niveau, je suggère quelques remarques finales. La première est que certains événements malheureux - comme les catastrophes - qui se matérialisent le jour, au vu et au su de tous, sont à maints égards déjà arrivés, du moins aux yeux de certains acteurs, ou, en tout cas, ces événements-là débutent et/ou se poursuivent de nuit. La catastrophe qui survient et se produit de jour est déjà travaillée de nuit et ne saurait être pleinement saisie sans se référer à ces configurations imaginaires par lesquelles, ceux qui la vivent la disent, la décrivent et y construisent tout un système de sens. C’est ce système de sens qui présente la catastrophe à Eséka du 21 octobre 2016 comme produit d’une volonté masquée et une mobilisation sociale discrète, remettant ainsi en cause l’idée d’une société camerounaise où « il ne se passe rien » (Tobner 2010). Cette mobilisation sociale discrète invite à revoir les postures épistémiques qui permettent d’observer la société en soulèvement, d’abord dans les méthodes d’action, puis dans les discours de ceux qui disent agir, et enfin dans les effets que ce cycle produit. Cela permet de nuancer l’idée de la « démobilisation collective au Cameroun » (Pommerolle 2018) ou en tout cas de voir dans cette démobilisation, des formes d’agir originales qui méritent l’attention de la recherche. À Eséka, la communauté associée au train revendique une connexion authentique avec le chemin de fer en raison de son enracinement historique unique dans la localité, une caractéristique absente ailleurs au Cameroun. Cette authenticité contribue à façonner une identité locale qui ne peut être envisagée indépendamment de ce lien ferroviaire. Pour comprendre cette intégration entre l’identité d’une communauté et l’authenticité de son mode d’action, je suggère le concept d’identicité. La sorcellerie peut ainsi relever de l’identicité d’une communauté à travers laquelle elle entre en dissidence et fait triompher une manière de voir et de faire qui amène les décideurs à agir dans le sens des revendications qu’elle pose. Ce concept conduit à une clarification concernant l’approche de l’interprétation de l’agir sorcier. Il permet de délaisser l’examen du comment la catastrophe s’est produite, une question dépourvue de signification dans le contexte des croyances sorcières (Fisiy 1998). Au lieu de cela, il permet de se focaliser sur la façon dont certains acteurs réagissent à la question du pourquoi la catastrophe s’est produite à Eséka. À partir du moment où l’événement est étudié sous cet angle, on s’inscrit dans le système de causalité et de rationalité partagé dans l’espace étudié.

La seconde observation suggère ceci : que l’influence de la sorcellerie ait contribué ou non au déraillement du train, cette question devient secondaire dès lors que les acteurs ayant propagé les imaginaires décrits dans cet article ont exercé une influence politique aussi significative, voire plus, que des formes de mobilisation plus ouvertes observées dans d’autres contextes. Les recommandations du Président de la République du Cameroun faisant suite au rapport d’enquête, prescrivent la nécessité de tenir compte des aspirations locales dans la définition de la politique du train, et cela s’est vu dans la mise en service du nouveau train remplaçant de l’Intercity 152 dont le nom a changé, devenant train Express. Ce dernier a de nouveaux horaires et un itinéraire particulier : partant de Yaoundé, il fait désormais un arrêt de deux minutes pour prendre ou déposer des passagers dans les gares de Ngoumou, Makak, Eséka, Messondo, Edéa, avant d’arriver à Douala. Cette résolution s’est faite en accord avec les patriarches de la ville d’Eséka qui ont été consultés, avant l’introduction du nouveau train sur le réseau ferroviaire. Cette manœuvre valide l’hypothèse de la mise en agenda du train par les imaginaires sorcellaires. Elle atteste que, au sommet même de l’appareil étatique, les discours considérant la catastrophe comme produit d’une action collective contestataire, avec la sorcellerie comme moyen d’action, ont été sérieusement pris en considération. Cette prise de conscience a incité le président de la République à émettre des directives visant à répondre favorablement aux revendications locales à Eseka sur les politiques du train.

**Figure 3 : Le nouvel itinéraire du train Express affiché à la gare d’Eséka. Photo de l’auteur, janvier 2023.**

Une image contenant texte, écriture manuscrite, affiche, enveloppe

Description générée automatiquement

Par ailleurs, la déportation de Boko Haram du septentrion camerounais, où il était actif sur le champ de bataille, vers la région forestière, et au train ainsi désigné, est étroitement liée à une autre recommandation importante du président de la République. Cette recommandation fait suite au déraillement à Eséka et vise à intégrer la menace terroriste dans le système de gestion des catastrophes au Cameroun. Cette dimension n’avait pas été prise en compte par les autorités en charge des risques et catastrophes, malgré la déclaration de guerre du président Paul Biya contre cette secte islamiste en mai 2014. La question du cadrage du terrorisme avait jusque-là été strictement réservée à l’armée et les politiques de Défense. Avec la catastrophe à Eséka, elle s’ouvre désormais pour embrasser un schéma global de défense impliquant la protection civile. En conséquence, la catastrophe a fonctionné comme un catalyseur du processus décisionnel, tandis que la sorcellerie semble avoir été un espace de délibération et un registre de participation populaire à la gouvernance locale. Cette étude de cas offre donc l’opportunité de revisiter une catégorisation du Cameroun délaissée par la sociologie et l’anthropologie politiques depuis les années 1990, à savoir celle d’un État sorcier. Alors que, comme le souligne cet article, ce répertoire d’action permet de voir que l’homo-contestataire reste un indicateur pertinent pour dire la nature de l’Etat qu’on pourrait résumer ainsi : « État, révèle-moi les modalités de contestation et de sanction de ton pouvoir, et je te dirai qui tu es » (Molo 2023 : 450).

Enfin, troisième remarque, le déraillement du 21 octobre permet de révéler un aspect lié à la tectonique des catastrophes. Si pour le cas d’Eséka le système de freinage a été officiellement identifié comme principale cause par des experts internationaux, on a bien affaire à un dysfonctionnement que nul ne voit du fait de la complexité du système et de l’emplacement des freins hors du champ de vision des passagers. C’est aussi ce que les imaginaires et discours sorciers de cette catastrophe disent : l’observateur ordinaire n’est ni dans la position, ni dans les dispositions lui permettant de voir ce que font les sorciers. Il ne peut étudier leurs actions qu’en les approchant par des bouts d’une ficelle, des représentations données à des réalités matérielles (Moore et Sanders 2001). Il est tout aussi important de noter que, le recours à l’invisible comme voie plausible d’explication des difficultés et phénomènes quotidiens ou même de la marche de l’Etat et la mise sur agenda comme postulé dans ce texte, n’est pas l’apanage de l’Afrique : l’impact des loges maçonniques (et autres sociétés sécrètes) dans l’histoire politique française récente, la puissance attribuée - à tort ou à raison - à certains lobbies dans les décisions politiques aux USA, ou à la Mafia en Italie, sont autant de références d’intervention de manière dissimulée dans le champ politique (voir Puccio Den 2021) . L’étude du fait sorcier ici, tout en posant des problèmes épistémologiques évidents sur l’appréhension de certains phénomènes et même, l’essentialisation de la société camerounaise, peut donner l’impression d’un huis-clos épistémique. Alors que des ponts peuvent être établis entre les aires culturelles et apporter d’importantes réponses sur les changements qui se produisent sur le continent africain et les manières dont ceux qui les vivent les disent et décrivent ; ce qui constitue un point d’ancrage indispensable autant pour l’histoire culturelle que pour la sociohistoire pragmatique des pouvoirs.

**<ACK>Remerciements**

Au Dr Ngoss (+), ancien directeur des Grandes Endémies à Eséka, médecin dévoué et précieux informateur. Ce texte a été discuté avec Francis Chateauraynaud, Florence Bernault, et Peter Geschiere, à qui j’adresse mes remerciements ; Ainsi qu’à l’IEP et l’IAI qui l’ont rendu disponible en accès libre, en français et en anglais.

**<A>Bibliographie**

Abé, C. (2006) « Privatisation du chemin de fer, cohésion sociale et territoriale dans les pays en développement. Le cas du Cameroun » en J.-L. Chaléard, C. Chanson-Jabeur et C. Béranger (eds), *Le chemin de fer en Afrique*. Paris : Karthala.

Austin, J. L. (1970) *Quand dire c’est faire*. Trad. de G. Lane. Paris : Éditions du Seuil.

Bernault, F. (1999) « Fin des États coloniaux et nouvelles donnes du politique en Afrique équatoriale française », *Itinerario* 23 (3–4): 136–44.

Bonnecase, V. (2023) *La vie chère. De l’Afrique à l’Europe : quand la colère passe par les prix*. Paris : Flammarion.

Calvet, L.-J. (1974) *Linguistique et colonialisme. Petit traité de glossophagie*. Paris : Payot.

Chateauraynaud, F. (2011) *Argumenter dans un champ de forces. Essai de balistique sociologique*. Paris : Pétra.

Chateauraynaud, F. et D. Torny (1999) *Les sombres précurseurs. Une sociologie pragmatique de l’alerte et du risque*. Paris : Éditions de l’EHESS.

Chateauraynaud, F. et D. Torny (2005) « Mobilising around a risk : from alarm raisers to alarm carriers » en C. Lahellec (ed.), *Risques et crises alimentaires*. Paris : Tec & Doc.

Dozon, J.-P. (2017) *La vérité est ailleurs. Complots et sorcellerie*. Paris : Éditions de la MSH.

Eboto, V. R. (2022) *Eséka. Dans le train de la mort*. Paris : L’Harmattan.

Favret-Saada, J. (1977) *Les mots, la mort, les sorts. La sorcellerie dans le Bocage*. Paris : Gallimard.

Fisiy, C. (1998) « Containing occult practices : witchcraft trials in Cameroon », *African Studies Review* 41 (3): 143–63.

Freudenburg, W., R. Gramling, S. Laska et K. Erikson (2009) *Catastrophe in the Making : the engineering of Katrina and the disasters of tomorrow*. Washington DC : Island Press et Shearwater Books.

Geschiere, P. (2005) *Sorcellerie et politique en Afrique*. Paris : Karthala.

Gilbert, C. et E. Henry (2012) « La définition des problèmes publics : entre publicité et discrétion », *Revue Française de Sociologie* 53 (1): 35–59.

Gwet, J. B. (2016) « Mes hypothèses pour comprendre la double catastrophe », *Mutations* 4250: 15.

Gwet Y., 2016, « Au Cameroun, le Président Biya a trouvé son bouc émissaire idéal : Vincent Bolloré », Mutations, 4253 :15.

Les Rigolards de Mbalmayo (2022) « Le discours au sous-préfet » <https://www.youtube.com/watch?v=V2C0vMVm0Mw&ab\_channel=LESRIGOLARDSdeMbalmayo>.

Mbembe, A. (1991) « Domaines de la nuit et autorité onirique dans les maquis du Sud-Cameroun (1955–1958) », *Journal of African History* 32 (1): 89–121.

Mebe Ngo’o, A. (2016) « Nous allons tirer les leçons de ce qui s’est passé », propos recueillis par E. Z. N., *Cameroon Tribune*.

Molo, B. (2020) « Une géohistoire des catastrophes rumorogènes au Cameroun : les éruptions limniques de Njindoun et Nyos, 1984–1986 », *Géocarrefour* [En ligne] <http://journals.openedition.org/geocarrefour/12993>.

Molo, B. (2021) « Faire face à la crise identitaire : une responsabilité sociale de l’historien dans la construction nationale camerounaise », *Práticas da História* 13 : 117–56.

Molo, B. (2023) « Une sociohistoire des catastrophes. Etat, société et pouvoir au Cameroun, fin XIXe – début XXIe siècle ». Thèse de doctorat en sociologie de l’EHESS.

Moore, H. L. et E. Sanders (eds) (2001) *Magical Interpretations, Material Realities : an introduction*. London et New York NY : Routledge.

Pommerolle, M. E. (2008) « La démobilisation collective au Cameroun : entre régime post autoritaire et militantisme extraverti », *Critique Internationale* 40 (3): 73–94.

Puccio-Den, D. (2021) *Mafiacraft : an ethnography of deadly silence*. Chicago IL : Hau Books.

Quéré, L. (1990) « Agir dans l’espace public : L’intentionnalité des actions comme phénomène social », in P. Pharo et L. Quéré (eds), *Les formes de l’action : Sémantique et sociologie*. Paris, Éditions de l’EHESS.

Tilly, C. (1986) *La France conteste. De 1600 à nos jours*. Boston MA : Harvard University Press.

Tobner, O. (2010) « Préface de l’édition de 2010. Main basse sur le Cameroun, un livre prophétique », dans Mongo Beti, *Main basse sur le Cameroun. Autopsie d’une décolonisation*. Paris : La découverte.

Toulabor, C. M. (1981) « Jeu de mots, jeu de vilains : lexique de la dérision politique au Togo », *Politique africaine* 3 : 55–71.

Um Nyobe, R. (1984) *Le Problème national kamerunais, présenté par J. A. Mbembe*. Paris : L’Harmattan.

1. #bindTrump, #magicalresistance, #nastywitch; Dr Candace A. McCullough, Twitter/X, 25 octobre 2017. [↑](#footnote-ref-1)
2. Entretiens, Eséka, février 2023. [↑](#footnote-ref-2)
3. Um Nyobe est effectivement une figure éminente du nationalisme, de l’indépendantisme et de l’anticolonialisme au Cameroun et partout en Afrique. Il a joué un rôle central dans la lutte pour l’indépendance du Cameroun face au pouvoir colonial français. Assassiné par les autorités coloniales le 13 septembre 1958, il est largement reconnu par de nombreux historiens comme étant le principal artisan de la prise de conscience nationale et une des figures les plus importantes des mouvements de libération en Afrique. Son héritage et son engagement continuent d’inspirer les luttes pour la justice et la liberté au Cameroun et au-delà. [↑](#footnote-ref-3)
4. Res K, « Moïse est Bassa » (2016), <https://www.youtube.com/watch?v=QBQa7IAiCRU>. [↑](#footnote-ref-4)
5. Pour les colères qui ne mobilisent pas, voir Bonnecase (2023). [↑](#footnote-ref-5)
6. « Plus de 260 morts dans les combats entre police et ‘talibans’ », *Jeune Afrique*, 28 juillet 2009, <https://www.jeuneafrique.com/158991/societe/plus-de-260-morts-dans-les-combats-entre-police-et-talibans/>. [↑](#footnote-ref-6)
7. Entretiens, septembre 2021. [↑](#footnote-ref-7)
8. Entretiens, Eséka, septembre 2022. [↑](#footnote-ref-8)
9. *Ibid*. [↑](#footnote-ref-9)
10. *Ibid*. [↑](#footnote-ref-10)
11. Intervention de Monsieur Edgard Alain Mebe Ngo’o au 13h du poste national, CRTV, 21 novembre 2016; Mebe Ngo’o 2016. [↑](#footnote-ref-11)
12. Rhétorique largement reprise par les militants du MRC et d’autres internautes camerounais qui dénoncent l’incompétence des autorités et leur corruption qui est perceptible dans le détournement des fonds alloués aux infrastructures pour un solutionnement et une culture du bricolage et du « définitivement provisoire ». Cette rhétorique dénonce la vétusté des trains de CAMRAIL et le fait qu’ils aient déjà servi dans des pays du Nord, et donc qu’ils sont complètement dépassés pour la société actuelle. Voir les commentaires sous cette publication de la télévision camerounaise Canal 2 International <https://www.facebook.com/Canal2International/videos/320427546281201/?app=fbl>. [↑](#footnote-ref-12)
13. Ces prophéties ont été largement véhiculées à la veille de l’élection présidentielle de 2018 lorsque Cabral Libii, un jeune intellectuel Bassa s’est déclaré candidat. La catastrophe a ainsi été une occasion anticipée d’annoncer l’avènement d’un président de la République Bassa. A ce propos, on a- plus loin dans le texte, un extrait de citation d’un intellectuel Bassa qui politise la catastrophe qui devrait être, selon lui, le moment pour les Bassa de conquérir le pouvoir ou davantage s’impliquer en politique. Pour les narratifs autour de Cabral Libii, voir Molo (2021). [↑](#footnote-ref-13)
14. Les inondations récurrentes dans la ville de Douala sont souvent présentées comme une conséquence de l’investissement des populations issues de l’émigration Bamiléké dans la ville. Et donc certains discours accusent souvent cette communauté d’occuper les bas-fonds et les vallées inondables, masquant volontairement ou non, la faillite des politiques d’aménagement du territoire défaillantes depuis la période coloniale. Il en a été de même de la catastrophe dite de Ngouache dans la ville de Bafoussam, à l’Ouest Cameroun, où un doigt accusateur a été pointé sur une « certaine communauté » développant une appétence particulière à investir des zones sous-intégrées au tissu urbain et très à risques. Sur ce dernier point, le sociologue Claude Abé a été au centre d’une polémique pour avoir analysé la catastrophe de Bafoussam sous ce prisme-là. [↑](#footnote-ref-14)