



Société Béninoise de
Philosophie (So . Bé . Phie)

Revue Béninoise de Philosophie et de Sciences Humaines



N° 01-2016

LA SOCIETE BENINOISE DE PHILOSOPHIE

**REVUE BENINOISE DE PHILOSOPHIE
ET DES SCIENCES HUMAINES**

N°01-2016

**REVUE BÉNOISE DE PHILOSOPHIE
ET DES SCIENCES HUMAINES**

DIRECTEUR DE PUBLICATION

Vincent AYENA, M. C. (BENIN)

COMITE SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE

Pr. Paulin J. HOUNTONDI (BENIN) ; **Pr. Albert NOUHOAYI** (BENIN) ; **Pr. Thiémélé Ramsès BOA** (CÔTE-D'IVOIRE) ; **Pr. Aloyse N'DIAYE** (SENEGAL) ; **Pr. Albert TINGBE AZALOU** (BENIN) **Pr. Christophe S. HOUSSOU**, (BENIN) ; **Pr. Maxime DA CRUZ**, (BENIN) ; **Pr. Paulin HOUNSOUNON-TOLIN**, (BENIN) ; **Pr. Pierre NAKOULIMA** (BURKINA-FASO) ; **Rogatien TOSSOU** (BENIN) ; **Ariane DJOSSOU SEGLA M. C.**, (BENIN) ; **Gervais KISSEZOUNON M. C.**, (BENIN) ; **Eustache R. K. ADANHOUNME M. C.**, (BENIN) ; **Rogatien SEGLA M. C.**, (BENIN)

SECRETAIRE DE REDACTION :

Dr Désiré MEDEGNON

CONTACT :

Revue de Philosophie et de Sciences Humaines
Société Béninoise de Philosophie
01 BP : 896 Cotonou (Bénin)
Téléphones : 67 10 19 94/95 56 03 38/ 96 64 57 79
E. mail : demedesirs@gmail.com/fokounde@yahoo.fr

©So.Bé.Phie, Cotonou, Juin 2016

N° 01-2016, ISSN : 1840-8524

Tous droits réservés

SOMMAIRE

Editorial	5
KANT ET LA PUISSANCE DE L'INFINITUDE	7
Kléber BONON	
DU BON USAGE DE " L'ANARCHISME THÉORIQUE"	23
Désiré MEDEGNON	
SYSTEME D'ACTION CONCRET ET JEUX D'ACTEURS SUR L'AXE ROUTIER COTONOU-LOME	39
Raymond B. AHOUANDJINOU et Koami GOUTON	
POURQUOI CONTESTER EN REPUBLIQUE ?	59
Dègbédji Gad-Abel DIDEH	
LA SOCIALISATION A L'EPREUVE DE LA TECHNOSCIENCE	75
Jacques Epiphane Bio GUERRA	
LE DROIT ET LES NOTIONS MORALES : QUAND LA JURIDISATION HANDICAPE.....	91
Yaovi Mathieu ACCROMBESSI	
JEAN-PAUL SARTRE : DE LA MAUVAISE FOI A LA RESPONSABILITE DU POUR-SOI	107
Béatrice Afiavi AGBO	
LA THEORIE DE LA NATURE HUMAINE "A-SEXUEE" : LE REGARD DE SOCRATE	119
Dr Ariane DJOSSOU SEGLA	
ACTION SOCIALE ET CONSTRUCTION DE L'ETAT : ELEMENTS POUR UNE REAPPROPRIATION DU SOCIAL DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES AU BENIN	137
Patrick HINNOU	
LA RIPOSTE DES ACTEURS ETATIQUES ET LOCAUX A LA MENACE DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES AU BENIN	155
Timothée Codjo TOGBE, Vignon D. BEDIE, Bell'Aube HOUINATO, Abou-Bakari IMOROU	
LA POLYANDRIE: FAIT CULTUREL OU CHOIX EXISTENTIEL ?	175
Adolé Félicité AKUESON	
L'OUVERT, PRETEXTE A L'IMPOSITION DE LA DEMOCRATIE ET A LA PROMOTION DE L'IMPERIALISME OCCIDENTAL	191
Francis Maxime OKOUNDE	

LA PROCRÉATION EN AFRIQUE : ASPECTS SCIENTIFICO-MYSTIQUES ET DÉFIS	205
Thomas H. EDEA	
INOBJECTIVABLE ETRE HUMAIN : LECTURE DES « CERTITUDES NEGATIVES » DE JEAN-LUC MARION	223
TECHOU ROLAND	
DE L'IDEE D'UNE CRISE DES THEORIES DE LA JUSTICE SOCIALE : ETUDE CROISEE DES PENSEES DE SEN ET DE RAWLS	237
Ahmed Alladé MAMADOU	

EDITORIAL

La *Revue Béninoise de Philosophie et de Sciences Humaines* est la revue de la Société Béninoise de Philosophie (So. Bé. Phie.) dont le premier numéro vient de paraître. Dans ses dispositions statutaires, la Société s'est définie comme une association apolitique dont l'un des objectifs est de promouvoir l'enseignement et la recherche en philosophie. Pour ce faire, elle dispose deux supports : un bulletin, le *Bulletin Pédagogique de Philosophie*, consacré à diverses épreuves de philosophie destinées principalement aux apprenants de l'enseignement secondaire, et une revue. Autrefois publiée sous le titre de *Revue de l'Enseignement et de de la recherche Philosophiques*, celle-ci paraît désormais sous l'appellation de *Revue Béninoise de Philosophie et de Sciences Humaines*, pour être en conformité avec les dispositions statutaires de la Société Béninoise de Philosophie. Essentiellement consacrée aux activités de recherche en philosophie et en sciences humaines, la revue est aussi attentive aux productions en pédagogie et en sciences sociales pour manifester l'esprit d'ouverture qui caractérise la philosophie.

Il ne peut en être autrement. Nous sommes à l'ère de la pensée éclatée, où il n'est plus théoriquement et scientifiquement intéressant d'enfermer le monde dans le moule unique d'une discipline, d'une théorie. En bref, l'esprit est à l'ouverture, à la complexité, à la pluridisciplinarité, à l'interdisciplinarité, à la synthèse. Et la revue de la Société Béninoise de Philosophie entend bien refléter cet esprit, l'esprit même des temps modernes où nous sommes submergés par un flot incessant d'études, de recherches, par une succession de paradigmes et de théories auxquels aucune production scientifique ne peut rester indifférente.

Le Directeur de publication

SYSTEME D'ACTION CONCRET ET JEUX D'ACTEURS SUR L'AXE ROUTIER COTONOU-LOME

*Par Raymond Bernard AHOUCANDJINOUC et Koami GOUTON,
ahouandjinou3@gmail.com, (LSHS) INJEPS/UAC, Bénin.*

Résumé

Nonobstant les diverses décisions de l'UEMOA pour rendre souples les formalités douanières et policières sur les axes routiers, les ennuis ou désagréments sur les routes continuent. Il est entre autres, encore exigé aux ressortissants des pays de l'Union Economique et Monétaire de Ouest-Africain, des formalités administratives lors de la traversée de certaines frontières. Globalement, ces tracasseries relèvent davantage du comportement des hommes qui ont du mal à accepter des dispositions qui les privent de menus avantages illégaux (OPA, 2011). A partir d'une approche socio-anthropologique, le présent article se donne pour objectif d'analyser les divers jeux qui s'opèrent entre les acteurs intervenant au niveau du système d'action concret des tracasseries routières de l'axe Cotonou-Lomé. L'analyse stratégique de Crozier et Friedberg (1977) permet d'aboutir à trois types de rationalités. Au niveau des interactions entre les responsables chargés du trafic routier et les chauffeurs, on note des relations de coopération et de conflits. En ce qui concerne les interactions entre les responsables chargés du trafic routier et les voyageurs, les relations sont plus de nature coopérative. La hiérarchie et la coopération sont caractéristiques des rationalités entre les responsables chargés du trafic eux-mêmes.

Mots-clés : Rationalité, jeu, acteurs, axe routier.

Abstract

Notwithstanding the various WAEMU decisions to make the customs and police formalities on the roads flexible, troubles or inconveniences on the roads continue. It is, among other things, still required of the nationals of the countries of the Economic and Monetary Union of West Africa, administrative formalities when crossing certain borders. Overall, these harassment is more a matter of behavior by men who have difficulty accepting provisions that deprive them of small, illegal

advantages (OPA, 2011). Based on a socio-anthropological approach, this article aims at examining the various games taking place between the actors involved in the system of concrete action of road haulage on the Cotonou-Lomé axis. The strategic analysis of leads to three types of rationality (Crozier and Friedberg, 1977). At the level of interactions between road traffic officials and drivers, there are relationships of cooperation and conflict. As far as the interactions between road traffic officials and passengers are concerned, relations are more cooperative in nature. Hierarchy and co-operation are characteristic of the rationalities between the traffic officials themselves.

Keywords: Rationality, play, actors, road

Introduction

Pour la création du marché commun, des principes de base relatifs à la libre circulation des personnes et des biens ont été affirmés par le traité de l'UEMOA. De même, plusieurs normes (protocole additionnel, acte additionnel, règlement, directive et décision, etc.) ont été prises pour l'effectivité de ces principes. Cependant, ces différents principes et normes ont du mal à s'appliquer compte tenu de certaines pratiques des administrations publiques nationales et des citoyens. L'ineffectivité de la libre circulation des personnes et des biens est également persistante au niveau des pays tels que le Bénin et le Togo. Dans ce sens, un certain nombre de stratégies sont mises en œuvre par les divers acteurs en présence sur les axes routiers en général et celui de Cotonou-Lomé en particulier. Après une identification précise des divers acteurs en présence, la présente réflexion se donne pour objectif d'analyser les jeux qui s'opèrent entre lesdits acteurs induisant de ce fait des tracasseries routières. Mais avant d'aller plus loin, que retenir du corpus conceptuel propre à la tracasserie routière ? Selon le Larousse, 2017, la tracasserie est un ennui ou une difficulté due à des choses peu importantes. Au sens physique, la tracasserie est le fait de s'agiter, de se dépenser en activités vaines. Pour le CNTRL, 2017, il s'agit d'un ennui ou d'une difficulté causée par les sollicitations, les interventions répétées, tatillonnes et vaines d'une personne, d'un organisme, etc. Le concept de tracasserie s'emploie également dans le sens de conséquences fâcheuses de certains états, situations, telles que la tracasserie de la maladie ou de la vieillesse.

La route peut être définie comme une voie de circulation terrestre, un itinéraire¹³. Au sens littéral, il s'agit d'une voie au niveau du sol ou sur viaduc aménagée pour permettre la circulation de véhicules à roues et des personnes¹⁴. Ce terme s'applique plutôt aux voies importantes situées en rase campagne. Dans les pays vastes et peu peuplés, à la fin du XX^e siècle, de nombreuses routes étaient encore des pistes de cailloux ou de sol damé. En conséquence, nous pouvons retenir que les tracasseries routières sont l'ensemble des ennuis ou désagréments causés sur les routes. Il s'agit des difficultés que rencontrent, d'une part, les transporteurs, les chauffeurs, et d'autre part, les commerçants dans le convoyage de leurs marchandises ainsi que dans leurs propres déplacements.

En dépit de la Décision n°7/2001/CM/UEMOA du 20 septembre 2001 portant adoption de la stratégie communautaire et d'un réseau d'infrastructures routières au sein de l'UEMOA, il est à noter que des formalités administratives sont encore exigées aux ressortissants des pays de l'Union lors de la traversée de certaines frontières. Globalement, ces tracasseries relèvent davantage du comportement des hommes qui ont du mal à accepter des dispositions qui les privent de menus avantages illégaux. Ainsi, le personnel des douanes et celui de la police, ainsi que de la gendarmerie transforment les barrages destinés à contrôler le bon déroulement des voyages en points de rackets (OPA, 2011).

1. Matériels et méthodes

Plusieurs étapes ont meublé les phases de collecte et d'analyse des données. Il s'agit entre autres de l'échantillonnage, de la conception des outils de collecte de données, et du mode de traitement des données. Les techniques d'échantillonnage tirent leur source de la nature de la recherche. La présente recherche est de nature mixte, c'est-à-dire à la fois quantitative et qualitative. Ceci se justifie par le type de données à collecter. Ces données ont trait au discours des acteurs face aux diverses tracasseries routières subies, d'une part, et aux réponses chiffrées s'y rapportant, d'autre part. La phase de collecte de données a été globalement réalisée à Cotonou, Ouidah, Agoué, Grand-Popo et Hilla-Condji, au niveau de la zone du Bénin. En ce qui concerne la zone du Togo, l'enquête couvre Aného et Sanvee-Condji.

¹³ <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/>, consulté le 02 septembre 2016.

¹⁴ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Route>, consulté le 02 septembre 2016.

Compte tenu de la nature de la recherche, deux techniques d'échantillonnage ont été mises à contribution. Il s'agit de l'échantillonnage aléatoire simple et du choix raisonné. La population cible est composée de la façon suivante : chauffeurs ou transporteurs ; voyageurs ; syndicats des transporteurs ; agents de police ; agents des douanes ; agents de santé ; gendarmes et forestiers. Cette population est regroupée en trois principaux groupes stratégiques que sont :

1. les agents publics gestionnaires des flux migratoires ;
2. les associations de consommateurs des services migratoires et ;
3. les consommateurs des services migratoires.

Au total, la taille de l'échantillon retenu est de cent vingt (120) unités, tel que l'indique le tableau ci-après.

Tableau I : Répartition de l'échantillon

Zones	Groupe stratégique 1				Groupe stratégique 2	Groupe stratégique 3		Total
	Agents de police et gendarmes	Agents des douanes	Forestiers	Agents de santé		Transporteurs ou chauffeurs	Voyageurs	
Axe Cotonou-Hilla-Condji	10	05	02	05	10	13	15	60
Axe Hilla-Condji-Sanvee-Condji	10	05	02	05	10	13	15	60
Total								120

Source : Données de terrain, septembre 2016

Les données empiriques ont été collectées sur la base d'outils spécifiques. Il s'agit des guides d'entretien et du questionnaire. Ainsi, deux guides d'entretien ont été conçus pour les deux premiers groupes stratégiques. Quant au questionnaire, il a été administré au troisième groupe stratégique.

Les entretiens ont permis de documenter la perception des catégories d'acteurs sur les contraintes à la libre circulation des personnes et des biens. Le questionnaire, par contre, a servi à collecter les données chiffrées. Dépendamment du thème, il a été fait usage des questions à choix multiples ou dichotomiques¹⁵. Après leur transcription, les différentes données recueillies ont fait l'objet d'analyse de contenu. Il a été procédé au dépouillement des informations recueillies de façon manuelle. Les données ont été traitées à partir des logiciels EXCEL et SPSS, après codification et vérification.

Le dépouillement a consisté à regrouper toutes les informations relatives aux variables respectives. Nous avons mesuré les fréquences et pourcentages atteints par les différentes variables. Le logiciel EXCEL version 2010 a été utilisé dans le but de faire des représentations graphiques. L'analyse stratégique de Crozier et Friedberg (1977) a servi à l'examen des matériaux empiriques.

2. Typologie des acteurs

Les informateurs ont identifié un certain nombre d'acteurs intervenant au niveau des tracasseries routières.

Tableau II : Liste des acteurs

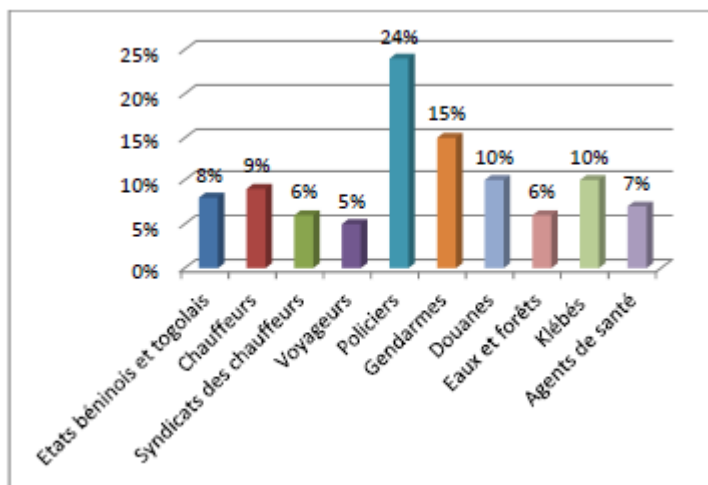
N°	Intitulé long	Intitulé court
1.	Etats béninois et togolais	EBT+
2.	Chauffeurs	Cf
3.	Syndicats des chauffeurs	SCf
4.	Voyageurs	Vr
5.	Policiers	Pr
6.	Gendarmes	Ge
7.	Douaniers	Dr
8.	<i>Klébés</i> ¹⁶	Ke
9.	Agents des eaux et forêts	AEF
10.	Agents de santé	AS

Source : Données de terrain, septembre 2016

¹⁵ Les questions dichotomiques permettent d'avoir deux types de réponses ; oui ou non.

¹⁶ Les Klébés sont les aides stratégiques et informelles des forces de l'ordre.

Il ressort de ce tableau que dix (10) acteurs interviennent au niveau de la chaîne des tracasseries routières sur les axes routiers Cotonou-Hilla-Condji, Sanvee-Condji-Lomé. Dans le cadre de la présente recherche, les dix acteurs identifiés constituent le système d'action concret autour de la problématique des tracasseries routières sur l'axe Cotonou-Lomé. L'analyse stratégique appréhende une organisation, comme un Système d'Action Concret (SAC). Les dix acteurs en présence forment une organisation car, dans le cadre de la traversée de l'axe Cotonou-Lomé, ils développent un certain nombre de stratégies. Ainsi, compte tenu du fait que chaque acteur développe ses stratégies pour atteindre ses objectifs, il existe donc une « *rationalité multiple* » (Pirotton, 1995). Il y a lieu de souligner qu'il en est également de même pour les groupes d'acteurs. Cet ensemble de rationalités forme le système d'action concret. Par la suite, les différents acteurs identifiés ont été catégorisés. Cette catégorisation est illustrée à travers le graphique ci-dessous.



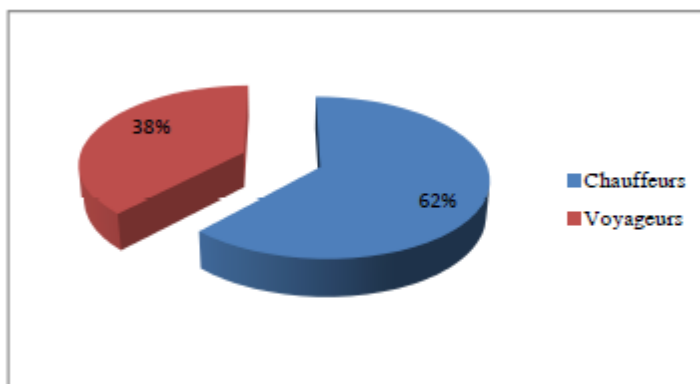
Graphique 1 : Responsables des tracasseries routières

Source : Données de terrain, septembre 2016

La première catégorie d'acteurs concerne ceux qui sont directement ou indirectement à l'origine des tracasseries routières. Ainsi, on note que les responsables directs des tracasseries sont : les policiers ; les gendarmes ; les douaniers ; les agents des eaux et forêts ; les agents de

santé ; les voyageurs et ; les *klébés*. Il y a lieu de préciser que les responsables directs des tracasseries sont les acteurs qui, de par leurs actions, créent consciemment des nuisances aux usagers de la route. Par contre, les acteurs indirects des tracasseries sont des personnes qui créent inconsciemment ou par contrecoup des nuisances à la libre circulation des personnes et des biens. Ils sont composés des Etats béninois et togolais (8%), des chauffeurs (8 %), des voyageurs (4%), et des syndicats des chauffeurs (5%).

Selon les personnes interrogées, les Etats béninois et togolais sont indirectement responsables des tracasseries routières, car ils ne veillent pas toujours à l'entretien des routes. Au niveau des chauffeurs, leurs actions indirectes causant des nuisances à la libre circulation se trouvent à travers le non-respect de la réglementation. En ce qui concerne les syndicats des voyageurs, le contrôle de ticket entraîne parfois des perturbations sur le trafic routier. Pendant que certains acteurs sont responsables des tracasseries, d'autres en sont victimes. Le graphe suivant présente la proportion des acteurs victimes desdites tracasseries.



Graphe 1 : Acteurs victimes des tracasseries routières

Source : Données de terrain, septembre 2016

Il y a lieu de préciser qu'il ne s'agit pas de victimes passives, car dans le cadre de l'analyse stratégique, tous les acteurs en présence développent d'une manière ou d'une autre des stratégies. Ainsi, d'après les travaux de J. March et H. Simon, 1993 qui ont été à l'origine du concept de « *rationalité limitée* », aucun acteur n'accepte d'être traité totalement et uniquement comme l'objet de l'accomplissement des buts d'une organisation.

Autrement dit, en dépit des tracasseries vécues sur la voie, les acteurs victimes de ces tracasseries ne demeurent pas passifs, mais développent en retour un certain nombre de rationalités pour y répondre. L'analyse typologique des acteurs intervenant au niveau des tracasseries routières a révélé une seconde catégorie. Il s'agit des acteurs qui font l'objet des tracasseries routières. Le graphe révèle également que les voyageurs (38 %) font moins l'objet de tracasseries que les chauffeurs (62%). Ce constat peut s'expliquer par le fait que les chauffeurs sont plus au contact des responsables des tracasseries que les voyageurs. Ce constat est illustré par les propos suivants.

Verbatim n°1

« Un jour, après achat de marchandises au marché Dantokpa, j'ai pris un bus. Arrivé à Grand-Popo, après contrôle, les policiers ont demandé de l'argent au chauffeur qui est venu nous voir pour nous demander de cotiser. Pour ne pas perdre tout le temps là, nous avons tous été obligés de cotiser 1000 f par personne » (Voyageur, Lomé).

Ces propos font état des cas de tracasseries subies par les chauffeurs. Dans ce contexte, la tracasserie a eu une conséquence directe sur les voyageurs. Car, ne pouvant payer seul la rançon, le chauffeur a dû recourir aux passagers.

Des tracasseries sont également ressenties au niveau des chauffeurs gros porteurs.

Verbatim n°2

« [...], il y a aussi la lenteur dans l'exécution des tâches administratives au niveau de la douane. Avec la création de l'office togolais des recettes, la douane ne peut pas travailler sans la connexion, or il y a souvent perte de connexion. Des fois, pour qu'on traite vite les dossiers à la douane, nous sommes obligés de glisser quelque chose (la somme varie selon le type de marchandise chargée). » (Chauffeur, Lomé).

En somme, le tableau suivant présente la typologie des acteurs intervenant au niveau des tracasseries routières.

Tableau III : Typologie des acteurs

Acteurs responsables des tracasseries		Acteurs victimes des tracasseries
Acteurs directs	Acteurs indirects	Voyageurs
Policiers	Etats béninois et togolais	Chauffeurs
Gendarmes	Syndicats des chauffeurs	
Douaniers	Chauffeurs	
<i>Klébés</i>	Voyageurs	
Agents des eaux et forêts		
Agents de santé		

Source : Données de terrain, septembre 2016

L'analyse du tableau ci-après met en exergue la présence de deux catégories d'acteurs au niveau des tracasseries routières sur l'axe Cotonou-Lomé. Il s'agit :

- des acteurs responsables des tracasseries et ;
- des acteurs victimes des tracasseries.

Huit (08) acteurs sont responsables des tracasseries routières, pendant que deux (02) en sont victimes. Ces données témoignent de la forte pression des tracasseries sur les axes routiers concernés. Les acteurs responsables des tracasseries routières sont composés des acteurs directs et des acteurs indirects. L'effectif des acteurs directs et indirects est le même (quatre). Il ressort de tout ceci que le système d'action concret en présence est assez particulier. En effet, on note que tous les acteurs en présence ne possèdent pas la même marge de manœuvre. Pour cause, compte tenu des diverses contraintes structurelles et conjoncturelles, l'acteur, en posant un acte, ne peut trouver la solution la plus idéale.

Il s'agit pour lui de raisonner avec

[...] une logique a priori, selon laquelle l'homme, dans une perspective synoptique, chercherait la meilleure solution à tout problème. [...]. Or, l'être humain est incapable d'optimiser. Sa liberté et son information sont trop limitées pour qu'il y parvienne. Dans un contexte de rationalité limitée, il décide de façon séquentielle et choisit pour chaque problème qu'il a à résoudre la première solution qui correspond pour lui à un seuil minimal de satisfaction (Crozier et al, 1977 : 46).

Qu'en est-il à présent des divers jeux qui s'articulent entre ces acteurs ?

3. Jeux des acteurs

Les acteurs identifiés, intervenant au niveau de la chaîne des tracasseries routières ont tous des rôles bien précis. Ces rôles s'inscrivent autant dans le domaine formel qu'informel.

Tableau IV : Rôles des acteurs

Acteurs	Rôles
Etats béninois et togolais	Prérogatives régaliennes en matière de libre circulation
Policiers	Sécurité des biens et des personnes Respect de la réglementation en matière de migration Contrôle d'identité Contrôle de visa et autres titres de voyage Contrôle de pièces administratives pour les véhicules Fouille de sécurité
Gendarmes	Sécurité des biens et des personnes Contrôle du flux migratoire Contrôle routier
Douaniers	Contrôle des marchandises aux frontières Dédouanement des marchandises imposables Saisie des marchandises prohibées Facilitation de l'enregistrement des marchandises Contrôle de la qualité des produits Alimentaires Contrôle du chargement des camions
Agents des eaux et forêts	Contrôle des produits végétaux
Agents de santé	Contrôle de l'état de santé des migrants Vaccination de ceux qui ne sont pas vaccinés Vérification de la température
<i>Klébés</i>	Appui ponctuel aux forces de l'ordre
Voyageurs	Déplacement personnel d'un point à un autre
Chauffeurs	Déplacement des personnes et des biens
Syndicats des chauffeurs	Vente du ticket journalier Contrôle des tickets de stationnement et de sortie Défense des droits des chauffeurs

Source : Données de terrain, septembre 2016

Le tableau ci-dessus précise les rôles que joue chaque acteur. Il faut souligner que les rôles joués par tous les acteurs ne se ressentent toujours pas directement sur les routes. C'est le cas des fonctions étatiques.

Par ailleurs, les structures assimilées de la douane viennent en appui aux activités relatives au dédouanement et aux autres. Dans ce sens, le

SEGUB facilite l'enregistrement et le dédouanement des marchandises. Cependant, il ne perçoit pas les taxes. Les services de conditionnement contrôlent la qualité des produits alimentaires. Le CNCB quant à lui, contrôle les chargements des camions. Soulignons qu'en plus de leurs fonctions habituelles, les agents de santé aux frontières, assurent également la vérification de la température suite à l'apparition du virus Ebola en Afrique de l'Ouest. Il y a lieu de préciser la présence d'un acteur particulier. Il s'agit des *Klébés*, qui n'ont pas en fait d'existence légale. Ce sont des personnes civiles que les forces de l'ordre sous-traitent pour des tâches ponctuelles.

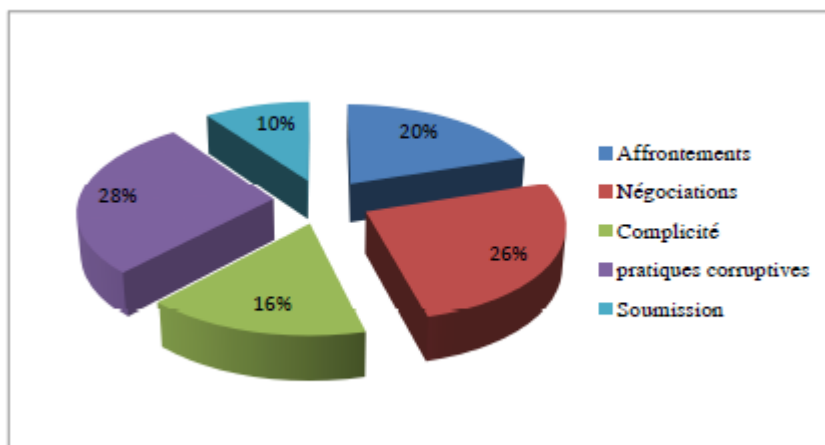
Verbatim n°3

« Les forces de l'ordre, au fur et à mesure qu'on dénonce leurs comportements, changent de stratégies. Dès fois, ce n'est pas eux-mêmes qui viennent vers le chauffeur, ils envoient leurs auxiliaires appelés «Klébés ». Et c'est avec eux qu'ils travaillent » (Membre d'un syndicat de gros porteurs).

On comprend, à travers ce témoignage d'un membre de syndicat de véhicules gros porteurs, que les *Klébés* constituent pour les forces de l'ordre une forme de stratégie de contournement. Ainsi, puisque ces derniers sont des civils, ils arrivent donc à se fondre dans la masse pour jouer le même rôle de rançonnement que les forces de l'ordre. Tel que le stipulent M. Crozier et E. Friedberg, 1977 les conduites et actions des acteurs s'opèrent toujours suivant une certaine rationalité. La manifestation de ces rationalités produit des interactions et interrelations entre les divers acteurs concernés par les tracasseries routières au Bénin et au Togo. Dans le contexte actuel, ces rationalités se situent principalement à trois niveaux :

1. interactions entre les responsables chargés du trafic routier et les chauffeurs ;
2. interactions entre les responsables chargés du trafic routier et les voyageurs ;
3. interrelations entre les responsables chargés du trafic eux-mêmes.

La rationalité est un concept majeur autour duquel M. Weber, 2004 construit l'approche de la sociologie compréhensive. Ainsi, il s'agit du sens subjectif des conduites des acteurs qui ont pour fondement l'action sociale. En ce qui concerne les interactions entre les responsables chargés du trafic routier et les chauffeurs, les informateurs ont répondu ce qui suit :



Graph 2 : Type de relations entre les responsables chargés du trafic routier et les chauffeurs

Source : Données de terrain, septembre 2016

Il ressort du graphique 2 que les responsables chargés du trafic routier entretiennent avec les chauffeurs, des relations basées soit sur la coopération, soit sur les conflits. Il faut préciser que les conflits sont soit latents, soit ouverts. Dans ce sens, on note des interactions basées entre autres sur les pratiques corruptives (28 %) et la négociation (26%). Il faut souligner que la soumission (10 %) est une conséquence de l'abus de pouvoir de ces responsables. Les propos qui suivent illustrent le type de relations qui existe entre chauffeurs et responsables chargés du trafic routier.

Verbatim n°4

« Ils commencent par faire du zèle devant les autres usagers pour montrer que le conducteur est en infraction. Ils crient des fois sur le chauffeur pour l'intimider. Sinon ils pensent qu'en faisant ça, le chauffeur ira les supplier et eux, ils fixent ce qu'il va lui prendre ou rien » (Membre d'un syndicat de gros porteur, Cotonou).

Dans ce contexte, il s'agit d'une forme d'intimidation par les forces de l'ordre. La personnalité du chauffeur est alors déterminante. Car, même s'il n'est pas en faute et n'a pas une personnalité forte, il se laissera

prendre au piège du policier, dont la rationalité finale est l'obtention d'un pot-de-vin.

Verbatim n°5

« Parfois, certains sont souples et négocient avec le chauffeur. D'autres agents prennent les pièces du chauffeur et lui tournent dos pour qu'il vienne négocier. D'autres encore prennent les pièces du véhicule et les donnent à un de leurs collègues, et là commence le marchandage par rapport à ce que le chauffeur va leur donner » (Membre du syndicat de taxis UNACODEB, Grand-Popo).

Contrairement au discours précédent qui fait état d'un rapport conflictuel, il est question ici de relation moins conflictuelle entre chauffeurs et forces de l'ordre. La négociation est donc prise entre les acteurs, dans un climat convivial. Ceci ne dénote pas en fait d'une absence de conflit, juste que le conflit n'est pas ouvert, mais plutôt latent.

Verbatim n°6

« Pour les surcharges et les autres infractions, généralement, ils ne disent rien après avoir sifflé le véhicule. Ils se mettent à l'écart et le chauffeur va les voir pour leur donner de l'argent et continuer son chemin » (Membre du syndicat de taxi USYNDICTO, Lomé).

Ces propos sont illustratifs du niveau de relation coopérative qui peut exister entre certains chauffeurs et forces de l'ordre. Ayant conscience qu'ils sont eux-mêmes en infraction, les chauffeurs, en complicité avec les forces de l'ordre, s'adonnent spontanément aux pratiques corruptives. Au total, on retient que la nature de l'interaction dépend de l'approche des forces de sécurité. De plus, il est stratégique chez certains agents de démarrer la communication avec les chauffeurs par des intimidations. Cela leur permet d'avoir de l'ascendance au niveau de la négociation de la rançon à payer. D'autres forces de sécurité, par contre, utilisent le silence comme stratégie. Dans ce contexte, le chauffeur sait ce qu'il a à faire. Il ressort de tout ceci que la stratégie des forces de l'ordre est sujette à la finalité de l'action qu'elles veulent des chauffeurs. Il s'agit donc d'une rationalité en finalité.

Comme toute autre activité, l'activité sociale peut être déterminée de façon rationnelle en finalité par des

expectations du comportement des objets du monde extérieur ou de celui d'autres hommes, en exploitant ces expectations comme "conditions" ou comme "moyens" pour parvenir aux fins propres, mûrement réfléchies, qu'on veut atteindre (Weber cité par D. Raynaud, 2005 : 55).

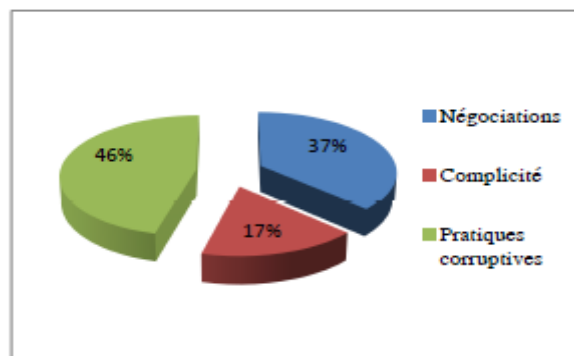
Contrairement à certains cas de conflits latents, il est également pertinent de documenter les cas de conflits ouverts. Ce type de relation est illustré à travers les propos qui suivent :

Verbatim n° 7

« Les policiers sont un peu violents. Quand un chauffeur routier se plaint, ils l'amènent chez le responsable du poste, et comme la plupart de ces chauffeurs ne connaissent pas leurs droits, ils essaient de les intimider » (Membre du corridor Abidjan- Lagos, Sanvee-Condji).

Les conflits de façon générale et ceux ouverts en particulier, répondent à la notion de rationalité *affectuelle*. L'affect ici est considéré comme l'ensemble des émotions positives (joie, allégresse) et négatives (colère, irritation). En ce qui concerne les tracasseries sur l'axe Cotonou-Lomé, il s'agit plus d'émotions négatives. *« [...] l'activité sociale peut être déterminée de façon affectuelle et particulièrement émotionnelle, par des passions et des sentiments actuels » (M. Weber cité par D. Raynaud, 2005 : 55).*

Au niveau des interactions entre les responsables chargés du trafic routier et les voyageurs, les relations ont été également analysées.



Grphe 3 : Type de relations entre les responsables chargés du trafic routier et les voyageurs

Source : Données de terrain, septembre 2016

Contrairement aux relations entre les responsables chargés du trafic routier et les chauffeurs, les rapports avec les voyageurs sont plus de nature coopérative. On remarque alors des interactions basées sur les pratiques corruptives et les négociations, selon des proportions respectives de 46 % et 37 %.

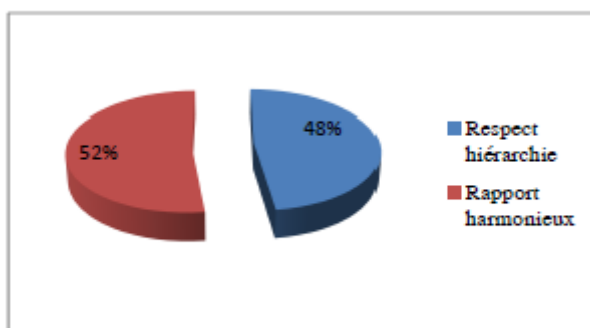
Verbatim n° 8

« C'est la même chose que les chauffeurs. Si le pardon ne marche pas, le voyageur essaye de négocier avec de l'argent »
(Membre d'un syndicat de gros porteurs, Cotonou).

Verbatim n° 9

« A la frontière, les voyageurs qui n'ont pas de pièces à jour glissent 500Faux policiers pour passer » (Membre du syndicat de taxi USYNDICTO, Lomé)

L'analyse du jeu des acteurs s'achève par la structuration d'une troisième catégorie de relations.



Grphe 4 : Type de relations entre les responsables chargés du trafic routier eux-mêmes

Source : Données de terrain, septembre 2016

Il ressort de l'analyse de ce graphe que les rapports entre les responsables chargés du trafic routiers sont des rapports de coopération (52 %). La particularité de ce type de rapport est qu'il est fortement hiérarchisé (48 %). Dans ce sens, on ne s'attend donc pas une contestation, du moins ouverte, de la décision d'un supérieur en ce qui concerne le laissez-passer d'un voyageur.

Verbatim n° 10

« L'usager n'a jamais raison avec les forces de l'ordre. C'est eux qui ont toujours raison auprès de leur hiérarchie. Les chefs aussi ont leur part dans ce que les agents prennent. Les loups ne se mangent pas entre eux.

Mais il y a aussi des supérieurs sérieux qui, au contact des faits ou des déclarations du plaignant, savent déjà où se trouve la vérité, puisqu'ils connaissent bien leurs agents. Ils vous présentent leurs excuses et essaient de réparer le préjudice causé par l'agent. Ceux-là ne sont pas nombreux» (Membre d'un syndicat de taxis, Cotonou).

Tel que l'affirme ce membre d'un syndicat de taxi, les supérieurs hiérarchiques pour la plupart protègent leurs agents, au détriment des plaintes des usagers. Cependant, il y a certains supérieurs qui essaient de faire la part des choses.

Verbatim n° 11

« Ce n'est pas parce qu'on est force de l'ordre qu'il faut bomber le torse et dire que c'est nous qui avons toujours raison. Lorsqu'il y a plainte, on écoute et l'agent et l'usager et on dit le droit en toute conscience professionnelle avec impartialité. Si c'est l'agent qui a tort, on présente nos excuses à l'usager. Et à l'interne, on prend les mesures disciplinaires contre l'agent fautif si c'est nécessaire vu la gravité de ce qu'il a commis » (Commissaire de police, Ouidah).

Ce témoignage d'un commissaire de police met en exergue l'impartialité de certains supérieurs hiérarchiques. Les interactions s'établissant entre les responsables chargés du trafic routier se manifestent donc généralement à travers des relations cordiales, surtout devant les usagers. Dans certains cas, le côté hiérarchique de ces interactions se fait

ressentir à travers les mesures disciplinaires à l'endroit des agents indéliçats.

En définitive, la structuration des divers jeux entre les acteurs est récapitulée dans le tableau ci-après.

Tableau V : Synthèse des jeux entre acteurs

Interactions entre acteurs	Nature de la relation
Responsables chargés du trafic routier et chauffeurs	Coopération Conflits
Responsables chargés du trafic routier et voyageurs	Coopération
Responsables chargés du trafic routier eux-mêmes	Coopération Hiérarchie

Source : Données de terrain, septembre 2016

Tel que présenté par le tableau 5, trois types de relations se situent entre les principaux acteurs des tracasseries routières sur l'axe Cotonou-Lomé. Le schème de ces interactions est à l'origine des divers jeux entre acteurs. Le jeu des acteurs constitue, dans le contexte actuel, l'ensemble des diverses stratégies mises en œuvre par ces derniers, dans l'optique d'atteindre leurs objectifs propres. Ainsi, la stratégie tient lieu du processus de réflexion jusqu'à l'action de l'acteur. « *C'est le fondement inféré ex-post des régularités de comportements observés empiriquement* » (Crozier et al,

1977 : 48). Au demeurant, les trois types d'interactions entre acteurs au sein du système d'action concret sur l'axe Cotonou-Lomé sont structurés compte tenu de l'autonomie et du pouvoir de chaque acteur. En effet, le comportement de l'acteur n'est pas irrationnel, mais plutôt sujet à l'autonomie et au pouvoir, à travers les zones d'incertitude. Il s'agit de la possibilité pour l'acteur de rendre son comportement incertain, imprévisible pour les autres acteurs. Ainsi, plus on a du contrôle sur les zones d'incertitudes, plus on détient la capacité d'influence sur l'axe routier. Lesdites zones correspondent ainsi « *aux failles dans les règles, aux défaillances techniques, aux pressions économiques qui empêchent le déroulement des objectifs de l'organisation* » (Amblard et al, 1996 :4). L'analyse des matériaux empiriques induit un certain nombre de conclusions.

Conclusion

L'analyse typologique des acteurs met en relief la présence de deux catégories d'acteurs au niveau des tracasseries routières sur l'axe Cotonou-

Lomé. Il s'agit : des acteurs responsables des tracasseries et des acteurs victimes des tracasseries. Huit (08) acteurs sont responsables des tracasseries routières, pendant que deux (02) en sont victimes. Les acteurs responsables des tracasseries routières sont composés des acteurs directs et indirects, dont l'effectif est identique quatre (04). Le jeu des acteurs permet de déduire trois types de rationalités. Au niveau des interactions entre les responsables chargés du trafic routier et les chauffeurs, on note des relations de coopération et de conflits. En ce qui concerne les interactions entre les responsables chargés du trafic routier et les voyageurs, les relations sont plus de nature coopérative. Quant aux interrelations entre les responsables chargés du trafic eux-mêmes, les rationalités sont basées sur la coopération et la hiérarchie. Toutes ces données permettent de structurer la classification des principaux acteurs au niveau de la chaîne des tracasseries routières, leurs rôles ainsi que les diverses rationalités induisant le système d'action concret en présence.

Références bibliographiques

AMBLARD, Henri et al., *Les nouvelles approches sociologiques des organisations*, 1996, Paris, Le Seuil.

CROZIER, Michel et FRIEDBERG, Erhard, *L'acteur et le système, les contraintes de l'action collective*, 1997, Paris, Le Seuil.

Décision n°7/2001/CM/UEMOA portant adoption de *la stratégie communautaire et d'un réseau d'infrastructures routières au sein de l'UEMOA*, 20 septembre 2001.

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Route>, consulté le 02 septembre 2016.

<http://www.cnrtl.fr/lexicographie/tracasserie>, consulté le 02 septembre 2016.

<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/tracasserie/78841>, consulté le 02 octobre 2016.

<http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/>, consulté le 02 septembre 2016.

MARCH, James et al., *Organizations*, 1958, New York: Wiley, 958. 2nd ed., Oxford: Blackwell Publishers, Translated into French, 1993.

MORIN, Edgard, *Introduction à la pensée stratégique*, 1990, Paris, éditions ESF.

OPA-UEOMA, Seizième rapport de l'Observatoire des Pratiques Anormales, 2001.

PIROTTON, Gérard, *Une présentation de l'analyse stratégique, selon Michel Crozier et Erhard Friedberg*. Présentation schématique, 1995, www.users.skynet.be/gerard.pirotton, consulté le 01 juin 2016.

RAYNAUD, Dominique, *Axiomatisation et réduction des paradigmes sociologiques : Note sur le programme webéro-simmélien, Slightly revised for, l'année sociologique*, 2005, pp 231-257,

WEBER, Max, *L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme*, 2004, Paris, Gallimard,