



INTERNATIONAL JOURNAL OF TEACHING & LEARNING (INJOTEL)

Published by:

**TAI SOLARIN UNIVERSITY OF EDUCATION
(TASUED),**

**Hosted by the College of Humanities,
Ijagun, Ijebu – Ode, Ogun State, Nigeria.**

Vol. 1, N°15 – December 2019, ISSN 2012 - 5527

Edited by:

**Prof. KUKOYI, Adebola
& Dr. OKUNOWO, Yomi**



Theokos Publications
Arewa Joint, Off Thaa Jeremiah Junction,
N° 5, Awosika close, Torikoh, Badagry,
Lagos State, Nigeria.

December 2019

**INTERNATIONAL JOURNAL
OF TEACHING & LEARNING
(INJOTEL)**

Published by:

**TAI SOLARIN UNIVERSITY OF EDUCATION
(TASUED),**

**Hosted by the College of Humanities,
Ijagun, Ijebu – Ode, Ogun State, Nigeria.**

Vol. 1, N°15 – December 2019, ISSN 2012 - 5527

Edited by:

**Prof. KUKOYI, Adebola
& Dr. OKUNOWO, Yomi**



Theokos Publications
Arewa Joint, Off Thaa Jeremiah Junction,
N° 5, Awosika close, Torikoh, Badagry,
Lagos State, Nigeria.

December 2019

**INTERNATIONAL JOURNAL
OF TEACHING & LEARNING
(INJOTEL)**

Copyright: TASUED & Theokos Publications

- ❖ No part of this journal may be reproduced in any form, by print, photo-print, microfilm or any other, without written permission from the publisher.

- ❖ Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous les pays.

ISSN 2012 – 5527



Theokos Publications

Arewa Joint, Off Thaa Jeremiah Junction,
N° 5, Awosika close, Torikoh, Badagry,
Lagos State, Nigeria.

December 2019

1. Board of Publication

N°	Full name	Addresses	Functions
1	Prof. KUKOYI, Adebola	French Department, College of Humanities, Tai Solarin University of Education (TASUED)	Editor-in-Chief
2	Dr. OKUNOWO Yomi	English Department, College of Humanities, Tai Solarin University of Education (TASUED)	Deputy Editor- in-Chief
3	Dr. ADAGBADA Olufadekemi	Department of Nigerian and Foreign Languages and Literatures, Faculty of Arts, Olabisi Onabanjo University, Ago-Iwoye, Ogun	Editorial Secretary

		State, Nigeria	
4	Dr. AKUBODE Tunde	Department of Nigerian and Foreign Languages and Literatures, Faculty of Arts, Olabisi Onabanjo University, Ago-Iwoye, Ogun State, Nigeria	Documentation Secretary
5	Dr. ADEFALA O. Adeniyi	Yoruba Department, College of Humanities, Tai Solarin University of Education (TASUED)	Public Relations Secretary

2. Editorial Consultants

N°	Full name	Addresses	Functions
1	Prof. SERIKI, Alani	Dean, College of Humanities, Tai Solarin University of Education (TASUED)	Chairman
2	Prof. ADEBAJO, Sola	Former Dean, College of Humanities, Tai Solarin University of Education (TASUED),	Member
3	Prof. AGAGU, Alaba A.	Ekiti State University, Ado - Ekiti, Nigeria.	Member
4	Prof. FOLORUNSO, Kizito A.	Department of Languages and Linguistics, College of Humanities and Cultures, Osun State University, Ikere Campus, Nigeria.	Member
5	Prof. ONABAJO,	Vice-Chancellor, Lead City University,	Member

	Femi	Ibadan, Nigeria.	
6	Prof. IHOM, Cletus I.	Benue State University, Makurdi, Nigeria.	Member
7	Dr. ILUKPEJU, Akanbi M.	University of Lagos, Lagos, Nigeria.	Member

3. Articles Contributors

N°	Full Name	Articles contributed	Adresses
1	Dr (MC) GBAGUIDI, Arnauld (1) , HOUEHA, Saturnin (2),	Alphabétisation et gestion socioéconomique des groupements féminins au Bénin : cas des groupements de l'association "Mialebouni" dans la commune de	Département de Sociologie- Anthropologie, Université d'Abomey- Calavi (UAC), Bénin, Ecole Normale Supérieure, Natitingou, Université Nationale des

	<p style="text-align: center;">&</p> <p style="text-align: center;">AIVI, Judicaël Joël (3)</p>	<p style="text-align: center;">Dogbo au Bénin</p> <p style="text-align: center;">Page 14 - 35</p>	<p style="text-align: center;">Sciences Techniques, Ingénierie et Mathématiques (UNSTIM), Abomey, Bénin, & Département des Sciences et Techniques des Activités Socio- Educatives (STASE), Institut National de la Jeunesse, de l'Education Physique et du Sport (INJEPS), Université d'Abomey- Calavi (UAC), Bénin</p>
2	<p>Dr. da MATHA, Raymond</p>	<p style="text-align: center;">Equité ou efficacité des droits de production dans le secteur agricole:</p>	<p style="text-align: center;">Département des Sciences de Gestion et de Management (DSGM), Institut</p>

		justification de la politique économique Page 36 - 62	Universitaire Panafricain (IUP)
3	Dr. KOUIN, B. Jaurès	Innovations et Logiques dans l'activité de transport sur le Corridor Abidjan-Lagos. Page 63 - 118	Département de Sociologie-Anthropologie, Faculté des Sciences Humaines et Sociales, Université d'Abomey-Calavi (UAC) ; Laboratoire d'Analyse et de Recherche en Religion, Espaces et Développement.
4	Dr. BABATUNDE, Samuel Olufemi. & SALAU	The agony of inhabiting the caribbean island in confiant <i>nuée</i>	Department of French Tai Solarin University of Education, Ijebu-Ode, Nigeria. babatundeso@tasued.edu.ng

	Anthony Kayode	Page 119 – 173	
5	Dr. KODJO SONOU, Théophile G.	Analysis of French and English languages affinities and differences vis- a-vis the cultural and linguistics problems in teaching the two languages and in translating them Page 174 - 217	English Department, “Institut Universitaire Panafricain-IUP”, Porto-Novo, Republic of Benin, presidentsonou@yahoo.com
6	Dr. ADJAHOUH OUE, Laurent	La symbolique de la terre chez les Adja- fon au sud-Bénin Page 218 - 247	Maître-Assistant des Universités (CAMES), Institut Universitaires Panafricain (IUP), Porto-Novo, Bénin
7	Dr. GBAGUIDI, Hubert	Identification et auscultation des défaillances et	Ecole Nationale Supérieure des Travaux Publics

	<p>Frédéric</p>	<p>thérapie pour la durabilité du service public de l'éclairage public en système décentralisé à Bohicon</p> <p>Page 248 - 274</p>	<p>(ENSTP), Université Nationale des Sciences, Technologies, Ingénierie et Mathématiques (UNSTIM), Abomey, Bénin</p> <p>gbaguidihubertfrederic@yahoo.fr</p>
8	<p>Dr. BABALOLA, Oba-Nsola A. L. Clément</p>	<p>Procédés de création des terminologies des mathématiques utilisées dans l'enseignement bilingue français-yoruba au Bénin</p> <p>Page 275 – 308</p>	<p>Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines (FLASH), Université de Parakou, Bénin</p> <p>obanshola@yahoo.fr</p>

9	<p>Florent Eustache HESSOU</p> <p>&</p> <p>Jacques AGUIA DAHO</p>	<p>Représentations sociales de la sorcellerie au pays du vodoun : données d'enquête sociale au sud-Bénin et analyse de faits</p> <p>Page 309 - 334</p>	<p>Université d'Abomey-Calavi (UAC), Bénin</p> <p>Université Nationale d'Agriculture de Kétou (UNA)</p>
10	<p>Dr. AMADOU, Salami</p> <p>&</p> <p>Mrs. DAHEOU, Kevin Agossa</p>	<p>Developing communicative competence in Beninese efl upper sixth level students</p> <p>Page 335 - 370</p>	<p>Doctor in Applied Linguistics, University of Abomey-Calavi, Benin Republic</p> <p>akannisalami6@gmail.com</p> <p>&</p> <p>Doctorate student in Didactics, University of Abomey-Calavi, Benin Republic</p>

INNOVATIONS ET LOGIQUES DANS L'ACTIVITE DE TRANSPORT SUR LE CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS

Dr. KOUIN, B. Jaurès,

Département de Sociologie-Anthropologie, Faculté des Sciences Humaines et Sociales (FSHS), Université d'Abomey-calavi (UAC), Laboratoire d'Analyse et de Recherche en Religion, Espaces et Développement, Bénin, kouinbjaures@yahoo.fr.

RESUME

Le développement de la technologie a propulsé la quasi-totalité des secteurs d'activités dans la numérisation qui a favorisé leur croissance de manière faramineuse avec l'optimisation des bénéfices. L'activité de transport et la libre circulation des personnes et des biens sur le corridor Abidjan - Lagos constituent une préoccupation majeure qui cristallise les décideurs lors des débats sur l'intégration régionale considérée comme le point nodal du développement de l'espace CEDEAO. Une analyse heuristique des comportements des acteurs laisse découvrir les enjeux liés aux innovations qu'ils cherchent à contrôler à travers des rationalités et des stratégies qu'ils émettent dans la mise en œuvre des mécanismes visant à faciliter le transport routier sur l'axe Abidjan- Lagos. Ainsi, les

camionneurs, les voyageurs et les forces de l'ordre s'engagent dans des jeux de pouvoir marqués par des relations à la fois coopératives et conflictuelles pour la préservation des intérêts particuliers. Ce papier restitue une enquête qui a pour objectif d'identifier les logiques et les innovations dans l'activité de transport sur le corridor Abidjan - Lagos.

Mots clés : Activité de transport- Logiques – innovations – libre circulation – Corridor.

ABSTRACT

This paper restores an investigation which aims to identify the innovations and logics in the transport activity on the Abidjan - Lagos corridor. Indeed, the development of technology has propelled almost all sectors of activities in digitization which has fostered their growth in staggering way and the profits' optimization. The activity of transport and the free movement of people and goods on the Abidjan - Lagos corridor is a major concern which crystallizes the actors during the debates on regional integration considered as the nodal point of the development of the ECOWAS space. A heuristic analysis of the actors' behaviors reveals the challenges linked to the innovations that they seek to control through the rationalities and strategies

they emit in the implementation of mechanisms which aim to facilitate road transport on the Abidjan-Lagos axis. Thus, truckers, travelers and law enforcement engage in power games marked by relationships that are both cooperative and conflictual for the preservation of special interests.

Key words: Transport activity – logics – innovations - free movement – corridor.

INTRODUCTION

Le développement de la technologie a propulsé la quasi-totalité des secteurs d'activités dans la numérisation qui a favorisé leur croissance de manière faramineuse et l'optimisation des bénéfices. Dans les pays industrialisés, la technologie a révolutionné le secteur du transport avec une gamme variée d'innovations, ce qui suscite l'interrogation sur l'état du transport routier dans les pays en développement comme ceux de l'Afrique de l'ouest. L'activité de transport et la libre circulation des personnes et des biens constituent une préoccupation majeure qui cristallise les décideurs lors des débats sur l'intégration régionale considérée comme le point nodal du développement de l'espace CEDEAO. En contribuant fortement à l'intégration politique et économique des Etats ouest africains,

le transport routier apparaît comme une activité qui renforce leur développement communautaire dans une approche de solidarité agissante. *Ceteris paribus*, l'activité de transport apparaît comme un élément structurant de la régionalisation de l'Afrique de l'Ouest qui évolue dans un contexte économique, politique et social marqué par une instabilité et une incertitude patentes (Hassan Maman Abdo, 2016). A terme, cette régionalisation vise à mettre en place, de façon pérenne, un processus endogène de territorialisation et d'attractivité susceptible de propulser l'intensification du commerce intracommunautaire et la création d'un climat d'affaires favorable. Partant, à l'ère de du numérique et de la digitalisation, l'investissement dans les innovations de transport routier s'impose comme un défi que doivent relever les décideurs des Etats ouest-africains. Norbert Alter (2000) relève que « les hommes politiques eux-mêmes affirment aujourd'hui vouloir innover, cette affirmation leur permettant de se placer du côté du progrès économique, social, et de la créativité institutionnelle ». Les réformes et les innovations pour la réduction des coûts et le renforcement de la concurrence dans les services de transport et de logistique deviennent aujourd'hui des objectifs à atteindre. Les innovations et le développement des infrastructures routières favoriseront la fluidité du transport qui

rapproche les marchés des zones de production de celles de consommation. *In hoc sensu*, les pays enclavés de la sous-région qui connaissent à la fois d'importants déséquilibres commerciaux, avec des ratios exportations-importations très inférieurs et une dépendance excessive au transport routier sortiront de leur inaccessibilité. Le rapport de la Commission Economique pour l'Afrique des Nations Unies (2015) souligne, à cet effet, que le transport routier supporte l'essentiel des flux estimés environ à 80% des échanges extérieurs en transit à partir des ports et plus de 90% des échanges intra-régionaux en Afrique de l'Ouest qui a de fortes potentialités. En effet, l'Afrique de l'Ouest a une superficie de 6 140 178 km², avec une population estimée en 2014 à 326 220 000 habitants qui croît au rythme de 2,5% par an. Le produit intérieur brut de ses quinze États s'élève à 677 milliards \$US (CEDEAO, 2014). De ce fait, la mise en place des infrastructures routières et des innovations deviennent une urgence du développement de l'activité de transport routier avec une amélioration sensible de la fluidité du trafic le long du corridor Abidjan Lagos et de l'accès au marché mondial. En tant qu'activité, le transport routier appartient à la catégorie de la mobilité qui a retenu l'attention des chercheurs dans les années 1950 après les travaux

de Piritim Sorokin (1927) pour qui la mobilité sociale intègre le phénomène de déplacement d'individus dans l'espace social. Dans le quotidien des individus qui se déplacent par le transport routier qu'il soit commun ou singulier, on note des comportements, des gestes et des rationalités que ces derniers émettent pour tirer profit de leur activité. On se rend, *in hoc senso*, à l'évidence que le transport routier se révèle comme une activité humaine qui mobilise des processus sociaux chez les acteurs imbibés de rationalité et de pratiques de ritualisation profanes ou sacrées articulées à la fois sur le mode de vie et le mode de production. Comme le soulignent Anne Gotman et Henri Raymond (1982) « le statut sociologique de l'utilisateur prend corps à travers ce que nous avons appelé la compétence de l'utilisateur à se transporter et qui se manifeste à la fois par sa présence (et non son absence) et une rationalité propre ». Partant des travaux de Max Weber (1986, 1989) et de Raymond Boudon (1996) sur les différentes formes de rationalités, la présente recherche s'est évertuée à identifier les innovations introduites dans le transport routier et les logiques qui émergent à l'occasion de cette activité le long du corridor Abidjan -Lagos à partir des comportements et des stratégies des acteurs impliqués. Pour y parvenir, nous avons articulé la question de recherche ainsi qu'il

suit : comment peut-on apprécier l'activité de transport le long du corridor Abidjan- Lagos à partir des innovations et les logiques des acteurs? A cette question, nous avons émis l'hypothèse suivante : des innovations et des logiques soutiennent l'activité de transport sur l'axe Abidjan – Lagos. L'objectif de la recherche est d'identifier les innovations et les logiques qui soutiennent l'activité de transport sur le corridor Abidjan - Lagos. De façon spécifique, il est question d'une part d'élucider les innovations introduites dans l'activité de transport routier sur le corridor Abidjan – Lagos et d'autre part, d'identifier les logiques qui sous-tendent les comportements et rationalités des acteurs. Ce papier restitue une enquête effectuée à la station de Grand Bassam (Côte d'Ivoire) Sèmê – Kraké (Bénin). Pour interpréter et analyser les données recueillies, nous avons utilisé comme références théoriques le paradigme de l'innovation de Joseph Aloïs Schumpeter (1934) et d'Eric Von Hippel (1998), la sociologie de l'innovation de Norbert Alter (2000), l'interactionnisme symbolique d'Herbert Blumer (1969) et d'Erving Goffman (1963) et l'analyse stratégique de Michel Crozier et Erhard Friedberg (1977) et de Philippe Bernoux (1995).

1. DEMARCHE METHODOLOGIQUE DE LA RECHERCHE

Dans le cadre de notre recherche, la population d'étude composée des agents de sécurité, des douaniers, des économistes de transport, des ingénieurs de transport, des ingénieurs des travaux publics, des experts des institutions de financement des infrastructures routières, des employés du bureau régional de l'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos, les transporteurs, les camionneurs, les passagers et les autres usagers du transport routier.

L'échantillonnage a été réalisé sur la base de la technique de quota et de choix raisonné. Ainsi, c'est sur la base de la mixité de ces deux techniques que nous avons sélectionné quatre échantillons en tenant compte du critère de la représentativité par catégorie d'acteurs avec un quota de 70 à 75 % des effectifs. Pour réaliser l'enquête, nous avons utilisé l'entretien directif, l'interview, l'observation et la recension des écrits. Les données ont été collectées au moyen d'un guide d'entretien, d'une grille de lecture et d'une grille d'observation. La transcription, la saisie et le traitement des données collectées ont été faits à l'ordinateur.

A partir des observations *in situ* et des réponses données par nos enquêtés aux questions qui leur ont été posées sur le terrain, nous avons pu identifier les innovations introduites dans le transport routier et les logiques sous-jacentes aux rationalités des acteurs qui structurent « le système d'action concret » de l'activité de transport routier sur l'axe considéré.

Le paradigme de l'innovation et la sociologie de l'innovation ont servi de références théoriques pour analyser les données relatives aux innovations dans l'activité du transport routier sur le corridor Abidjan – Lagos. En effet, dans ses productions sur le développement de l'économie, J. A. Schumpeter (1934) relève que le fondement et le ressort de la dynamique de l'économie sont l'innovation et le progrès technique. Il a fait du progrès scientifique et des innovations la théorie du l'essor économique. Selon lui, le progrès technique est au cœur de l'économie et les innovations apparaissent en essais. D'un point de vue différent, Eric Von Hippel (1998) aborde la question en mettant l'accent sur ses sources et ses fonctions sociales et économiques. Pour le chercheur américain, l'innovation peut procéder de plusieurs sources avec autant de fonctions :

“Novel ways of categorizing innovators are only interesting if they open the way to new insight. The first clue that the functional source of innovation is a potentially exciting way to categorize innovators comes with the discovery that the source of innovation differs very significantly between categories of innovation”. (E. V. Hippel, 1998, p.4).

La sociologie de l'innovation conçoit l'innovation comme un processus social quotidien, imprégné de normes et de croyances (N. Alter (2000)). En effet, ce paradigme construit l'innovation selon un aspect atypique : l'innovation est conçue comme un facteur d'accélération de la dynamique économique et sociale, produisant des capacités d'adaptation et de mobilisation, mais aussi des conflits entre acteurs, institutions et individus. L'innovation pose ainsi centralement la question de la coopération, de la négociation, du conflit et de la déviance (Norbert Alter, 2002). Il est alors question dans cette enquête de reproduire les innovations qui ont marqué le secteur du transport routier en Afrique de l'ouest et celles qui sont attendues comme défis à relever au regard des déterminants sociaux, culturels, économiques et politiques.

De plus, le transport routier sur le corridor Abidjan – Lagos met en jeu les pouvoirs et les rationalités des acteurs constitués par les agents de la sécurité publique en service aux points de contrôle sur l’axe routier, les camionneurs à bord des véhicules, les propriétaires des camions, les chauffeurs, les passagers, les commerçants avec leurs marchandises. Le pouvoir ici est relationnel et non un attribut c’est-à-dire ancré chez l’individu. *« Le pouvoir, en effet, n’existe pas en soi. La relation de pouvoir ne s’établit que si les deux parties s’intègrent au moins temporairement dans un ensemble organisé »* (M. Crozier 1963). Dans la même veine, **Erhard Friedberg**, (1992) fait noter que le pouvoir est une relation de dépendance, réciproque, déséquilibrée et non transitive. Ainsi, les jeux de pouvoirs dans le cas d’espèce se manifestent dans les relations coopératives parfois conflictuelles que les catégories d’acteurs entretiennent entre eux. A travers les comportements des acteurs observés, on constate l’émergence de plusieurs jeux de pouvoirs : jeux d’autonomie, jeux d’opacité/transparence, jeux de valorisation/dévalorisation, jeux d’évitement des responsabilités, jeux du refus de changement technologique, jeux d’accusation réciproque etc. rappelons à la suite de Erhard Friedberg (1993) que dans ces jeux stratégiques et pour « gagner

» dans certains domaines, les acteurs acceptent parfois de « perdre » dans d'autres domaines. Ces jeux de pouvoirs concrétisent les relations entre les acteurs et donnent un sens au système d'action concret du transport routier sur le corridor. Il s'est agi de comprendre davantage comment et pourquoi le programme de facilitation de la libre circulation des personnes et biens via le transport routier devient un espace d'émergence des relations et des interactions entre les acteurs qui développent des stratégies pour résister aux contraintes de la logique qui soutient le programme. En s'appuyant sur les travaux d'Erhard Friedberg (1993), on pourra dire que l'analyse stratégique part du constat qu'étant donné qu'on ne peut considérer que le jeu des acteurs soit déterminé par la cohérence du système dans lequel ils s'insèrent, ou par les contraintes environnementales, on doit chercher en priorité à comprendre comment se construisent les actions collectives à partir de comportements et d'intérêts individuels parfois contradictoires. Les interactions entre les différents acteurs ont été appréciées et analysées dans le sens des travaux de Herbert Blumer (1969, p. 2) qui écrit que

« Symbolic interactionism rests in the last analysis on three simple premises. The first premise is that human beings act toward things on

the basis of the meanings that the things have for them. Such things include everything that the human being may note in his world—physical objects, such as trees or chairs; other human beings, such as a mother or a store clerk; categories of human beings, such as friends or enemies; institutions, as a school or a government; guiding ideals, such as individual independence or honesty; activities of others, such as their commands or requests; and such situations as an individual encounters in his daily life. The second premise is that the meaning of such things is derived from, or arises out of, the social interaction that one has with one's fellows. The third premise is that these meanings are handled in, and modified through, an interpretative process used by the person in dealing with the things he encounters ».

On retient dans le cadre de l'enquête sur le corridor Abidjan – Lagos que les acteurs agissent en considérant le sens que les choses ont pour eux ; un sens qui dérive des interactions de chacun avec l'autre. C'est dans un processus d'interprétation mis

en œuvre par chacun dans le traitement des objets rencontrés que ce sens est manipulé et modifié. Le programme devient un enjeu pour les acteurs qui modulent leurs comportements, leurs actions en fonction des profits qu'ils en tirent. Les individus inscrivent leurs conduites dans une dimension « symbolique » c'est-à-dire qu'ils interagissent et attribuent à leurs gestes respectifs des valeurs et des significations suivant bien des logiques.

2. LA NATURE DES CORPUS ANALYSES

L'enquête a été réalisée pour recueillir des données sur les innovations enregistrées dans le transport routier sur l'axe Abidjan – Lagos favorisé par le programme de facilitation de la libre circulation des personnes et des biens. La construction des infrastructures routières modernes initiée par le programme de facilitation a permis des initiatives qui ont abouti à des innovations au regard des informations collectées. Ces innovations obéissent à des logiques qui concourent à un meilleur trafic routier avec des optimisations de bénéfices chez les différentes catégories d'acteurs impliqués dans l'activité de transport qui donne lieu à des jeux de pouvoirs soutenus par des

stratégies qui s'inscrivent dans la dynamique de contrôle et de sauvegarde des intérêts.

2.1. Les innovations dans l'activité de transport routier sur le corridor

Rappelons à la suite de Philippe Geslin (2002, p.2) que « les transferts de technologies dans leur forme actuelle sont des objets de recherche et d'intervention anthropologiques dont, à quelques exceptions près, on parle peu aujourd'hui à l'intérieur des sciences sociales ». C'est pour rompre avec cette léthargie scientifique que nous avons jugé utilement nécessaire d'investiguer sur cette réalité. L'enquête nous a permis de noter les innovations qui favorisent l'activité de transport sur le corridor.

2.1.1. Les radars

Sur le corridor Abidjan – Lagos sont implantés des radars, des contrôleurs routiers numérisés qui servent à mesurer la vitesse des véhicules qui circulent sur la voie publique à l'aide d'ondes électromagnétiques de l'ordre du centimètre. C'est un type de cinémomètre utilisé principalement utilisé pour identifier les contrevenants aux limitations de vitesse. Selon enquêtés, l'implantation des radars sur grandes artères relève de la politique de gouvernement de chaque Etat. L'utilisation des

radars permet le respect du code de la route en matière de vitesse maximum ou minimum en vue de la réduction des accidents.

« A cause des radars disposés sur la route nous ne faisons plus de désordre dans la circulation, nous respectons les limites de vitesse marquées sur les panneaux de signalisation. Les conducteurs ne se saouent plus ni ne prennent plus d'excitant au volant sous peine d'amende. On est peu plus discipliné au volant que par le passé même s'il y en a encore des indisciplinés qui ne veulent obtempérer. Nous remercions les gouvernants pour ce travail ». (Armando GUEIRERA, conducteur de véhicule personnel, entrepreneur, âgé de 53 ans, entretien enregistré le 09 mars 2018)

On comprend que cette technologie a induit un changement social avec une prise en compte de la personne humaine. Ce changement s'est d'abord opéré individuellement (changement de comportement des automobilistes) avant d'être collectif. On peut affirmer sans conteste que l'innovation un

facteur clé de la dynamique collective. L'innovation est alors éminemment sociale étant donné qu'elle répond à un besoin de la collectivité. On peut retenir à cet effet que l'apparition des radars dans le secteur du transport routier a un effet de croissance sur cette activité en ce sens qu'elle a ralenti le nombre d'accidents, diminue les dégâts matériels et humains qu'on enregistre à la suite des accidents (blessés, décès, destruction des infrastructures routières et dommages des véhicules accidentés etc). Ce qui affecte positivement le retour sur l'investissement aussi bien chez le pouvoir public que chez les transporteurs et leurs clients. Dès lors l'implantation des radars aux abords des artères a des effets bénéfiques très importants aussi bien pour l'individu que pour la collectivité, car elle pourra faire fleurir à terme l'économie de transport dans la sous-région, puisque, affirme J. A. Schumpeter (1934) après une innovation majeure, l'économie entre dans une phase de croissance (créatrice d'emplois). Cette appréciation sert de base pour la théorie de l'évolution économique développée par Schumpeter pour qui les innovations jouent un rôle primordial dans l'impulsion économique et la fabrication de produits nouveaux et l'adoption de procédés et de techniques inédits etc engendrent le changement des structures. E. V. Hippel (1998) soutient quant à

lui que, dans les variables économiques, les innovations profitent plus aux innovateurs qu'aux utilisateurs. Il écrit à cet effet :

« Innovators capture temporary rents from their successful innovations by first establishing some type of monopoly control over their innovation and then using this control to increase their economic return. A successful innovator's rents may come in the form of cost savings and/or increased prices and/ or increased sales obtainable during his period of temporary and partial monopoly»
(E.V. Hippel, 1998, p.58)

En termes clairs, il faut comprendre que les innovateurs saisissent les intérêts temporaires de leurs innovations réussies en établissant d'abord un certain type de contrôle monopolistique sur leur innovation et puis en utilisant ce contrôle pour augmenter leur rentabilité économique. Les intérêts de succès d'un innovateur peuvent prendre la forme d'économies et / ou d'augmentation des prix et / ou une

augmentation des ventes pouvant être obtenue au cours de sa période de monopole.

2.1.2. Les accès au transport numérisés

Le secteur du transport innove avec la naissance des startups qui facilitent l'exercice de cette activité. Les startups offrent un accès numérisé au transport avec des services digitalisés. Aujourd'hui, dans certaines villes africaines comme Cotonou, Abidjan, Accra, des startups naissent et révolutionnent les contextes de voyages et de transport à la grande satisfaction des transporteurs et des clients. L'accès à l'offre routière est moins tracassant et plus bénéfique. Même si la résistance concurrentielle des anciens acteurs du secteur comme les taximen est souvent très dure, les startups facilitent aux clients modernes l'accès à l'offre routière. A Abidjan, cette innovation est fondée sur une idée très géniale ; « Africab » propose en effet des courses au prix fixé à l'avance, dans des taxis tout confort conduits par des chauffeurs salariés travaillant à des horaires cadrés.

« Lancée il y a à peine quatre ans, l'entreprise a réussi à s'imposer sur le marché avec une bonne assis sécuritaire. Par jour, elle enregistre plus de trois

cents courses et son chiffre d'affaires mensuel a triplé entre avril et septembre 2016, passant de 20 millions FCFA à 60 millions grâce à un portefeuille de clients professionnels qui force l'admiration. En effet, avec un capital de milliard de FCFA d'investissement consenti, la majeure partie, à savoir 800 millions a été financé par des emprunts bancaires » (Anonymat Agent de l'entreprise, âgé de 37 ans, entretien réalisé le 25 avril 2018).

Le service proposé était un besoin que l'initiateur avait noté avant cette innovation. Le client a le choix entre un éventail de mode paiement (en monnaie liquide, par carte, ou encore par mobile money). L'offre de la startup "Africab" est attractive avec un service de qualité. Le corridor Abidjan – Lagos est utilisé par les véhicules Africab.

Wezôn est la start-up béninoise qui commercialise le billet de transport en ligne en développant des solutions informatiques (application mobile, application web, Chat Bot, plateforme USSD...) pour améliorer la mobilité et faciliter

l'accès aux transports. Lancée le samedi 10 août 2019 téléchargeable sur Playstore, l'application de cette startup offre la possibilité de consulter toutes les offres disponibles pour le voyage suivant les lignes, de faire de réservation en toute tranquillité sans se déplacer. Elle a intégré à tous ses systèmes les moyens de paiement locaux (Mobile Money, Moov Money) et les autres moyens de paiement ordinaires (Visa, Master Card). Avec un billet électronique pour le voyage, les utilisateurs économisent leurs. Ces startups contribuent fortement à la gestion optimale du temps et facilitent énormément l'accès à l'offre de transport.

« La startup Wezôn sert également de guide touristique et met à la disposition des voyageurs des informations touristiques comme l'existence de site touristique, l'existence d'un musée proche, des informations sur l'histoire de la localité où se situe le bus etc. De plus, elle ambitionne d'informer à l'avenir ses utilisateurs des bons plans autour d'eux, des meilleurs restaurants, hôtels, espaces de jeux et espaces de

divertissement Les solutions logicielles de Wezôn aident aussi les compagnies de transport partenaires à optimiser en temps réel les flottes de bus et participe à l'amélioration de leurs services de transport en commun». (Oscar SOSSAKPON, âgé de 37 ans, utilisateurs de Wezôn, entretien réalisé le 27 février 2018).

Ces accès numérisés au transport sont des réponses à l'action collective et renforce le lien social à travers une croyance solidaire conférée. Avec l'émergence des innovations, on pourra donc dire, sans un optimisme béat, que l'économie de transport routier en Afrique de l'ouest a de beaux jours devant elle dans une perspective schumpétérienne. Economie numérique et économie de transport se développeront dans une relation que favorisera le progrès scientifique et technologique.

2.1.3. La gestion digitalisée de la flotte

En dehors des innovations précédentes, on peut dire que le progrès de la technologie a permis de connecter les véhicules de transport en communs et les camions à des applications ou des logiciels qui permettent aux gestionnaires des flottes de

surveiller les conducteurs dans leurs mouvements sur la route. Une fois que le véhicule est connecté, le propriétaire ou le gestionnaire de la flotte suit ‘*ad litteram*’ le conducteur dans ses mouvements sur la route, contrôle la vitesse, les arrêts, l’itinéraire, le kilométrage etc. Cette innovation, lorsqu’elle sera répandue, permettra l’accroissement de la rentabilité de l’économie de transport en Afrique de l’ouest. On est en mesure de dire, à la suite d’E. V. Hippel (2005) que le coût de l’innovation ne cesse de se démocratiser et de libérer le marché. Par ailleurs, d’un autre côté, il faut rappeler que le transport et le transit routiers sur l’axe Abidjan Lagos obéissent à des principes prescrits par le programme régional de facilitation du transport initié dans le cadre de l’intégration régionale (Banque Africaine de Développement (2015). Soutenu par la CEDEAO et l’Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), ce programme vise à réduire « les obstacles au commerce et au transport dans les ports et sur les routes le long du corridor Abidjan-Lagos en intégrant la préservation de la santé des passagers en matière de lutte contre les maladies sexuellement transmissibles et le VIH/SIDA »¹. Tel qu’il est conçu, ce

¹ Extrait de la brochure réalisée en 2017 dans le cadre du « Programme sur la fourniture de services et d’assistance dans la préparation et la gestion du projet du

programme est « une réponse à un problème de l'action collective et non comme une donnée naturelle » et apparaît *ipso facto* comme un « construit social » pour reprendre les terminologies de Michel Crozier et de Philippe Bernoux. De la sorte, il relève de l'ordre du social et traduit une expression spatiale des modes de vie avec la prise en compte de l'économique, du politique, de la santé et du mieux-être de toutes les parties prenantes de l'Organisation du corridor Abidjan-Lagos. Le transport et le transit routiers sur le corridor reposent fondamentalement et avant tout sur le principe de l'intégration régionale à partir du développement des activités économiques (transports, commerce) entre les pays membres puis vers d'autres pays. L'intégration régionale est la base du développement en ce sens qu'elle permet une globalisation des variables socio-économiques des pays de la CEDEAO et de ceux de l'UEMOA. Dans cette perspective, le programme de facilitation du transport et du transit routiers ouvre le champ d'analyse à la sociologie du travail, à la socio-économie des transports partir du moment où il vise le développement des activités économiques à savoir le commerce, le transport et la

développement du Corridor routier Abidjan-Lagos», abrité par la Commission de la CEDEAO, par le biais du Mécanisme de prestation de services PIDA (SDM) du NEPAD, et financé par la coopération allemande internationale (GIZ).

santé au travail. Dans cette dynamique, il est utile de chercher à identifier les logiques que cachent les rationalités et les stratégies des acteurs pour mieux apprécier le système d'action concret qui structure la mise en œuvre de l'initiative sur le corridor Abidjan – Lagos.

2.2. Les logiques des acteurs dans la mise en œuvre du programme de facilitation du transport et du transit routiers sur le corridor Abidjan- Lagos

La pratique du transport s'insère dans un champ d'activités où interviennent plusieurs disciplines en l'occurrence la sociologie, la psychologie, l'économie, la géographie. L'approche sociologique à laquelle souscrit la présente recherche ambitionne d'identifier les logiques internes qui soutiennent les actions et les comportements des acteurs à l'occasion de la mise en œuvre du programme de facilitation du transport et du transit routiers sur le corridor Abidjan-Lagos. En premier lieu, nous avons identifié la logique du social.

2.1.4. La logique du social

Le programme de facilitation du transport et du transit routiers sur le corridor exprime une réalité sociale fondée sur un ensemble d'actions d'impact social planifiées, exécutées et contrôlées à dessein de rendre plus faciles l'exercice des

activités économiques accompagnées des mesures préventives à l'égard des voyageurs et autres acteurs en ce qui concerne les Infections et Maladies Sexuellement Transmissibles le long du couloir de transport Abidjan-Lagos. Les processus sociaux qui sous-tendent les actions du programme répondent à une logique du social que matérialise une offre de transport et de transit routiers articulée pour la satisfaction d'un besoin collectif. Cette logique est l'expression d'une rationalité, une articulation des moyens humains, matériels financiers et technologique pour atteindre un objectif. Dans la même veine, Gérard Lyon-Caen (1995) considère que la logique d'une politique, c'est l'articulation des moyens à la fin recherchée. Dans l'un de ses articles, Pierre Cazalis (1994) soutient que « la logique du social est tout simplement une rationalité explicite, un fil conducteur émis pour réaliser l'aspiration d'une collectivité. La logique du social vise l'assouplissement des règles, l'allègement des charges pour la communauté déjà affaiblie par des contraintes ». Le programme de facilitation de transport et de transit routiers s'inscrit dans cette optique et s'évertue à mettre à la disposition des ressources humaines nécessaires à son pilotage à travers la mise en place d'une structure formelle sous régionale dotée de ressources financières, matérielles et technologiques importantes

pour l'atteinte des objectifs. Le discours émiqne recueilli au cours de l'enquête cristallise cette réalité sociale.

« Les autorités sont en train de faire des efforts pour nous aider dans le transport sur cette route. Nous sommes contents quand même, parce que dans le passé nous avons éprouvés beaucoup de difficultés sur la route à cause du contrôle qui était très dur. Il y avait beaucoup de postes de contrôles sur l'axe et puis le contrôle est dur, c'est nombreux sur la route. Avec l'arrivée du corridor, c'est un peu bon maintenant. On va espérer que les autorités continuent à faire mieux. Le travail de transport est très difficile avec beaucoup de risques. Les policiers nous demandent beaucoup de papiers et on attend trop à la frontière ce n'est pas bon, les marchandises se gâtent. Il y a beaucoup de perte de temps. Mais les gouvernements sont en train de travailler pour changer l'ancien système et pour améliorer. Ça va aller, Inch Alla ! ». Mama Yéri Mohamed, âgé de 39 ans, camionneur, de

nationalité malienne, entretien réalisé ce 27/07/2017 ».

Cette déclaration conforte bien les efforts qui sont en train d'être faits dans le cadre du programme pour rendre plus attrayante l'offre de transport sur l'axe routier Abidjan –Lagos à travers le soulagement des peines des camionneurs, des transporteurs et des passagers. Plusieurs mesures sont prises pour faciliter le trafic aux bénéficiaires. L'assouplissement des procédures douanières et policières pour le contrôle au niveau des frontières.

Le Chef de la logistique du programme confie ce qui suit :

Pour la concrétisation de l'initiative du corridor, deux organisations à caractère économiques et régionales de l'Afrique de l'Ouest que sont la CEDEAO et l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ont adopté, entre 2003 et 2005, respectivement le Programme Régional de Facilitation du Transport et du Transit Routiers (PRFTTR) et le Programme d'Aménagement Communautaire des Infrastructures de Transports Routiers (PACITR). Ces deux programmes,

élaborés en s'appuyant sur les recommandations du plan d'actions à court terme du NEPAD, comportent le volet « investissements » pour mettre à un bon niveau de service les routes Inter-États et le volet « facilitation du transport » qui vise à lever les obstacles pour la fluidité du trafic sur les corridors routiers. Ainsi, pour accompagner la CEDEAO à lever ces entraves, la Banque Mondiale a financé, le Projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan-Lagos (PFCTAL). Ce projet s'intègre dans le programme régional de facilitation du transport et du transit routier de la CEDEAO et de l'UEMOA. Il vise à réduire les obstacles au commerce et au transport dans les ports et sur les routes le long du corridor Abidjan-Lagos en Côte d'Ivoire, au Ghana, au Togo, au Bénin et au Nigéria. Après ses différentes phases de mise en œuvre, le Projet Corridor Abidjan-Lagos, a, quelque peu, contribué à l'amélioration de quelques indicateurs sanitaires dans le contexte de migration à l'échelle inter-pays et a permis le

partage des meilleures pratiques inter-frontalières ». (Anonymat, entretien réalisé ce 25/07/2017).

Dès lors, on peut comprendre que le programme a été conçu pour assurer un minimum social aux différents acteurs impliqués dans le transport sur ce corridor à travers le renforcement du trafic ayant pour corollaires, la construction de nouvelles routes, le développement du commerce, la facilité dans la mobilité, la sensibilisation sur le code de bonne conduite et d'éthique sur la route. « Le développement de ce corridor est en phase avec la Vision 2020 de la CEDEAO et les stratégies respectives des cinq Etats Membres concernés qui visent à promouvoir une infrastructure efficace, sûre et compétitive pour le commerce mais aussi pour un développement durable ...le **transport routier reste le mode de transport dominant en Afrique de l'ouest représentant de 80 à 90% du trafic interurbain et inter-États de marchandises** »². Les postes de contrôle juxtaposés (PCJ) aux frontières doivent permettre une meilleure coopération entre les services de contrôle (police, douanes, immigration) des deux (2) États qui y opèrent. En

² Banque Africaine de Développement, (2015) *Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et Plan d'actions*

regroupant ces services de contrôle dans un même espace, on peut fédérer des moyens, faciliter l'échange d'informations, et supprimer les multiples points de contrôle à l'approche des frontières³. Les PCJ combinent des composantes matérielles (bâtiments, hangars et routes de circulation, connectivité aux TIC) et des composantes intellectuelles ou managériales (le cadre juridique et les procédures opérationnelles et de gestion). Les PCJ permettent l'application de la Directive de la CEDEAO et de l'UEMOA relative à la limitation des points de contrôle routiers sur les Corridors. Ils faciliteront le passage des frontières conformément au protocole de la CEDEAO en matière de libre circulation des biens et des personnes, et contribueront aussi à réduire les coûts du transport. Il va s'en dire que le programme de facilitation du transport et du transit routiers s'inscrit bien dans une logique du social à laquelle est connectée une logique économique.

2.1.5. La logique économique

L'initiative de ce programme a une visée économique en ce sens qu'elle a pour objectif de permettre aux commerçants,

³ Extrait de la brochure réalisée en 2017 dans le cadre du «Programme sur la fourniture de services et d'assistance dans la préparation et la gestion du projet du développement du Corridor routier Abidjan-Lagos», abrité par la Commission de la CEDEAO

aux transporteurs et aux autres usagers de mener sans beaucoup de peine les activités économiques. En effet, le transport est un facteur basique du développement du commerce et favorise le rapprochement entre lieu de fabrication des biens consommables et les foyers de consommation. Lorsqu'on parle de distributions des biens et service on pense immédiatement à la manière de les transporter du fabricant ou du producteur vers les consommateurs intermédiaires et les consommateurs finaux. Les interactions qui émergent à cet effet entre commerçants, transporteurs, forces de sécurité, douaniers et autorités politico-administratives créent chez ces acteurs des comportements qui traduisent de perspectives économiques : réaliser de profits, générer des intérêts. L'offre de transport devient non seulement un facteur primordial pour les commerçants, les voyageurs, les transporteurs mais aussi un espace qu'ils cherchent à exploiter pour maximiser leurs profits. « Dis-moi les conditions de transports de tes produits, je te dirai la rentabilité de ton commerce » tel est l'avis de Madame Mariam Yacoubou, commerçante de jouets et consommables scolaires interrogée au cours de l'enquête. Pierre Lannoy (2003) fait remarquer que la circulation routière est « un problème d'économie et d'ingénierie et non un objet de politique législative ». L'offre de transport est

une action publique qui apporte une caution à l'économie nationale considérée par les néo-marxistes comme l'indicateur capital de développement. N'entend-on pas dire souvent que « le développement de la route est le développement de l'économie ». On peut retenir que les actions des Etats pour la mise en œuvre du programme de facilitation du transport et du transit routiers sur le corridor s'inscrivent sans contestes dans une logique économique. En effet, la perception de diverses taxes sur le transport (les frais de péages, de pesage, de dédouanement des marchandises, les frais de transit) dénote de la rationalité et de la stratégie des Etats des pays concernés pour accroître leurs fics et renforcer leur stabilité économique. Les économistes libéraux parleront dans le cas d'espèce du retour sur investissement.

Les douaniers trouvent dans le transport et le transit routiers de belles occasions de faire de profits substantiels. Les rationalités qu'ils émettent pour la circonstance portent, en effet, sur le prince cardinal du « consensus » sur les frais de dédouanement des marchandises en transit. Le « principe consensuel des frais de dédouanement » met en négociation directe le transporteur des marchandises et le douanier pour trouver un tarif consensuel pour le dédouanement des marchandises. Dans ce contexte, transporteur et douaniers émettent des rationalités et

développent, chacun en ce qui le concerne, des stratégies pour tirer profits de la situation.

« En matière de transport et de transit routiers, douaniers et transporteurs sont des « partenaires » qui se comprennent souvent. Chacun y trouve son compte après les négociations. S'il est question surtout de marchandise dont la valeur douanière n'est pas précisée par les textes, la loi autorise l'autorité douanière à fixer un tarif à valeur dite consensuelle avec le transporteur. Et tant que le « principe consensuel » existe, le douanier mangera toujours. La preuve, pour des marchandises d'une valeur douanière estimée de façon consensuelle à dix millions par exemple, le douanier peut s'entendre avec le transporteur à payer sept millions dont quatre millions en frais de dédouanement à verser dans la caisse du trésor public et trois millions pour lui-même douanier. De là, le manque à gagner de trois millions est laissé au transporteur. C'est donc un partenariat gagnant-gagnant. Chacun en tire

profit selon sa force ». (Déclaration de X, Agent de constatation en douanes, âge : 35 ans, poste de douane de Kraké).

En outre, l'interaction entre les camionneurs, les taximen et leurs passagers s'inscrit également dans une perspective économique où les premiers cherchent à taxer fortement leurs clients en arguant que le carburant est très cher. Ils raisonnent les passagers à payer plus cher le transport que le tarif normal surtout si ces derniers ne connaissent pas le tarif. Les passagers eux aussi, estimant que les conditions de transport n'étant ni agréables, ni confortables, essaient de payer moins que le tarif habituel, et chacun y va avec sa rationalité et stratégies en maximisant son gain ainsi que le soulignent aussi bien Alain Bieber (1969) que Jean Frébault et *al.*, (1970) qui notent que le transport pose le problème de la définition des variables utilisées dans le calcul (temps, coût, confort), c'est-à-dire le terme même de coût généralisé. Dès lors, le transport et le transit routiers s'offrent comme un espace économique où les acteurs évoluent avec une démarche de profitabilisation, une espèce de reproduction individuelle et collective qu'ils formalisent dans des relations interactionnelles. On assiste, *in fine*, à une instrumentalisation de transport pour des finalités numéraires. En

soulignant la logique économique qui se cache derrière le transport, Karl Marx (1967) postule que ... si le même capital assure la production et le transport, ces deux actes constitueront la production immédiate. Dans les frais de transport, comme dans la production immédiate, il peut y avoir un surtravail et le capital peut en tirer une plus-value. On comprend alors pourquoi tout un discours économique s'articule autour du transport au point qu'on parle d'économie de transport. L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport constitue un champ particulièrement fertile pour le calcul économique. Cette dimension économique du transport s'accompagne d'une spatialisation de mode de vie.

2.1.6. La logique de spatialisation de mode vie

Dans la pratique quotidienne, lorsqu'on parle de transport on évoque par-dessus le marché la mobilité. Partant, la mobilité ne s'impose pas d'elle-même, car elle est l'objet sinon le résultat du moins la manifestation tangible du transport. Dans cette perspective, la mobilité est l'expression d'un mode vie dans un espace géographique qu'imprime le transport. Autrement dit, le transport est la translation d'une manière de vivre dans l'espace dont est porteuse la mobilité. Les passagers, les camionneurs de

même que les transporteurs se donnent un mode vie à travers leurs déplacements, leurs mouvements dans l'espace. En cela, le transport porte la problématique de la spatialisation de mode de vie que l'on parvient à comprendre à travers les comportements alimentaires, vestimentaires, le langage, les fantasmes du voyage et autres ritualités les amitiés qui se créent. Anne Gotman et Henri Raymond (1982, p.1) ont montré dans leurs travaux que « les différentes recherches menées par le LASSAU⁴ sur les transports urbains montrent que, pour l'utilisateur, la pratique des transports et de leurs équipements engage un processus complexe (la séquence transport) et une ritualité qui sont l'expression d'une véritable pratique sociale du transport, articulée à la fois sur le mode de vie et sur le mode de production ». La position d'Antoine Haumont (1980) éclaire d'un jour nouveau cette perspective puisqu'il écrit que l'utilisateur organise son transport comme une articulation entre mode de vie et mode de production, c'est-à-dire comme un cas particulier de la mobilité dont on sait qu'elle est une des caractéristiques profondes de notre société. Dès lors, on peut retenir avec Anne Gotman et Henri Raymond (*op.cit.*) que « l'exécution des séquences implique par ailleurs la mise en œuvre d'une gestuelle

⁴ Laboratoire des Sciences Sociales Appliquées à l'Urbain

ritualisée selon un code lié aux modèles culturels de notre société. La mise en évidence de la notion de séquence transport montre donc que, derrière l'apparente réduction automatique et chronométrée du trajet, une réelle complexité des pratiques existe, un ensemble de stratégies dont l'accomplissement engage une gestuelle spécifique ». Il y a alors une autre manière de vivre au cours du transport comme l'a fait comprendre une enquêtée :

« Lorsque nous voyageons, nous avons une autre manière de voir les choses habituellement, nous menons une autre vie que celle de chez nous. Au départ, le transport inspire la peur, la crainte, mais quand il devient régulier, on s'y habitue et par là commence une autre vie dans l'espace du voyage, on a de nouvelles connaissances, on s'adonne à d'autres réalités et se créent de nouvelles habitudes. Souvent on se fait beaucoup d'amis, on réagit autrement : il y a des choses que je n'ai jamais mangé mais par les voyages, je mange par exemple. Avant j'entendais dire qu'on dort sans toit, je ne savais pas dormir à la belle étoile, aujourd'hui c'est

facile pour moi de le faire. On devient tolérant et croyant, on cherche à comprendre. C'est toute une vie qu'il y a dans le transport ». (Assanatou Ogoudélé, commerçante, âgé de 35 ans, mère de trois enfants).

Dans cette veine, on pourra retenir que la mobilité est à la fois un facteur d'enrichissement et de diversification des expériences individuelles, comportant par essence un risque de déstabilisation (Sylvie Fol, 2005). On se rend compte que l'analyse de la demande de déplacements s'appuie à la fois sur une approche désagrégée des comportements individuels et sur une approche systémique, qui met en relation sur un territoire donné les comportements individuels et l'ensemble de l'offre de transport. Comme on peut facilement s'en rendre compte, note Vincent Kaufmann (2005) « la mobilité se situe à bien des égards au cœur de ces processus de transformation. Le nouveau mode de spatialisation des sociétés qui émerge est en effet largement fondé sur l'usage des potentiels de vitesses procurés par les systèmes techniques de transport et de télécommunications ». Cette spatialisation de mode vie est corrélée par une logique de temporalité.

2.1.7. La logique temporelle

Le temps est un facteur qui apparaît à titre essentiel dans le transport et la mobilité. Sa gestion devient une préoccupation majeure pour les acteurs impliqués dans la mobilité en général et le transport et surtout le transit routiers en particulier. En abordant cette considération, Iragaël Joly, Karl Littlejohn (2007) affirment ce qui suit :

« L'étude du temps de transport constitue un outil privilégié de compréhension des comportements de mobilité en relation avec la finalité de ces temps de déplacements : l'activité à destination. Il est donc notre point d'entrée à l'étude de la question plus vaste de la formation des emplois du temps, qui semble d'autant plus complexe dans le contexte actuel de « dérégulation » des temps sociaux et individuels. Notre analyse de la mobilité se concentre sur les temps de transport et les caractéristiques individuelles et de mobilité, puis s'ouvre aux dimensions connexes, telles que les activités poursuivies à destination, le

choix des localisations et la possible réappropriation des temps de transport ».

De la sorte, la gestion de la ressource temporelle implique un comportement d'autant plus complexe que le temps de transport est au centre de nombreuses interactions entre les acteurs au cours du transport. Pour certains à savoir les transporteurs, les commerçants ayant des marchandises en transit, il est question se fonder sur des rationalités pour gagner du temps au regard de la nature des produits (denrées périssables ou fragiles..). Ce rôle particulier du temps de transport positionne l'individu dans un espace et un ensemble d'opportunités où il doit agir ou réagir en tenant compte de ses intérêts. Les acteurs activent la gestion du temps pour réduire le risque de manque à manger que pourrait engendrer la perte de temps pendant le trajet. Les fonctionnaires de police et de la douanière dans ce mode de gestion individuelle de temps agissent dans le sens de tirer profits en actant des stratégies chronophages qui conduiraient à faire perdre de temps aux autres acteurs qui n'en veulent pas. On peut donc rapporter *hic et nunc* les situations réelles liées aux tracasseries sur les axes routiers et qui conduisent à des actes de rançonnement et ou de corruption nonobstant la visée du programme de facilitation, celle qui

consiste à réduire les obstacles au commerce et au transport dans les ports et sur les routes le long du corridor Abidjan-Lagos (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin et Nigéria). Les camionneurs et les voyageurs passent souvent de longues heures d'attente aux frontières ; les véhicules sont immobilisés durant des heures, voire des jours, des semaines et des mois. Voici la réaction d'un transporteur :

« Depuis sept heures que nous sommes arrivés à la frontière, on est encore là en train de subir la merde des policiers et des douaniers qui nous malmènent, nous demandent l'impossible. Nous sommes à leur merci depuis des heures, nous ne savons pas quand pourrons-nous être libérés pour continuer la route. Moi j'ai quitté Ogbomosho au Nigéria et je vais jusqu'à Takoradji, Ghana. Mes marchandises se gâtent déjà. Je suis en perte. Les policiers me disent que mes papiers de transport ne sont valables, le délai de validité a expiré hier et je dois subir une pénalité. Or, je pensais être à la destination depuis hier sinon aujourd'hui histoire de renouveler mes papiers avant mon prochain

voyage. Ils m'ont fait perdre trop de temps sur la route. Les policiers ont estimé que l'argent que je leur ai donné est insuffisant. Les douaniers aussi veulent plus d'argent avant de me laisser partir. Mon argent est fini » (Ogawau Adeshu Ousmane, transporteur Nigérian, âge : 57 ans)

3. DISCUSSION

L'enquête sur le transport routier dans la sous-région ouest africaine a permis de découvrir les interventions technologiques qui sont en train de révolutionner le secteur. Les radars implantés aux abords des artères, les accès numérisés aux services de transport routier, la gestion numérisée de la flotte grâce à la connexion des véhicules à des systèmes digitalisés sont des innovations qui contribuent fortement au développement de l'économie de transport routier dans cette partie de l'Afrique. En partant de la définition donnée à l'innovation par l'économiste J. A. Schumpeter (1972) à savoir, une exécution de nouvelles combinaisons au niveau des produits, des techniques de production, des débouchés, des sources d'approvisionnement ou des structures organisationnelles, nous

pouvons affirmer sans conteste que l'innovation est intimement liée à l'esprit capitaliste, il en est même le moteur et donc, favorise le développement de l'économie. Dans cette perspective le système économique relatif à l'activité du transport routier le long du corridor Abidjan – Lagos tend vers la phase de son expansion pour un changement social fascinant. Des efforts d'investissement restent, pour ce faire, à être déployés en vue d'une véritable émergence des innovations dans l'activité de transport qui pourra, à terme, favoriser la création d'emplois au grand bonheur des jeunes chômeurs. Cela sous-entend que l'état actuel des infrastructures routières n'est pas vraiment prometteur et ne pourra permettre de relever le défi d'une économie de transport routier prospère. Les artères sont, par endroits, abîmées, des installations routières détruites. En l'état, les infrastructures de transport ne sont pas susceptibles de produire des effets positifs sur la croissance des pays ouest-africains. En effet, l'utilité d'une route est d'autant plus forte qu'elle est un système de communication des entreprises qui accroît leur productivité. Les infrastructures routières conduisent à des effets de diffusion de la croissance par le biais des échanges extérieurs en réduisant les coûts de transport entre territoires et les coûts de transaction entre agents éloignés. La Banque mondiale (1996)

considère les infrastructures routières comme des indicateurs de participation aux activités nationales, régionales et internationales. Elles constituent la mesure de l'efficacité économique qui conditionne la réussite de la régionalisation. Comme le souligne Henri François Henner (2000, p.82), l'utilité sociale de ces infrastructures de transport est alors supérieure à l'utilité privée calculée par les acteurs du marché, qu'elle soit mesurée en termes de coûts ou en termes d'utilité marginale de l'acheteur. Les réseaux de transport constituent un élément essentiel de l'articulation spatiale et peuvent attirer aussi d'autres activités économiques d'autres territoires.

Sous d'autres cieux, par cette recherche, l'effort scientifique a également porté sur l'examen des rationalités et des stratégies des acteurs. On pourrait imaginer que le transport routier est une activité banale mais qui draine un nombre important d'acteurs aux comportements guidés par les intérêts particuliers rendant complexe le champ d'actions. Anne Gotman et Henri Raymond, (*op. cit*, p.5) rappellent que « la mise en évidence de la notion de séquence transport montre donc que, derrière l'apparente réduction automatique et chronométrée du trajet, une réelle complexité des pratiques existe, un ensemble de stratégies dont l'accomplissement engage une gestuelle spécifique ». L'examen

du transport et du transit routiers montre que cette activité donne lieu à un « système d'action concret» où se jouent et se déjouent les jeux de pouvoirs des transporteurs, des camionneurs, des commerçants, des policiers, des douaniers qui nourrissent leurs comportements et leurs actions d'intérêts. On peut alors tenter de construire une théorie de mobilité où les logiques seront tenues comme la variable principale qui guide les comportements et les actions des différents acteurs poursuivant des objectifs différents. Partant, on pourra postuler que tout est question de logique lorsque les acteurs poursuivent des objectifs différents pour lesquels ils s'investissent fortement en émettant des rationalités subséquentes. Les théoriciens du choix rationnel⁵ tels que Max Weber (1986), Raymond Boudon (2009) sont parvenus à montrer que, selon le contexte social dans lequel ils se trouvent, les individus sont des sujets rationnels qui orientent leurs actions vers des buts précis en ce sens qu'ils agissent tout en ayant fortement conscience du sens qu'ils donnent à leurs actes. Dans ce sens, on pourra concevoir à la suite de Vincent Kaufmann et Bertrand Montulet (Dir.), (2004, p.7) qu'«au-delà des analyses des phénomènes de congestion urbaine ou

⁵ La théorie du choix rationnel est communément appelée l'individualisme méthodologique

d'usage des modes de transport, la recherche en sciences humaines s'est interrogée sur la manière d'appréhender de manière adéquate les dimensions spatiales et temporelles et sur la juste prise en compte des rythmes, de la vitesse, des territoires et de la technologie dans les changements sociaux qui lui sont concomitants». De la sorte, les quatre logiques d'acteurs que nous avons pu identifier au cours de cette recherche définissent les comportements des acteurs qui, se trouvant dans des situations données, agissent de telle ou telle manière au gré de leurs intérêts ou pour atteindre leurs objectifs. La logique du social, par exemple, fait découvrir le sens et la portée des actes des gouvernants des pays de la CEDEAO qui se sont entendus pour travailler à monter le programme de facilitation du transport et du transit routiers le long de l'axe routier Abidjan-Lagos. Les rationalités et les stratégies qui sous-tendent leurs actions ne laissent pas déceler directement la logique économique qui se cache derrière. Il en est de même pour la logique de spatialisation de mode de vie et la logique temporelle où divergent les rationalités et les stratégies des acteurs. Le transport routier est une espèce d'activités qui plonge le chercheur dans l'analyse des sens des comportements humains qui s'attachent à des référents cognitifs que découvre le

raisonnement scientifique. « Autrement dit, aujourd'hui, la problématique des mobilités dépasse largement la simple question des déplacements pour comprendre les compositions sociales et spatiales que ces déplacements supposent et génèrent» (*Ibid*). La spatialisation des modes de vie à travers le transport routier devient une problématique des sciences sociales. Dans cette optique, il y a lieu de se demander comme l'ont fait Vincent Kaufmann et Bertrand Montulet si «... les questions de mobilité ne sont-elles pas au cœur même des transformations sociales ? La mobilité ne constitue-t-elle pas un phénomène social total au sens de Mauss, qui serait en train de provoquer une transformation sociale globale ? »

CONCLUSION

Au demeurant, cette recherche a permis de découvrir les innovations et les logiques qui émergent dans les interactions entre les différents acteurs à l'occasion de la mise en œuvre du programme de facilitation initié pour faciliter la libre circulation des personnes et biens. Les innovations vont concourir inexorablement au développement de l'économie de transport en Afrique de l'ouest avec l'assurance de la perspective schumpétérienne des innovations. En matière de « dynamique de

groupe », le comportement humain n'est pas anodin, car il est porteur d'une rationalité qui poursuit la réalisation d'un objectif dans une logique donnée. En observant les actions, en examinant les comportements des différents acteurs, cette enquête a permis de cerner les rationalités et les stratégies qui soutiennent les actions et les comportements des acteurs et de déceler les logiques sous-jacentes. Interrogée par les sciences sociales, la mise en place de la politique sous régionale de la libre circulation des personnes et des biens qui sert de levier pour une intégration systématique aux plans politique et économique des pays concernés montre que le transport routier dépasse le cadre élémentaire de mobilité et d'activité pour donner lieu à des transformations sociales, à la spatialisation de modes de vie. Les travaux de Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt (1980) n'ont-ils pas déjà montré que la mobilité induit un « ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré ». Dans cette perspective, le transport routier a une double composante, spatiale et sociale, ajoutent-ils, et apparaît comme « [...] un phénomène social total, c'est-à-dire qu'elle n'est jamais seulement un déplacement mais toujours une action au cœur de processus sociaux de fonctionnement et de changement » (Michel Bassand, 1986, p. 25). S'il est vrai que la

spatialisation des modes de vie est l'une des quatre logiques identifiées par cette recherche, il n'en demeure pas moins qu'elle suscite de beaucoup de réflexions sur les avatars qu'elle engendre. D'un autre côté, la logique temporelle qui oriente les comportements et les actions des acteurs est révélatrice du changement de la manière de formaliser les comportements individuels de déplacements, en les replaçant dans une perspective temporelle plus large, celle où se révèlent les interactions. La logique économique incarne les trois autres logiques (logique du social, logique de spatialisation des modes de vie, la logique temporelle) au regard de la place importante qu'elle occupe dans les comportements, les rationalités des acteurs observés sur le terrain. La logique du social quant à elle est le fondement de l'initiative du programme de facilitation et s'appuie sur l'amoindrissement des règles de contrôle et des frais de dédouanement. Les études sur le transport abondent et chaque y va avec les armes scientifiques qui sont les siennes. Il ne s'agit pas dans le cadre de cette recherche d'écrire l'épistémologie d'une sociologie de transport, ambition hors de mesure avec l'état actuel de nos connaissances. Il s'agit modestement pour nous de réfléchir sur la rationalité qui sous-tend les comportements et les actions des acteurs à l'occasion de la mise en œuvre du

programme de facilitation de la libre circulation des personnes et des biens au regard du rôle capital que joue l'activité de transport des personnes dans la formation sociale ou de son caractère stratégique dans le fonctionnement de la société aujourd'hui. Comme l'ont fait savoir Jean-Jacques Chapoutot et Jacques Gagneur (1973), la « question des transports » est donc, sinon décisive, au moins contemporaine, et la recherche ne peut l'éluider.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Abdo Hassan Maman (2016) « Rôle des infrastructures de transport dans la construction de l'espace économique ouest-africain », in *Mondes en développement*, 2016/4 n° 176 | pages 137 à 152
2. Alter Norbert (2000), *L'innovation ordinaire*, Paris, Presses Universitaires de France.
3. Alter Norbert (2000), *L'innovation : croyances et pratiques*, Paris, PUF, 270 pages.
4. Alter Norbert (Dir.), (2002), *Les logiques de l'innovation : approche pluridisciplinaire*, Paris, La Découverte.

5. Banque Africaine de Développement (2015), *Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et Plan d'actions*
6. Bieber Alain (1969), « Planification des transports et analyse de système, Analyse et Prévision ».
7. Bassand Michel (1986), *Innovation et changement social*, Lausanne, Presses polytechniques romandes.
8. Bassand Michel et Brulhardt Marie-Claude (1980), *Mobilité spatiale. Bilan et analyse des recherches en Suisse*, St. Saphorin, Georgi.
9. Bernoux Philippe (1995), *Sociologie des organisations*, Paris, Editions du Seuil.
10. Blumer Herbert (1969), *Symbolic interactionism, Perspective and method*, California, Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs, New Jersey, University of California Press.
11. Boudon R., (1996), « The “Rational Choice Model”: A Particular Case of the “Cognitivist Model” », in *Rationality and Society*, 8, 2, p. 123-150.
12. Boudon Raymond (2009), *La rationalité*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? ».

13. Cazalis Pierre (1994), « La logique du stratégique » in Timsit Gérard et al., (Dir) (1996), *Les administrations qui changent, Innovations techniques ou nouvelles logiques ?* Paris, Presses Universitaires de France.
14. Chapoutot Jean-Jacques et Gagneur Jacques (1973), « Caractères économiques des transports urbains contribution à une recherche sur le rôle de l'État et des Collectivités locales dans le fonctionnement économique des transports urbains » in *UER Urbanisation - Aménagement*, Grenoble, Université des Sciences Sociales.
15. Crozier Michel et Friedberg Erhard (1977), *L'acteur et le système. Les contraintes de l'action collective*, Paris, Editions du Seuil.
16. Fol Sylvie (2005), *Mobilités des pauvres et rapport au territoire*, Mémoire pour l'Habilitation à diriger des recherches, Université Paris I, Panthéon Sorbonne.
17. Frébault Jean, et al., (1970), *Le marché des transports*, Paris, Editions du Seuil.
18. Friedberg Erhard (1992), « Les quatre dimensions de l'action organisée » In *Revue française de sociologie*, N° 33, Vol. 4, pp. 531-557;

19. Friedberg Erhard (1993), *Le pouvoir et la règle. Dynamiques de l'action organisée*, Paris, Editions du Seuil.
20. Geslin Philippe (2002) « Les formes sociales d'appropriations des objets techniques, ou le paradigme anthropotechnologique » in *ethnographiques.org*, N°1/2002
21. Goffman Erving, (1963), *Comment se conduire dans les lieux publics*, Paris, Economica.
22. Goffman Erving (1984), *Les rites d'interaction*. Paris: Les éditions de minuit.
23. Gotman Anne et Raymond Henri (1982) « Le transport en commun. Une problématique de la vie quotidienne », in *Les Annales de la recherche urbaine*, N°14.
24. Haumont Antoine (1980), « La mobilité dans les modes de vie des citadins », in *L'automobile et la mobilité des Français*, Paris, La Documentation française.
25. Henner Henri François (2000), « Infrastructures et développement », in *Mondes en Développement*, tome 28, n° 109, 79-86
26. Hippel, Eric von (1988), *The sources of innovation*, New York-Oxford: Oxford University Press.

27. Hippel, Eric von (2005), *Democratizing innovation*, Cambridge, Mass.-London: MIT Press.
28. Iragaël Joly et Karl Littlejohn (2007), « Les temps de transport : double regard des approches sociologique et économétrique », 7ème colloque du groupe de travail in *Mobilité spatiale et fluidités sociales de l'AISLF*, Namur, Belgique.
29. Kaufmann Vincent (2005), « Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? in *Cahiers internationaux de sociologie*, Paris, Presses Universitaires de France.
30. Kaufmann Vincent et Montulet Bertrand (Dir.), (2004), *Mobilités, fluidités... liberté ?* Bruxelles, Presses des facultés Saint-Louis.
31. Lannoy Pierre (2003), « L'automobile comme objet de recherche. Chicago, 1915-1940 » in *Revue Française de Sociologie*.
32. Lyon-Caen Gérard (1995) « La logique du social » in Timsit Gérard et al., (Dir) (1996), *Les administrations qui changent, Innovations techniques ou nouvelles logiques ?* Paris, Presses Universitaires de France.
33. Marx Karl (1967), *Fondements de la critique de l'économie politique*, Paris, Editions Anthropos.

34. Montulet Bertrand (1998), *Les enjeux spatio-temporels du social : Mobilités*, Paris-Montréal, l'Harmattan.
35. Rapport de la Commission Economique pour l'Afrique des Nations Unies (2015)
36. Schumpeter Joseph Aloïs (1934), *Théorie de l'évolution économique*, Trad. fr., Paris, Librairie Dalloz, 371 pages.
37. Schumpeter, Joseph Aloïs (1972), *Capitalisme, socialisme et démocratie*. Paris: Payot
38. Sorokin Piritim (1927), *Social Mobility*, New York, Harper and Brothers.
39. Weber Max (1986), *Essais sur la théorie de la science*, Paris, Plon, Trad. de *Aufsätze zur Wissenschaftlehre*, Tübingen, Mohr.
40. Weber, Max (1989), *Essais sur la sociologie de la religion*, Paris, Plon Trad. de *Gesammelte Aufsätze zur Religionssoziologie*, Munich, Mohr.