



LABORATOIRE DE SOCIOLOGIE
D'ANTHROPOLOGIE
ET D'ETUDES AFRICAINES

LASANEA



**REVUE
DEZAN**

NUMERO 017

UAC, Décembre 2019

REVUE DEZAN

NUMERO 17, Décembre 2019

Directeur de publication

Prof. Albert TINGBE-AZALOU

*Chef de la Filière Sociologie-Anthropologie,
Ecole Doctorale Pluridisciplinaire*

Rédacteur en Chef

IMOROU Abou-Bakari

Maitre de Conférences des Universités (CAMES)

Comité Scientifique

Pr. Michel BOKO (Bénin), Pr. Prospère I. LALEYE (Sénégal),
Pr. Albert TINGBE-AZALOU MC (Bénin), Pr. Francis AKINDES (Côte
d'Ivoire), Pr. Maxime Da CRUZ (Bénin), Pr. Thomas BIRSCHENK
(Allemagne), Pr. Yendoukoa Lalle LARE, MC (Togo), Pr. Albert
NOUHOUAYI (Bénin), Gautier BIAOU, MC (Bénin), Pr. Mamoudou
IGUE (Bénin), DANIQUE TAMASSE Roger, MC (Togo), MONGBO Rock
(Bénin), Pr. Issiaka KONE (Côte d'Ivoire), Pr. Séri DEDY, Pr. Elisabeth
FOURN (BENIN), Alkassoum MAIGA (BURKINA FASO) et Pr. Lolouvou
Foly HÉTCHÉLI (TOGO), HOUNGNIHIN Rock

Comité de Lecture

Pr Toussaint TCHITCHI (Bénin), Pr. Sylvain ANIGNIKIN Bénin),
Pr. Paulin T. HOUSSOUNOU (Bénin), Pr. Albert TINGBE AZALOU, MC (Bénin),
Pr Roch Gnahoui DAVID (Sénégal), IGUE Babatundé Charlemagne (Bénin),
MIDIOHOUAN Guy Ossito (Bénin), MEDEGAN Ambroise (Bénin)

Recueil, agencement et mise en forme des textes

TOGBE Codjo Timothée & SOSSOU Tokandé Romuald

DEZAN

NUMERO 017, 2019

UAC, Décembre 2019

Toute correspondance est adressée au :
Comité de Rédaction de la revue DEZAN
01 BP 526 Cotonou, République du Bénin
revuedezean@yahoo.fr

Toute reproduction sous quelle forme que ce soit est interdite et de ce fait passible des peines prévues par la loi 84-003 du 15 mars 1984 relative à la production du droit d'auteur en République du Bénin.

ISSN 1840-717-X DU 4^{ème} trimestre

Dépôt Légal N° 6378 du 4^{ème} trimestre

Ce numéro a été réalisé grâce à l'engagement, aux conseils et observations d'enseignants et chercheurs du Département de Sociologie-Anthropologie et d'autres entités de la Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines de l'Université d'Abomey Calavi.

Nous tenons à témoigner de notre reconnaissance aux **Professeurs Michel BOKO, Guy Ossito MIDIOHOUAN, Ambroise MEDEGAN, Bertin YEHOUEYOU et Maxime da CRUZ.**

Dr. TOGBE Codjo Timothée a assuré le recueil, l'agencement et la mise en forme des textes. Le tout, sous la supervision du Rédacteur en Chef **Dr. Abou-Bakari IMOROU.**

SOMMAIRE

<p>VIH/SIDA ET DESIRS D'ENFANTS CHEZ LES PATIENTS ADMIS A L'HOPITAL GENERAL DE YOPOUGON ATTIE (EX-PMI) DISTRICT D'ABIDJAN (COTE D'IVOIRE)</p> <p>AGOBE Ablakpa Jacob, ADJOUANI Kobenan & KOFFI Koffi Gnamien Jean-Claude</p> <p>JEU DES ACTEURS AUTOUR DU PROCESSUS DE SELECTION DES MENAGES PARTICIPANTS AU PROGRAMME FAMILLE D'ORIGINE DASSA-ZOUME : ENTRE LOGIQUE FORMELLE ET MARGE DE MANŒUVRE</p> <p>Schadrac AGBATO, Raymond Bernard AHOUCANDJINO, & Albert TINGBE-AZALOU,</p> <p>LA RÉPUTATION CONTROVERSÉE DU DĀNXŏMĕ ET DES DĀNXŏMĕNù : LA GUERRE COMME SUPPORT (XVIIe-XIXe SIÈCLE)</p> <p>Justin T. AVOLONTO</p> <p>ENGAGEMENT ET GESTION DES CRISES POLITIQUES ET SOCIALES : FAUT-IL CONDAMNER LES PHILOSOPHES CONTEMPORAINS ?</p> <p>JEAN-JOEL BAH</p> <p>BONHEUR ET RESPONSABILITÉ MORALE CHEZ LEIBNIZ</p> <p>BODO ALATHE MIREILLE</p> <p>ETHIQUE DE VIE ET DEVELOPPEMENT DURABLE : CONSEQUENCES DU VIEILLISSEMENT PRECOSES DES JEUNES DANS LA COMMUNE DE DOGBO AU BENIN</p> <p>Barnabé DENON</p> <p>ANALYSE DU SYSTEME DE VULGARISATION AGRICOLE DU BURKINA FASO : L'EXPERIENCE DE LA REGION DES HAUTS BASSINS</p> <p>Dr. Tionyéfé FAYAMA, Dr Digo Enyota K. D. Jean-Paul AKAKPO-AHIANYO, M. Drissa ZERBO, M. B. Dieudonné SANKARA & Dr. Tionyéfé FAYAMA</p> <p>SOCIÉTÉ CIVILE BÉNINOISE FACE AUX IMAGINAIRES POLITIQUES : MUTATION DES APPROCHES DE L'ENGAGEMENT CITOYEN</p> <p>Patrick HINNOU</p> <p>L'ETHIQUE DE LA RECHERCHE AU BENIN : ENJEUX ET DEFIS D'UNE DECENNIE DE PRATIQUE AU SEIN DES COMITES D'ETHIQUE DE LA RECHERCHE</p> <p>Roch Appolinaire Houngnihin</p> <p>LES ENJEUX DU BICEPHALISME ADMINISTRATIF DE LA FAMILLE FACE A LA PERCEPTION SOCIALE DE L'EGALITE GENRE AU TOGO</p> <p>KABA Essodinamodom</p> <p>DESIR ET QUETE DE LONGEVITE CHEZ LES CADETS SOCIAUX</p> <p>KACOU Fato Patrice</p> <p>LA MAINMISE DU PARTI DÉMOCRATIQUE DE CÔTE D'IVOIRE SUR LA VIE POLITIQUE IVOIRIENNE DE 1951 À 1990</p> <p>Joseph Abo KOB</p> <p>COOPERATION SUD-SUD POUR LE DEVELOPPEMENT AGRICOLE : ETUDE PROSPECTIVE DE LA SOUCHE BRÉSILIENNE DE L'OREOCHROMIS NILOTICUS DANS LE DEVELOPPEMENT DE LA PISCICULTURE IVOIRIENNE.....</p> <p>Félix Kouamé Nanan KOUADIO</p> <p>CONSTRUCTION SOCIALE DU MONOPOLE DANS LA VENTE DE DETRITUS DE NOIX DE COCO A PORT-BOUËT</p> <p>DROH De Bloganqueaux Soho Rusticot & KOUADIO Kouakou Kennedy</p> <p>L'AIDE PUBLIQUE AU DÉVELOPPEMENT DU JAPON À LA CÔTE D'IVOIRE: QUEL BILAN APRÈS TROIS DÉCENNIES D'ACTIVITÉS ? (1980-2010)</p> <p>N'Dri Laurent KOUAKOU</p>	<p>7</p> <p>25</p> <p>41</p> <p>59</p> <p>73</p> <p>85</p> <p>101</p> <p>127</p> <p>147</p> <p>171</p> <p>191</p> <p>203</p> <p>221</p> <p>247</p> <p>267</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

LES LOGIQUES EN ŒUVRE DANS L'ORGANISATION DU CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS (OCAL) POUR LA GESTION DES PERSONNES ET DES BIENS A LA FRONTIERE DE KRAKE	291
KOUIN B. Jaurès	
PERCEPTION DE LA DUALITE (SATISFACTION/ INSATISFACTION) DES ELUS MUNICIPAUX DE PARAKOU PAR RAPPORT A L'EXERCICE DE LA TUTELLE PREFERATORALE	313
Dr. Rodrigue Sèdjrofidé Montcho	
L'OFFRE DE SOINS DE SANTE EN MILIEU INSULAIRE : CAS DE LISSANGA DANS LA SOUS-PREFECTURE DE L'ÎLE MBAMOU (REPUBLIQUE DU CONGO)	331
Lemadre Bellvy NGAYI, Ferdinand NDZANI, Omad Laupem MOATILA, Syviney Franck & Laurel BAKANAHONDA	
LOGIQUES PAYSANNES ET PRATIQUE DE L'AGROFORESTERIE DANS LA LOCALITE D'OUME (Côte d'Ivoire)	351
Dr. N'GORAN Kouakou Gérard & Dr KONE Moussa	
LE RESPECT DES LIBERTES, LES DROITS DE L'HOMME ET LA DISHARMONIE SOCIALE EN COTE D'IVOIRE	375
NOGBOU E. Hyacinthe	
IDENTITE SOCIALE ET DEPIGMENTATION VOLONTAIRE DES PATIENTES CONSULTANT LE SERVICE DE DERMATO-VENEROLOGIE DU CHU DE TREICHVILLE A ABIDJAN EN CÔTE D'IVOIRE	387
Assata TOURE, Amadou OUARTARA, Yves Kambé KAMBE, & Daouda Kouamé KOFFI	
FISCALITE ET MENDICITE AU BURKINA FASO : LE MENDIANT COMME INTERMEDIAIRE FISCAL ET COLLECTEUR D'IMPOTS. UNE ETUDE DE CAS AUTOUR DE LA MOSQUEE DE HAMDALAYE DANS LA COMMUNE DE OUAGADOUGOU	407
Dr Payaïssédé Salfou OUEDRAOGO & Dr Tionyéfé FAYAMA	
INOBSERVANCE THERAPEUTIQUE CHEZ LES ASTHMATIQUES DU CHU DE COCODY-ABIDJAN : ENTRE REPRESENTATIONS SOCIALES DE LA MALADIE ET PERCEPTIONS DE LA PRISE EN CHARGE	427
Kando Amédée SOUMAHORO & KOUAME Kouassi Mathieu	
MAINTIEN DES POPULATIONS SUR LES ESPACES A "RISQUES" A MOSSIKRO : LE CONTROLE ETATIQUE A L'EPREUVE DE « L'UNITE RESIDENTIELLE » ET DU CAPITAL DE SOCIABILITE	441
Bouhi Sylvestre TCHAN BI, Yaa Kra Mensan Ludmilla ADJEI & De Bloganqueaux Soho Rusticot DROH	
OBSERVANCE DES PRESCRIPTIONS SOUS L'INFLUENCE DE STIGMATISATION DANS LA PREVENTION DE LA TRANSMISSION DU VIH DE LA MERE A L'ENFANT A COTONOU	461
DAMASSOH A. Sabine & IMOROU Abou-Bakari (MC)	
UN CHEMIN VERS LA PAIX PERPÉTUELLE : L'APPROCHE PLATONICIENNE DE LA JUSTICE.....	479
Amed Karamoko SANOGO	
CRISE DE L'ETAT, AUTOPRODUCTION DES SOURCES D'EAU ET RISQUES SANITAIRES DANS LES ZONES PERIURBAINES SANS RESEAU PUBLIC	491
Pitaloumani GNAKOU ALI	

LES LOGIQUES EN ŒUVRE DANS L'ORGANISATION DU CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS (OCAL) POUR LA GESTION DES PERSONNES ET DES BIENS A LA FRONTIERE DE KRAKE

KOUIN B. Jaurès

Maître Assistant, Enseignant Chercheur au département de Sociologie-Anthropologie de la Faculté des Sciences Humaines et Sociales de Université d'Abomey-calavi. Laboratoire d'Analyse et de Recherche en Religion, Espaces et Développement. (République du Bénin)
Téléphones : +229 95 05 92 53 // 97 29 96 93. Adresse postale : 03 BP : 1179 Cotonou (Bénin). E-mail : kouinbjaures@yahoo.fr.



Résumé :

L'initiative de la libre circulation des personnes et des biens sur le corridor Abidjan - Lagos constitue une préoccupation majeure en matière d'intégration régionale dont la réussite est tributaire de l'implication des acteurs. Mais, à bien des égards, en fonction des enjeux, les acteurs émettent des rationalités et des stratégies qui contrarient la logique de l'initiative du corridor qui devient un espace de jeux où chaque acteur contrôle son pouvoir et cherche à maximiser son gain en minimisant sa mise. *De facto*, les camionneurs, les voyageurs et les forces de l'ordre s'engagent dans des jeux de pouvoirs marqués par des relations à la fois coopératives et conflictuelles pour la préservation des intérêts particuliers. De là naissent des logiques d'acteurs fondées sur des rationalités soutenues par des stratégies qui obturent la réalisation de l'initiative. L'analyse stratégique et l'approche systémique ont servi de modèles théoriques pour cette enquête dont l'objectif est d'identifier les déterminants qui sous-tendent les logiques en œuvre dans l'Organisation du Corridor Abidjan - Lagos pour la libre circulation des personnes et des biens à la frontière de Kraké, un projet de développement et de l'intégration régionale.

Mots clés : Logique, acteur, transport et transit routiers - libre circulation des personnes et des biens – OCAL.

ABSTRACT

The objective of this survey is to identify the determinants and factors substantiating the logic performed along the Abidjan-Lagos Corridor Organization –ALCO- as these stand as a development and regional integration-oriented project. It focuses activities in the area of free movements of persons and goods. The theoretical pattern followed to achieve this goal is based on Strategic Analysis and the Systemic Approach. Indeed, the Initiative on the Free Movement of Persons and Goods along the Abidjan-Lagos Corridor is a major regional integration concern. Its success depends on its stakeholders. But due to its multiple challenges, the stakeholders raise some rationales and strategies which contrast with the logic guiding the initiative behind the corridor which has become a market place where each stakeholder controls his/her power, seeking to maximize his/her gain while minimizing the input. De facto, truckers, travelers and uniformed personnel engage in a kind of power show marked by cooperative and conflicting relations geared towards preserving peculiar interests. From there emerges that logic of stakeholders based on the rationalities sustained by those strategies sealing the delivery of the initiative.

Keywords: Logic, stakeholder, road transport and transit, free movement of persons and goods, ALCO.

Introduction

La libre circulation des personnes et des biens dans les pays de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), tout en s'offrant comme un champ d'analyse et de recherche, constitue une préoccupation majeure pour l'ancrage de cette institution et le développement socioéconomique des pays membres. En effet, le secteur des transports et particulièrement le transport routier joue un rôle primordial dans l'intégration politique et économique ; il permet le rapprochement des marchés des zones de production de celles de consommation. Selon le rapport de la Commission Economique pour l'Afrique des Nations Unies (2015), 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. Dans cette perspective la fluidité du trafic routier devient un élément capital pour l'accès au marché mondial des produits qui, pour le moins qu'on puisse dire, doivent être compétitifs. Cette fluidité a fait l'objet

d'une problématique classique en sciences sociales qui considèrent qu'elle ne se mesure pas uniquement le champ du travail, mais concerne plus globalement les différentes sphères d'activités et leur agencement spatio-temporel (B. Montulet, 1998). 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 P. 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 A. Gotman et H. 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 ». Dès lors, le transport routier apparaît comme une sphère d'activités économiques et socioprofessionnelles qui suscite un intérêt scientifique pour la sociologie du travail et des organisations reconnues pour l'analyse des actions et comportements des acteurs. Ainsi, partant des travaux de M. Weber (1986, 1989) et de R. Boudon (1996) sur les différentes formes de rationalités, la présente recherche s'évertue à identifier les logiques qui émergent à l'occasion du transport routier le long du corridor Abidjan -Lagos à partir des comportements et des stratégies des acteurs impliqués dans cette activité économique et socioprofessionnelle. Pour y parvenir, nous avons articulé la question de recherche ainsi qu'il suit : comment comprendre les rationalités des acteurs impliqués dans le transport et le transit routiers le long du corridor Abidjan- Lagos ?

A cette question, nous avons émis l'hypothèse que chaque acteur est rationnel suivant la logique qui sous-tend ses actions et comportements. L'objectif de la recherche est de décrire le lien entre les rationalités des acteurs et les logiques qui soutiennent leurs conduites et actes. De façon spécifique, il est question d'une part d'élucider les stratégies des acteurs impliqués dans le programme de facilitation du transport et du transit routiers et, de l'autre, d'identifier les logiques qui sous-tendent les comportements et rationalités des acteurs. Pour ce faire, nous avons effectué une enquête à la station de Sêmê –

Kraké au cours de laquelle nous avons interrogé les acteurs potentiels concernés par l'initiative du corridor suivant une démarche méthodologique courue. L'analyse stratégique de M. Crozier et E. Friedberg (1977) et de Ph. Bernoux (1995) et l'interactionnisme symbolique d'H. Blumer (1969) et d'E. Goffman (1963) ont servi de modèles pour l'analyse des données.

1. Démarche méthodologique de recherche

Elle s'articule autour des points ci-après :

1.1. Univers de la recherche et échantillonnage

Constituent l'univers de la recherche, les autorités politico-administratives (le maire, le commissariat de police, le chef d'arrondissement), les agents de sécurité, les douaniers, les employés de Organisation du Corridor Abidjan-Lagos, les transporteurs, les camionneurs, les passagers et les autres usagers du transport routier. Au total, nous avons identifié quatre types d'acteurs concernés par la recherche à savoir :

- les autorités politico-administratives : elles offrent des services administratifs de base tels que les services relatifs à l'état civil, l'émission de taxes sur les produits commerciaux. Ils sont associés à la mise en œuvre de la politique sous-régionale de la facilitation du transport et transit routiers sur leur territoire ;
- les acteurs du contrôle et de la régulation : ce sont les agents sécurité et les douaniers. Ils assurent le respect du code de la route, le dédouanement des produits en transit et le contrôle des règles relatives à la sécurité et la libre circulation des personnes et des biens sur le corridor ;
- les voyageurs : ce sont les bénéficiaires potentiels de la politique sous-régionale de facilitation de la circulation des personnes et des biens. Font partie de cette catégorie d'acteurs, les camionneurs, les passagers, les conducteurs des bus et taxis et tous autres voyageurs par transport routier ;
- les employés de l'Organisation du corridor Abidjan Lagos investis de la mise en œuvre technique et administrative du programme de la facilitation de la circulation des personnes et des biens.

Sur la base de ces types d'acteurs, nous avons constitué quatre échantillons en utilisant une technique d'échantillonnage mixte à savoir la

méthode de quota et la méthode à choix raisonné. Ainsi, nous avons constitué un échantillon par catégorie d'acteurs et un quota de 70 à 75 % des effectifs a été appliqué pour sélectionner les enquêtés à interroger. Partant, nous avons constitué quatre (04) échantillons qui se présentent comme suit :

- échantillon 1 : il est constitué d'autorités politico-administratives (maire et ses conseillers communaux, le commissariat de police) ;
- échantillon 2 : il est composé d'agents du contrôle et de la régulation (policiers et douaniers en poste sur le corridor) ;
- échantillon 3 : il est composé des voyageurs (camionneurs, des passagers, des conducteurs des bus et taxis) ;
- échantillon 4 : Il est constitué des employés de l'Organisation du corridor Abidjan Lagos chargés de la mise en œuvre du programme.

Les questions adressées aux enquêtés portent sur leur degré d'implication dans la mise en œuvre du programme de facilitation de la libre circulation des personnes et des biens et, par là pour comprendre leurs comportements et les rationalités qui soutiennent leurs actions dans la mise en œuvre du programme. A partir de leurs réactions aux questions et les comportements observés sur le terrain, nous avons pu identifier les logiques sous-jacentes à leurs rationalités et stratégies qui structurent « le système d'action concret » du programme. On comprend mieux leurs actions qui déterminent le fonctionnement réel de l'OCAL, car comme le souligne Ph. Bernoux (*op. cit.*) le système d'action concret qui caractérise le fonctionnement de l'organisation résulte des multiples jeux de pouvoirs et des stratégies qui se tissent entre tous les acteurs. 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 sous-tend le programme. En s'appuyant sur les travaux d'E. 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 d'H. 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 ».

En résumé, on retient que les humains agissent à l'égard des choses en fonction du sens que les choses ont pour eux. Ce sens est dérivé des interactions de chacun avec autrui. 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.

1.2. Les techniques utilisées et les outils de collecte et traitement des données

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. La description, l'analyse stratégique et l'interactionnisme symbolique ont servi principalement de modèles pour interpréter et analyser les données collectées.

2. Présentation et analyse des données

Les données collectées portent sur les variables rattachées au transport routier dans le cadre du programme de facilitation de la libre circulation des personnes et des biens. Ainsi, les informations recueillies ont permis de mieux

comprendre l'initiative du programme qui réunit les pays de la Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) situés sur le corridor Abidjan-Lagos d'une part et les différentes interventions que suscitent sa mise en œuvre au regard du panel d'acteurs qu'il implique.

2.1. Transport et de transit routiers sur le corridor Abidjan-Lagos

Le transport et le transit routiers sur l'axe Abidjan Lagos obéit à des principes qui concernent les pays que traverse cet axe. Il s'agit, en effet, du programme régional de facilitation du transport et du transit routiers 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), 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 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 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 M. Crozier et de Ph. 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. En matière de développement, la libre circulation des personnes et biens restent un levier capital et rassemble les localités en supprimant ou en réduisant les frontières entre les Etats. Les espaces groupés constituent une considération majeure pour le développement qui résulte des actions collectives tel qu'il a été conçu par K. NKrumah (2001) qui a prôné le développement de l'Afrique dans un grand ensemble des micros Etats. Dans

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 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).

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 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.

2.2.1. 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, G. 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, P. 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 émique 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 éprouvons 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, *Insch Alla !* ». M. Y. M., 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 ». (Déclaration de T.A., 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 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

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

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

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.

2.2.2. La logique économique

L'initiative de ce programme a une visée économique en ce sens qu'elle a pour objectif de permettre aux commerçants, 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 sécurités, 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 d'une commerçante de jouets et consommables scolaires interrogée au cours de l'enquête. P. 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 A. Bieber (1969) que J. 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 numériques. En soulignant la logique économique qui se cache derrière le transport, K. 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.

2.2.3. 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. A. Gotman et H. 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'A. 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

⁴ Laboratoire des Sciences Sociales Appliquées à l'Urbain

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 A. Gotman et H. Raymond (*op.cit.*) que

« l'exécution des séquences implique par ailleurs la mise en œuvre d'une gestuelle 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 ». (Déclaration de A. O., 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 (S. 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 V. 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.

2.2.4. 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 routier en particulier. En abordant cette considération, I. Joly, K. 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 » (Déclaration O. A. O., transporteur Nigérian, âge : 57 ans)

3. Discussion

L'enquête sur le transport routier montre bien qu'il est aux confins de plusieurs disciplines. Dans une approche sociologique, il offre un champ d'analyse stratégique où le chercheur peut être amené à dégager les rationalités et les stratégies qui soutiennent les comportements, les pratiques des acteurs qui inscrivent leurs actions dans des logiques propres et bien définies. A travers cette recherche, l'effort scientifique a essentiellement porté sur l'examen des rationalités et des stratégies des acteurs ; il a permis de découvrir les logiques d'actions aux contours complexes sinon significatifs du moins orientés vers des objectifs précis. *De facto*, on se rend aisément compte que les comportements humains obéissent à des référents formels fondés sur des rationalités qui définissent leur sens. 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. A. Gotman et H. 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 M. Weber (1986), R. 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 V. Kaufmann et B. Montulet (Dir.), (2004, p.7) qu' « au-delà des analyses des phénomènes de congestion urbaine ou 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

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

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 V. Kaufmann et B. 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 qui a porté sur le transport et le transit routiers dans l'espace CEDEAO a permis de découvrir 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. En matière de « dynamique de groupe » ou de « fonctionnement des organisations », le comportement humain n'est pas anodin, car il est porteur d'une rationalité qui poursuit la réalisation d'un objectif dans une logique bien déterminée. 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 M. Bassand et M.C. 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 » (M. 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'amointrissement 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 J. J. Chapoutot et J. Gagneur (1973), la « question des transports » est donc, sinon décisive, au moins contemporaine, et la recherche ne peut l'éluder.

Références Bibliographiques

1. Banque Africaine de Développement (2015), *Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et Plan d'actions*
2. Bieber Alain (1969), « Planification des transports et analyse de système, Analyse et Prévision ».
3. Bassand Michel (1986), *Innovation et changement social*, Lausanne : Presses polytechniques romandes.
4. Bassand Michel et Brulhardt Marie-Claude (1980), *Mobilité spatiale. Bilan et analyse des recherches en Suisse*, St. Saphorin : Georgi.
5. Bernoux Philippe (1995), *Sociologie des organisations*, Paris : Editions du Seuil.
6. Blumer Herbert (1969), *Symbolic interactionism, Perspective and method*, California, Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs, New Jersey : University of California Press.
7. Boudon Raymond, (1996), « The "Rational Choice Model": A Particular Case of the "Cognitivist Model" », in *Rationality and Society*.
8. Boudon Raymond (2009), *La rationalité*, Paris : Presses Universitaires de France, coll. « Que sais-je ? ».
9. 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.
10. 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.
11. Crozier Michel et Friedberg Erhard (1977), *L'acteur et le système. Les contraintes de l'action collective*, Paris : Editions du Seuil.
12. Fol Sylvie (2005), *Mobilités des pauvres et rapport au territoire*, Mémoire pour l'Habilitation à diriger des recherches, Université Paris I, Panthéon Sorbonne.
13. Frébault Jean, et al., (1970), *Le marché des transports*, Paris : Editions du Seuil.
14. Friedberg Erhard (1993), *Le pouvoir et la règle. Dynamiques de l'action organisée*, Paris : Editions du Seuil.

15. Goffman Erving, (1963), *Comment se conduire dans les lieux publics*, Paris : Economica.
16. Goffman Erving (1984), *Les rites d'interaction*, Paris : Les éditions de minuit.
17. 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.
18. Haumont Antoine (1980), « La mobilité dans les modes de vie des citoyens », in *L'automobile et la mobilité des Français*, Paris : La Documentation française.
19. 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.
20. Kaufmann Vincent (2005), « Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? in *Cahiers internationaux de sociologie*, Paris : Presses Universitaires de France.
21. Kaufmann Vincent et Montulet Bertrand (Dir.), (2004), *Mobilités, fluidités... liberté ?* Bruxelles : Presses des facultés Saint-Louis.
22. Lannoy Pierre (2003), « L'automobile comme objet de recherche. Chicago, 1915-1940 » in *Revue Française de Sociologie*.
23. 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.
24. Marx Karl (1967), *Fondements de la critique de l'économie politique*, Paris : Editions Anthropos.
25. Montulet Bertrand (1998), *Les enjeux spatio-temporels du social : Mobilités*, Paris-Montréal : l'Harmattan.
26. Nkrumah Kwame (2001), *L'Afrique doit s'unir*, Paris : Éditions Présence Africaine.
27. Rapport de la Commission Economique pour l'Afrique des Nations Unies (2015)
28. Sorokin Piritim (1927), *Social Mobility*, New York: Harper and Brothers.
29. Weber Max (1986), *Essais sur la théorie de la science*, Paris : Plon, (Trad. de *Aufsätze zur Wissenschaftlehre*, Tübingen, Mohr).
30. Weber, Max (1989), *Essais sur la sociologie de la religion*, Paris : Plon (Trad. de *Gesammelte Aufsätze zur Religionssoziologie*, Munich, Mohr).

NOTE A L'INTENTION DES CONTRIBUTEURS

DEZAN est la revue scientifique du Département de Sociologie-Anthropologie de la Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines de l'Université d'Abomey-Calavi au Bénin. De sa dénomination «dézan» signifiant «rameau» en langue béninoise «fɔngbé», elle est représentative de la symbolique du changement social en culture africaine. De ce fait, la **Revue DEZAN** se donne pour vocation première de contribuer à une configuration décloisonnée des sciences de l'homme et de la société, pour une synergie transversale et holistique génératrice d'une interdisciplinarité plus fertile à un développement convergent où l'endogène et l'exogène sont en parfaite cohésion. Elle paraît au rythme de deux numéros par an. Les articles y sont rédigés en français, anglais, allemand, ou en langues nationales africaines.

Le comité de lecture est habilité à accepter pour publication ou non les articles soumis. Chaque article est résumé en une page au plus assorti de cinq mots clés du travail. Le manuscrit de 20 pages au plus est soumis en exemplaire original, recto seulement, saisi à l'intérieur d'un cadre de frappe 21 x 29,7; police Times New Roman, point 12, interligne 1,5. Il est accompagné d'un CD-RW ou d'une clé USB comprenant les données. Chaque auteur est appelé à donner son adresse électronique et son institution d'attache. Les cartes et les croquis sont scannés et notés de façon consécutive.

L'usage de l'Alphabet Phonétique International pour transcrire les termes en langues nationales est vivement conseillé. Les références bibliographiques dans le texte sont faites selon l'approche Van Couver ou Harvard dans une parfaite harmonie selon le choix de l'auteur. Chaque auteur apporte une participation de 30.000F.



ISSN 1840-717-X DU 4ème trimestre
Dépôt Légal N°6378 du 4ème trimestre

Impression : Centre des Publications Universitaires
(Université d'Abomey-Calavi) Tél. : (00229) 95 91 57 61
République du Bénin