



Université d'Abomey-Calavi (UAC)

Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines  
(FLASH)



Ecole Doctorale Pluridisciplinaire (EDP)

Filière : Sociologie-Anthropologie

Option : Sociologie de Développement

-----  
Mémoire de Diplôme d'Etudes Approfondies (DEA)

Sujet :

**PERCEPTIONS ET VECUS DE LA  
CORRUPTION ROUTIERE SUR L'AXE  
COTONOU - HILLACONDJI**

Réalisé par :

Gilles OUENDO

Sous la Direction de :

Prof. Dodji AMOUZOUVI H.

Maître de Conférences des Universités  
(CAMES)

**Membre de jury**

Président : Prof Albert NOUHOUAYI

Rapporteur : Prof Dodji AMOUZOUVI

Examineur : Dr. Monique OUASSA-KOUARO

**MENTION : Très Bien**

**Soutenu le 05 Juin 2014**

## Sommaire

Résumé .....	9
Introduction.....	10
Première partie : éléments théoriques et méthodologiques de la recherche ...	13
Deuxième partie : la corruption au Bénin : un phénomène social dynamique et évolutif.....	37
Troisième partie : l'axe Cotonou-Hillacondji : champ privilégié pour une étude de la corruption routière .....	55
Conclusion.....	73
Références Bibliographiques.....	75
Annexes .....	78
Table des matières.....	85

## Avant- propos

La complexité du phénomène de la corruption et ses effets nécessitent l'attention de la communauté scientifique. Toutes les réponses ou approches de solutions envisagées n'ont pas encore permis de parvenir à une maîtrise du phénomène. Il est donc nécessaire pour les hommes de science de se pencher sur la question de façon holistique et donc dans une perspective pluridisciplinaire. C'est dans ce cadre que la Chaire UNESCO des Droits de la Personne et de la Démocratie en collaboration avec la Faculté des Lettres Arts et Sciences Humaines (FLASH), la Faculté des Sciences Economiques et de Gestion (FASEG), la Faculté de Droit et des Sciences Politiques (FADESP) et de l'Ecole Nationale d'Administration et de Magistrature (ENAM) de l'Université d'Abomey-Calavi, a initié le projet intitulé « *Traitement sociétal de la corruption au Bénin* » ; avec l'appui des Fonds Compétitifs de Recherche de l'Université d'Abomey-Calavi. La production du présent mémoire dans sa phase de terrain a donc bénéficié de l'accompagnement dudit projet. C'est alors le moment pour nous de rendre hommage à l'ensemble des parties prenantes du projet. Ce soutien et cet accompagnement ont été d'une grande importance pour nous dans le cadre de la conduite du présent travail.

## ***In memorium***

*Ce présent travail est dédié à mon feu père. Ton humilité, ta modestie et ton honnêteté m'inspireront toujours. Ma réussite scolaire et sociale te préoccupaient beaucoup, tu aurais sûrement voulu lire ce document, mais hélas... !*

# Dédicace

*A ma bien aimée Naomi,*

*A ma maman Esther,*

*A mon fils Cessi*

## Remerciements

J'adresse mes sincères remerciements à tous ceux qui ont apporté leur assistance pour la production de ce travail. Je remercie particulièrement :

- ✓ le Professeur Dodji AMOUZOUVI, pour son accompagnement et toutes les orientations pour aboutir à ces résultats ;
- ✓ les enseignants de l'Ecole Doctorale Pluridisciplinaire de la FLASH, pour la qualité de leurs enseignements ;
- ✓ le Professeur Albert NOUHOUAYI, pour sa détermination à accompagner la jeunesse sur le chemin de la science ;
- ✓ le Conseil Scientifique de l'Université d'Abomey-Calavi pour son soutien ;
- ✓ le professeur Noël GBAGUIDI et tous ses collaborateurs de la Chaire UNESCO, pour leur soutien et accompagnement dans le cadre du projet « *Traitement sociétal de la corruption au Bénin* ;
- ✓ les Docteurs Jacques AGUIA-DAHO et SINA Ilyass, pour leur accompagnement ;
- ✓ M. Joakim d'ALMEIDA et Mme Patricia OUENDO, pour leur soutien ;
- ✓ M. Jacques ADEGBIDI, Guy ADEGBIDI et Victoire ADEGBIDI, pour leur soutien ;
- ✓ les membres du Programme Initiatives pour l'excellence pour leur marque de solidarité ;
- ✓ M. Océni SOUBEROU, pour ses multiples conseils ;

## **Liste des sigles et acronymes**

**ANLC** : Autorité Nationale de Lutte contre la Corruption

**CMVP** : Cellule de Moralisation de la Vie Publique

**FLASH** : Faculté des Lettres Arts et Sciences Humaines

**FONAC** : Front des Organisations Nationales de lutte contre la Corruption

**IGE** : Inspection Générale de l'Etat

**NLTPS** : Etude Nationale de Perspective à Long Terme

**OLC** : Observatoire de Lutte contre la Corruption

**ONG** : Organisation Non Gouvernementale

**PAAQ** : Programme d'Assurance d'Amélioration Qualité

**SONACOP** : Société Nationale de Commercialisation des produits Pétroliers

**TI** : Transparency International

**UAC** : Université d'Abomey-Calavi

**UNESCO** : Organisation des Nations Unies pour l'Education la Science et la Culture

## Liste des tableaux et figures et schémas

<i>Tableau I : Centre de documentation parcourus et type d'informations recueillies .....</i>	<i>32</i>
<i>Tableau II : Répartition des enquêtés.....</i>	<i>34</i>
<i>Tableau III : Calendrier de recherche.....</i>	<i>36</i>
<i>Tableau IV : Répertoire de discours qui entretiennent la corruption.....</i>	<i>50</i>
<i>Tableau V : Point statistique des postes de contrôle sur l'axe Cotonou-Hillacondji.....</i>	<i>57</i>
<i>Figure I : Fréquence de présence des corps de contrôle sur l'axe .....</i>	<i>63</i>
<i>Figure II : Visage du respect ou non des normes par les chauffeurs.....</i>	<i>65</i>
<i>Schéma I : Cadre conceptuel.....</i>	<i>28</i>

## **Résumé**

La présente étude met en exergue les perceptions et vécus de la corruption routière sur l'axe routier Cotonou-Hillacondji, à travers les interactions entre les acteurs en présence. Il s'agissait de savoir comment les acteurs se représentent le phénomène de la corruption routière sur l'axe. Les hypothèses de recherche introduisent des relations entre les perceptions et vécus et les stéréotypes existant sur les différentes catégories d'acteurs. Elles mettent également en lumière l'émergence de langage issu des perceptions favorisant l'ancrage social du phénomène. Les données ont été produites à partir des observations et des entretiens sur un échantillon constitué d'agent de contrôle routier, de chauffeurs, de responsables syndicales de transporteurs, de passagers. A l'issue des analyses, il ressort que le phénomène de la corruption reste une réalité historique et complexe au Bénin d'une part. D'autre part, le phénomène de la corruption routière sur l'axe Cotonou-Hillacondji, à travers les perceptions et vécus met en jeu des échanges monétaires, des échanges fondés sur les repères sociaux et les contraintes de l'activité professionnelle de l'agent de contrôle et du chauffeur. Ces acteurs sont donc pris dans un rapport prédéterminé caractérisé par des logiques de négociation, de transaction, d'influence réciproque et d'entraide. A la lumière des ces résultats nous pouvons dire que, s'il est vrai que le phénomène de la corruption routière est préjudiciable au système des transports, on remarque aussi que les acteurs du système en tirent des avantages importants.

**Mots clés** : *Corruption routière, perceptions, vécus, Cotonou- Hillacondji*

## **Abstract**

This research underlines the perceptions and experiences related to the road corruption on the main road Cotonou-Hillacondji, through the interaction of the stakeholders. It was about knowing how the social agents perceive the road corruption phenomenon over this main road. The research hypotheses set the relations within the perceptions and experiences and the stereotypes that exist among the diverse categories of actors. They also highlight the emerging speeches from the perceptions favoring the social rooting of the phenomenon. The data have been generated from observations and interviews from a sample made of the road checking agents, the drivers and truckers, the drivers' leaders unions and the passengers. At the end of the analyses, it is brought out that, in one hand, the corruption phenomenon remains an historical and complex reality in Benin. In other hand, it puts at stake, through the perceptions and experiences, the money exchanges, the exchanges based on the social bench marks and the professional constraints of the checking agent and the driver. These actors are therefore engaged in a predetermined relationship marked with dealing, transaction, reciprocal influence and mutual aid rationales. In light of these results, it can be said that, not only, is the road corruption phenomenon harmful to the transport system but also the actors of the system take some important advantages.

**Key words:** *Road corruption, perceptions, experiences, Cotonou-Hillacondji*

## **INTRODUCTION**

Le lien entre la corruption et le développement a largement été au cœur des débats en Afrique en général et au Bénin en particulier. En effet la question de la corruption reste une préoccupation majeure qui agite la vie de toutes les Nations au monde, l'ampleur de ce phénomène est partagé par tous les acteurs sociaux, qu'ils soient simple citoyens, fonctionnaires du secteur privé comme du public. La corruption a été longtemps identifiée comme l'un des obstacles au développement. Elle prend de nombreuses formes et touche pratiquement l'ensemble des paliers de la réalité sociale et reste un phénomène complexe difficile à définir et à caractériser. Les pratiques de corruption sont devenues des faits de société qui touchent tous les secteurs, à telle enseigne qu'Olivier de Sardan (1999) évoque la terminologie de « complexe de corruption »

La corruption, parce qu'elle affaiblit les institutions, concourt à la création d'un environnement juridique, social, institutionnel et économique; caractérisé par l'incertitude, l'arbitraire, toutes choses naturellement défavorables au développement. (Hounkpe, 2010). Ces nombreuses conséquences, font d'elle un phénomène qui n'est pas de nature à favoriser une stabilité sociale, qui pourtant est un élément capital pour le développement. Durkheim (1937) n'a t'il pas précisé qu'aucune société ne peut durer et se pérenniser dans le temps sans un minimum de cohésion sociale entre les membres et les institutions qui la composent. C'est dire donc que la cohésion sociale est une base primordiale pour le développement de toutes sociétés humaines.

En réalité avec la poussée démographique et l'urbanisation sans cesse croissante de nos villes, cette problématique de cohésion sociale devient de plus en plus un défi à relever. Assurer la sécurité des populations à travers le contrôle routier et la régulation de la circulation routière reste une responsabilité majeure des pouvoirs publics. Mais cette mission républicaine a tôt fait de favoriser l'émergence de formes de déviations sociales. Ainsi la corruption routière naît

avec la nécessité d'assurer la sécurité et le contrôle sur les axes routiers, toute chose qui participe à une régulation sociale. La route est devenue un lieu de prédilection pour les actes de corruption. La forte concentration du trafic routier sur l'axe Cotonou- Hillacondji reste une situation favorable à l'émergence de comportements corruptifs des agents publics chargé du contrôle routier. Dans ces conditions le rôle de répression, de sensibilisation et d'éducation dévolu aux agents publics chargés d'assurer le contrôle routier et de réguler la circulation routière n'est plus forcément assuré dans les règles de l'art. Mais en réalité le phénomène de la corruption routière fait appel à l'action de plusieurs acteurs, qui chacun dans sa rationalité participe à faire d'elle un phénomène généralisé. Bako (2005) fait remarquer dans cette perspective qu'en Afrique de l'ouest la douane, la gendarmerie et la police apparaissent toutes comme des sites de la corruption institutionnalisée, banalisée et à grande visibilité, dont la manifestation est la généralisation du rançonnement sur les routes. Les premiers entretiens exploratoires effectués dans le cadre de cette étude font constater que sur vingt cinq personnes approchées, vingt deux ont été déjà victimes ou ont déjà participé à un acte de corruption routière. Selon une étude réalisée par l'Observateur de Lutte Contre la corruption (OLC) en 2011 sur la perception de la corruption au Bénin, sur deux cent quatre vingt onze (291) enquêtés, 75% estime que l'acte de corruption intervient le plus souvent lors des contrôles sur les voies publiques et lors des passages de frontière. Il apparaît donc clairement que ce phénomène prend de l'ampleur, se généralise et mérite d'être étudié. De plus le phénomène de la corruption routière reste une réalité qui est très décriée par l'ensemble des acteurs du secteur routier, pourtant le phénomène est entretenu par ces mêmes acteurs. Un paradoxe qui inspire réflexion et appelle le sens de compréhension de la communauté scientifique.

Il s'agit donc à travers la présente étude portant sur les « *perceptions et vécus de la corruption routière* » de ressortir les différentes représentations, les discours

et les mécanismes autour de la corruption routière. Le travail est organisé autour des différentes articulations théoriques de la question de la corruption en général et celle routière en particulier, ensuite des considérations méthodologiques ayant favorisé la production des données, qui s'articulent autour des facettes globales de la corruption, mais aussi de façon particulière sur les acteurs du phénomène de la corruption routière, ensuite sur ses formes et manifestations et enfin sur les différentes perceptions qui expliquent son ancrage social.

PREMIERE PARTIE

***ELEMENTS THEORIQUES ET  
METHODOLOGIQUES DE la  
recherche***

## **Chapitre I : Eléments théoriques de la recherche**

### **1-1 Problématique**

Le développement reste une préoccupation de tous les Etats. Ils cherchent les voies et moyens pour y parvenir. Identifier tout ce qui constitue un obstacle au développement reste alors un défi majeur à relever. En effet parmi les multiples situations considérées comme obstacles au développement figure le phénomène de la corruption, qui depuis des décennies influence fortement tous les dispositifs de développement mis en place au Bénin comme dans d'autres pays en Afrique et dans le monde. Elle apparaît comme l'un des maux qui minent le Bénin et hypothèque son développement. La lutte contre la corruption et autres infractions assimilées reste depuis les indépendances au Bénin une réelle préoccupation. Si les Etudes Nationales de Perspective à Long Terme projettent la vision Bénin en 2025 comme : 'un pays-phare, un pays bien gouverné, uni et de paix, à économie prospère et compétitive, de rayonnement culturel et de bien être social' (NLTPS, ALAFIA 2025) ; la lutte contre la corruption s'avère indispensable pour la réalisation de cette noble vision. Les gouvernants, les Organisations Non Gouvernementales (ONG), les partenaires au développement tous se mobilisent pour faire de la lutte contre la corruption une activité importante. Au Bénin, la mise en place des commissions d'enquêtes n'a pas endigué le phénomène qui s'est accentué au point de conduire à la banqueroute de l'Etat en 1989 (Banegas, 2003). Il prévalait à l'époque une habile instrumentalisation de l'économie de transit qui fournissait une confortable rente de situation aux caciques de l'Etat-Entrepôt (Vittin, 1999). Ainsi une multitude de dispositifs institutionnels sont mis en place pour mener cette lutte, qui à la lumière de la persistance et de l'ampleur qu'a prise le phénomène n'a pas comblé véritablement les attentes. Ceci rend compte non seulement de la complexité du phénomène mais également de la variabilité de ses formes. Dans ce sens, Gbewopo (2006), abordant la question des déterminants de la

corruption, montre que des analyses de plus en plus approfondies permettent de comprendre non seulement l'étendue du phénomène mais aussi sa variabilité à travers le temps suivant les pays ou encore les continents. Dans ces conditions, il apparaît impertinent d'aborder le phénomène dans une approche globalisante. Ainsi tenir compte de ses spécificités d'un domaine à l'autre favorise une compréhension plus objective et ciblée, offrant de ce fait des possibilités d'adapter les dispositifs de lutte aux différentes facettes que présente le phénomène de la corruption. Pour ce qui nous concerne, dans le cadre de la présente étude, c'est la forme routière que prend la corruption qui fera objet d'analyse. En effet, considéré comme facteur de développement, le secteur des transports demeure incontournable et indispensable pour les autres secteurs de la vie sociale. Qu'il s'agisse du transport des marchandises ou de la circulation des personnes, le trafic routier est un important levier de développement. Son contrôle et sa régulation sont donc aussi importants pour garantir la sécurité et le bien être de tous les citoyens. Il appartient donc aux pouvoirs publics de mettre en place des dispositifs pour assurer ce contrôle. Ainsi, dans l'exercice de cette fonction régaliennne du pouvoir public, des formes de déviance sociales naissent. C'est donc dans la perspective d'assurer le contrôle et la régulation routière que la corruption routière prend corps. Ce phénomène prend d'ampleur en se généralisant. Elle reste une réalité ancienne au Bénin, dans la mesure où la lutte contre cette forme de corruption a commencé depuis la période révolutionnaire (1972- 1989), elle s'est accentuée avec la radiation d'agent de sécurité publique prise en flagrant délit de rançonnement des usagers de la route. Il faut dire que le renouveau démocratique n'a pas interrompu le processus mais l'a consacré à travers deux actes juridiques. Bako (2005). La corruption routière au Bénin, comme dans la plupart des pays africains, est liée au contexte politique et économique, mais également aux valeurs culturelles générales qui en font soit un délit soit une forme de "débrouillardise" largement acceptée. Ainsi les pratiques de la corruption routière dans la ville de Cotonou font observer un

écart entre les discours et les mesures annoncés par les autorités en charges de la question et les comportements des différents acteurs. Quoi qu'on dise le phénomène prend de l'ampleur. Remarquons avec Bio Tchané (2000) que le racket sur les routes au Bénin est un véritable frein au développement économique à l'innovation et aux gains de productivité. Il a montré à travers son œuvre la relation entre la corruption routière et la dégradation du pouvoir d'achat des consommateurs au Bénin. Pour lui la corruption routière conduit le béninois à payer plus cher leurs biens de consommation car les faux frais représentent toujours une surtaxe imposée au consommateur final. Cependant, ce phénomène ne cesse de s'enraciner dans le quotidien des béninois, au point d'être banalisé et de rentrer dans les mœurs. Déjà, Doucin (2005) a montré que des traits culturels propres aux sociétés des pays, particulièrement africains, prédisposeraient à des pratiques de corruption : culture de l'échange, " la personne avant l'institution ", principe des faveurs et contre-faveurs, attitudes ostentatoires, échanges de cadeaux. Il va plus loin en expliquant que des études d'anthropologie montrent la porosité des frontières entre corruption et clientélisme, ce dernier étant considéré comme un mode de fonctionnement social jugé normal. A côté de cette position de Doucin, il est apparu lors des entretiens exploratoires que les différents acteurs, qu'ils soient simples usagers de la route, qu'ils soient transporteurs, '*taximan*', conducteurs de taxi moto (*zémidjan*), et agents de forces publiques, tous condamnent unanimement le phénomène de la corruption routière et estiment qu'il est important « de couper ce mal à la racine ». Mais en réalité où se trouve cette 'racine', si nous sommes d'accord qu'il n'y pas de corrompu sans corrupteur. Le phénomène a donc un ancrage analysable dans une perspective mobilisant donc un jeu d'acteurs aux intérêts et stratégies bien précis (Crozier et Freidberg, 1977). C'est dire donc que c'est dans l'interaction combinée entre corrompu et corrupteur sur la route que la corruption est rendu possible. Néanmoins, il faut remarquer que dans cette interaction il existe des rapports de forces, des formes de relations de type

particulier. Ainsi dans l'analyse et la compréhension de la question de la corruption routière il est pertinent d'intégrer des réalités liées aux abus de pouvoirs, liées aux comportements des individus, notamment : les relations personnelles ou liens familiaux, le gain facile, le statut social...

De même le pouvoir discrétionnaire des agents de contrôle routier ou de régulation routière induit des comportements de rente. Concilier alors le pouvoir étatique et son propre intérêt sans en abuser reste le défi permanent à relever par le fonctionnaire chargé du contrôle routier. Dans le même ordre d'idée Monjardet (2006) fait remarquer que des travaux sociologiques sur la police mettent l'accent sur le phénomène de cette « discrétion policière » et de « l'inversion hiérarchique », qui placent les agents de terrain dans une position leur permettant de disposer d'une grande marge de manœuvre dans la sélection des situations à réprimer, de sorte que les initiatives de supérieurs hiérarchiques dépendraient fortement de l'action de l'exécutant. Dans ces conditions les usagers de la route à Cotonou et dans les autres contrées du Bénin s'installent dans une certaine passivité et vivent donc et entretiennent eux-mêmes la corruption routière comme si c'était une fatalité. Vouloir donc dénoncer ou s'opposer à un acte de corruption sur la route reste alors peine perdue. Dans ce sens Karamoko (2009) met en lumière la suprématie des agents de contrôle routier dans les interactions avec les usagers. Il estime donc que les agents de contrôle sont dans une relation inégalitaire, en position de force par rapport aux usagers qu'ils verbalisent ; ainsi une protestation trop véhémente peut être interprétée comme un outrage à un agent public dans l'exercice de ces fonctions. L'auteur poursuit en montrant que dans les pays où l'illettrisme est encore un phénomène très répandu, les usagers n'ont en générale qu'une connaissance approximative des nombreux textes réglementaires. Les agents de contrôle sont de ce fait, seuls juges de la légalité des comportements, et ils appliquent les textes soit avec rigueur absolu, soit partielle ou sélective en fonction de la

disposition de l'usager à négocier un arrangement. Mieux, même le fait d'être en règle ne dispense pas l'usager à se préparer à corrompre les agents, tant les formalités sont nombreuses et tant les interprétations par les agents peuvent être intentionnellement fallacieuses. Klitgaard (1988), de son côté, parlant de la situation à Hong Kong, montre que les chauffeurs de taxi et conducteurs de camions arrosaient fréquemment la police pour arranger les choses en cas d'infractions et pour ainsi échapper aux poursuites ou écoper d'une amende moins lourde. Dans la même perspective, le rançonnement est devenu si endémique au Bénin que par exemple pour les véhicules en transit part le port de Cotonou, l'Etat a fini par procéder à l'instauration des frais d'escorte unique pour traverser le Bénin. Ce groupage de « faux frais routiers » (nom pour la corruption au poste de contrôle) en « frais d'escorte », permet de dédommager la police, la gendarmerie et la douane routière pour la « perte de recettes » de rançonnement que cela occasionne aux agents de terrain. (Bako 2007).

Cette situation est préoccupante et mérite donc réflexion dans la mesure où on est amené à se demander si la corruption en général et celle routière en particulière tant à s'institutionnaliser. Ainsi toute action de lutte visant à maîtriser le phénomène aura tendance à voir son efficacité remis en cause. Or l'efficacité d'une institution passe par son acceptation et sa légitimité dans le rang des acteurs pour qui elle existe. A ce niveau Blundo et Oliver de Sardan (2007), ont insisté sur le fait que la lutte contre la corruption, quelque soit le moyen employé, est un instrument du pouvoir ; il est inimaginable qu'un groupe au pouvoir décide de mettre en place un dispositif de lutte contre la corruption qui lui porterait tort ou l'anéantirait. Ces auteurs poursuivent et estiment que ce pouvoir ne luttera contre la corruption qu'à condition et de manière à ce que cela la serve, en se tenant à l'abri des effets secondaires du mécanisme. Mieux, dès lors que la lutte contre la corruption a été imposée par les Bailleurs de fonds, elle est devenue un enjeu encore plus complexe. D'où des mécanismes subtils, qu'il

s'agisse de créer un organe permanent ou temporaire, normal ou exceptionnel, interne ou externe. Tous peuvent, selon les circonstances, jouer le rôle officiellement attendu d'eux, ou se révéler dangereux pour ceux là même qui les mettent en place. Alors que les politiques internationales mettent en avant le « coût de la corruption », c'est la balance entre ce que risquent le chef d'Etat et ses alliés par rapport à ce que peut leur rapporter la lutte contre la corruption qui compte dans l'arène politique nationale.

L'ensemble des positions empiriques et théoriques présenté ici, nous place en face d'un phénomène complexe qui ne saurait être étudié en dehors des acteurs qui participent à sa construction. Pour cela, la présente étude se focalise sur les *« perceptions et vécus de la corruption routière sur l'axe Cotonou-Hillacondji »*. De ce fait, il devient pertinent à travers, cette étude de savoir en quels termes se construisent les perceptions et les vécus de la corruption routière sur cet axe routier. Et donc comment les acteurs de la route se représentent ce phénomène ?

L'étude fait avant tout le point des différents acteurs de la corruption routière et mettra en lumière le profil de ces différents acteurs. Quels sont les éléments qui structurent les relations entre les différents acteurs. Il s'agira aussi, non seulement de mettre en exergue les discours et logiques émanant du vécu des acteurs de la corruption routière mais également de ressortir les stéréotypes qui se construisent sur les différents groupes d'acteurs que mobilisent le phénomène de la corruption routière.

### **1.1.1-Hypothèses de recherche :**

- l'ancrage social du phénomène de la corruption explique son influence sur les domaines de la vie sociale au Bénin ;
- les groupes d'acteurs de la route sont victimes de stéréotypes qui découlent des perceptions et vécus de la corruption sur l'axe routier ;
- le langage favorable à l'ancrage social du phénomène, est fonction des perceptions et vécus de ce dernier.

### **1.1.2-Objectifs de recherche**

L'objectif général poursuivi dans le cadre de cette recherche est de comprendre les perceptions et les vécus des acteurs autour de la corruption routière sur l'axe Cotonou- Hillacondji.

Spécifiquement il s'agira de :

- Présenter les dimensions sociales de la corruption au Bénin;
- Identifier les acteurs de la corruption routière en fonction des stéréotypes en présence;
- Présenter les formes de langage issues des perceptions et vécus de la corruption routière qui favorisent son ancrage social.

## **1.2 Nature de l'étude**

La présente étude a une dimension fortement qualitative. Ceci est fonction de la nature des données collectées d'une part, et des exigences du traitement de ces données d'autre part. Il est question ici d'observer des acteurs sociaux autour du phénomène de la corruption routière et décrire leurs perceptions. La phase empirique combine une double articulation: la partie documentaire est consacrée à la production d'une documentation sur la question de la corruption en générale et celle routière en particulier ; les entretiens réalisés ont permis de rendre disponible des données relatives à la perception des différents acteurs à travers

les discours et logiques en présence. Toutefois quelques données quantitatives disponibles ont complété celles qualitatives.

### **1.3 Justification du choix du sujet**

Etudier la corruption aujourd'hui, reste avant tout un défi dans la mesure où elle est devenue un phénomène banal mais bien ancré dans toutes les sphères de la vie sociale au Bénin. Le secteur routier est l'un des secteurs où la corruption est très répandue. De plus en plus, aller payer une contravention au commissariat après une infraction devient l'exception « *tout peut se régler sur place* » tant que les parties (l'utilisateur de la route et l'agent public) y trouvent leur compte. Cette forme de corruption prend corps dès lors que le contrôle routier devient une exigence dans les grandes villes de notre pays le Bénin. En effet sur l'axe Cotonou- Hillacondji chaque jour on observe des cas de rançonnement d'utilisateurs de la route, qui de leur côté, par leur accommodation vivent ce phénomène comme une normalité. L'observation de cette situation amène à se demander ce qu'est désormais la norme en matière de comportement de l'agent public chargé du contrôle routier et quelle est la responsabilité de l'utilisateur ? Dès lors que le phénomène de la corruption routière est devenu un phénomène de société généralisé, et qui peut influencer les pratiques ou se confondre à elles dans la société ; il y a un intérêt pour le scientifique à l'étudier. Toutes ces considérations suscitent un intérêt pour la recherche au service d'une sociologie de développement en perpétuelle évolution.

Ainsi cette recherche se propose de fournir des éléments d'analyse sur les perceptions et les vécus de la corruption routière par les acteurs afin de renforcer le niveau de compréhension sur ce phénomène, qui reste avant tout l'une des préoccupations de développement agitée aussi bien sur le plan national qu'international

## **1.4 Délimitation thématique**

Le sujet, objet de la présente recherche touche avant tout une question majeure de développement. Parler de la corruption en générale et celle routière en particulière relève d'un cadre théorique répondant aux préoccupations actuelles de la sociologie de développement. La présente étude se focalise sur les perceptions et les vécus des différents acteurs au cœur du phénomène de la corruption routière sur l'axe Cotonou- Hillacondji. Il s'agira donc de partir des vécus qui se matérialisent par les manifestations et formes du phénomène pour mettre en exergue les logiques et représentations internes à chaque groupe d'acteurs. Cet exercice nous amène à établir le profil de ces acteurs que nous mettrons en relation avec les différentes perceptions pour appréhender les éléments explicatifs de l'ancrage sociale du phénomène de la corruption routière. Il est question donc d'une recherche qui produit et analyse les données telles que les paroles écrites ou dites et les comportements observables des personnes (Assaba, 1998).

## **1.5 Quelques axes actuels de la question**

L'ébauche d'une problématique sur la question de la Corruption, renvoie à l'exploration de la documentation produite sur cette question. Ce phénomène agite la vie de presque toutes les Nations au monde, et est donc vue comme l'un des obstacles majeurs au développement. Dans ce sens Gbewopo, Chambas et Combes (2006), établissent une relation entre la corruption et la mobilisation des ressources publiques. Ils ont identifié la corruption comme l'un des facteurs fragilisant la mobilisation des ressources publiques. Ils vont plus loin en montrant que dans un contexte de corruption généralisée, les agents quelque soit leurs positions dans l'administration n'hésitent plus à se livrer à des actes de corruption. L'environnement institutionnel étant faible, le risque de détection et de sanction est négligeable, créant par l'occasion un terrain propice à des

comportements malhonnêtes, d'où une expansion des fraudes fiscales. Or la faiblesse des recettes publiques limite l'action de l'Etat. Il lui est alors difficile de bâtir des institutions solides et de créer des mécanismes d'incitation favorables au développement des activités économiques. Rapprochant cette position de ces auteurs à la présente étude, il est aisé de constater que le détournement des frais de contravention de même que les arrangements entre l'agent de contrôle routier et l'utilisateur constituent également des manques à gagner pour l'Etat. Hadjadj (2000), fait constater que la corruption en Afrique, ne correspond pas à des finalités uniquement économiques d'enrichissement individuel, mais qu'elle a aussi des fonctions politiques et sociales qu'on ne peut ignorer. Elle se greffe sur le sous-développement, tout en vidant de leur contenu les politiques dites de développement. L'auteur poursuit en montrant que dans ces conditions, un développement ne saurait voir le jour, mais en reconnaissant que la disparition de la corruption n'est pas la seule condition pour aller au développement. Doucin (2005) de son côté observe que la corruption apparaît généralement dans les sociétés qui vivent des époques de transition sur le chemin de la démocratie : l'équilibre institutionnel n'y est pas encore réalisé et quelques personnes sont portées à abuser du pouvoir très important, notamment d'arbitrage entre plusieurs évolutions et rythmes de changement possibles, dont elles disposent. Pour lui, La corruption est essentiellement un problème de gouvernance, un constat d'échec des institutions et la marque d'un manque de capacité de gérer la société au moyen de systèmes équilibrés de freins et de contre-poids sociaux, judiciaires, politiques et économiques.

D'un autre point de vue, la sensibilité et la complexité du phénomène de la corruption amène Adoun et Awoudo (2008) à montrer que publier sur la corruption et l'impunité est comme s'attaquer à un '*essaim d'abeille le torse nu*. Ainsi que l'on soit scientifique ou non, il n'est pas si aisé d'explorer le terrain de la corruption. Pourquoi donc étudier la notion de la corruption bouleverse-t-elle

certaine sensibilité ? Pourtant les constats font état de ce que tous les acteurs sociaux condamnent le fait. Dans ces conditions on note une certaine ambivalence de logiques, d'une part une position condamnant le phénomène et de l'autre une posture d'accommodation et de complaisance face au phénomène.

Soulevant la question de la corruption routière, Okanla (2001) montre qu'au Bénin, le rançonnement des usagers de la route par les agents de contrôle a toujours existé, mais c'est dans les années 1980 qu'il a commencé à prendre des proportions inquiétantes. Les agents de contrôle exigeaient de l'argent des usagers de la route au vu et au su de tous et sans manifester la moindre gêne, comme une sorte de droit de passage. En réponse, le Gouvernement mit en place des contrôles périodiques sur le terrain afin d'épingler en flagrant délit des agents indéliques. On assistait alors à des révocations de ces agents pour des sommes aussi dérisoires que 200 FCFA. De plus, le Gouvernement était confronté à l'opposition parfois violente des syndicats de conducteurs qui demandaient surtout la réduction du nombre de points de contrôle sur les axes routiers du pays.

Bako (2005), montre que les pratiques de corruption dans le secteur des transports et de la douane porte sur trois domaines, à savoir : -l'état civil des usagers (contrôle d'identité et de permis de conduit) – les aspects techniques et administratifs du matériels roulant (l'immatriculation, la visite technique, l'assurance, la carte grise, la présentation extérieur du véhicule) – les marchandises transportés et la fiscalité douanière. Si toutes ces composantes sont acceptées comme favorisant l'interaction corruptive, il reste à ajouter, les différentes sortes d'infractions routières commises par les usagers, notamment : le non respect des feux tricolores, les stationnements interdits, le non respect des indications de l'agent de contrôle routier, la circulation dans les sens interdits etc. Ces différents éléments ajoutés à ceux identifiés par Bako favorisent un climat pour l'acte de corruption. Ainsi, désormais sur la route il

est observé que l'infraction se transforme en une opportunité d'enrichissement pour l'agent de contrôle routier. Dans ce sens Blundo et Olivier de Sardan (2007), dans une étude comparée du phénomène au Bénin, au Sénégal et au Niger, analyse la corruption comme une forme de récupération. Pour eux, elle serait pour l'agent public un moyen de « récupérer un dû » et donc une compensation pour les injustices dont il s'estime victime. Dans cette perspective, la corruption est alors une nécessité vitale, relevant de ce que ces auteurs appellent « *Coping strategies* ». C'est ainsi que dans un registre de corruption routière au Sénégal, il ressort du jargon de la police de la circulation le concept de « *liggey depaas* », ce qui signifie « travail pour assurer la dépense ». Ces auteurs poursuivent en montrant que la pratique consiste donc à se poster à un endroit peu surveillé pour effectuer des contrôles informels et soutirer quelques « sous » aux usagers de la route et disparaître. Au Bénin le mode opératoire est presque identique. Seulement, il ne s'agit pas ici pour l'agent de disparaître ou de se poster à des endroits peu surveillés. C'est parfois aux vues et au sus de tous que l'acte se pose et les usagers le vivent presque comme une normalité. En effet les usagers de la route vivent parfois cette situation comme une contrainte et se sentent obligés de se soumettre à la pratique ou encore dans certains cas, c'est le même usager qui est le « déclencheur » de la situation. C'est d'ailleurs ce que tente d'expliquer Hadjadj (2000), en évoquant les rackets exercés lors des innombrables contrôles routiers, dont sont victimes les chauffeurs de taxi et de car, les camionneurs ou encore les importateurs devant les barrages douaniers. L'auteur dans son développement estime qu'il existe même un « *code de la route pratique* » prévoyant depuis longtemps, le glissement furtif d'un billet de banque dans la chemise qui contient les pièces du véhicule. Connaître ce code de la route, avec ses normes pratiques, son étiquette, ses tarifs, constitue un élément concret de l'apprentissage du métier de transporteur ou de commerçant.

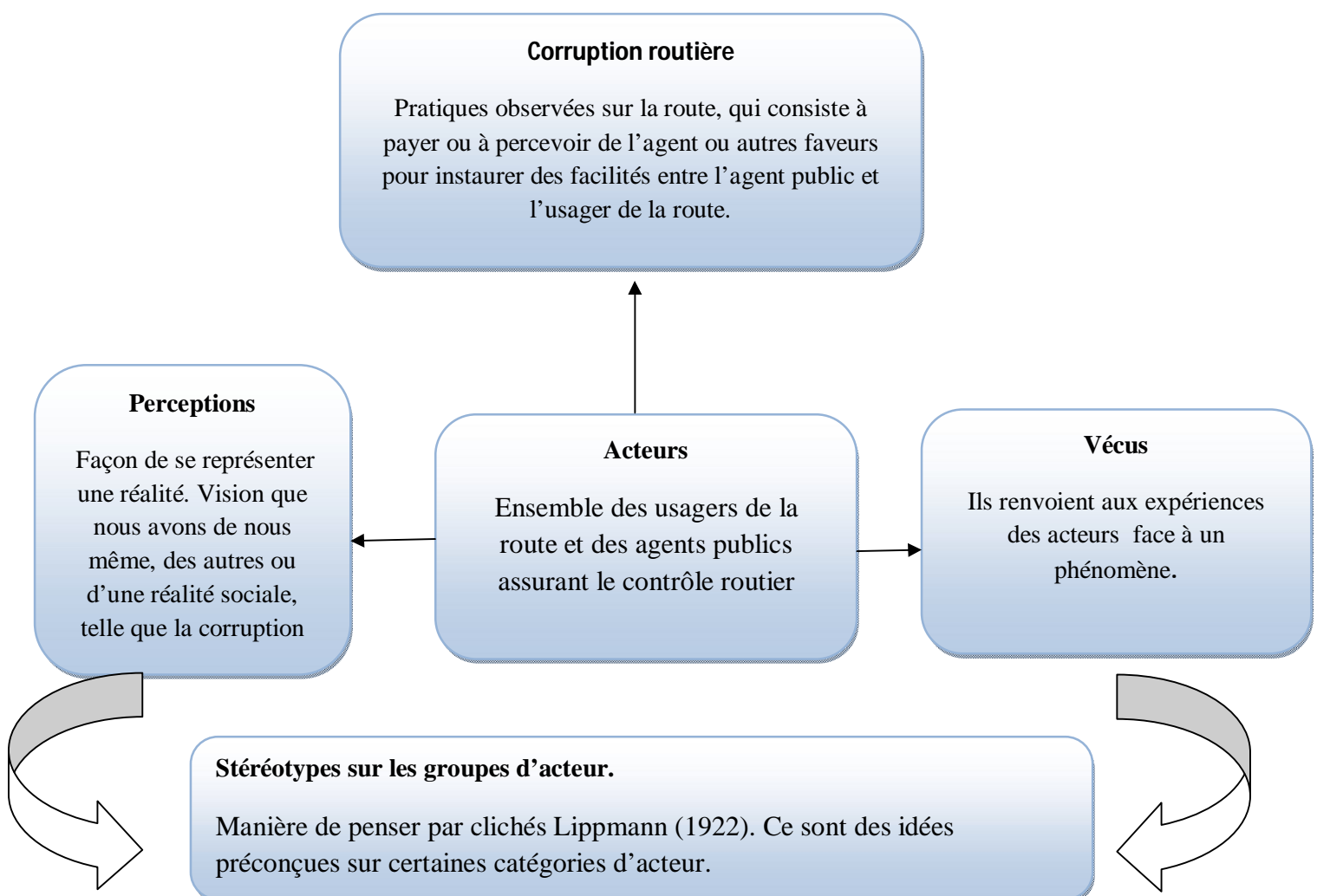
Il apparaît, évident jusqu'ici, à travers le développement des différents auteurs que le phénomène de la corruption en générale et celle de la corruption routière en particulier constitue un phénomène complexe à multiple facette. Si à la lumière de la dernière description faite par Hadjadj en se basant sur l'étude de Blundo et de Olivier de Sardan (2007), le phénomène de la corruption est vécu comme une contrainte pour l'utilisateur, il est aisé de dire également avec le même auteur que sous l'aspect de cette contrainte peuvent se cacher parfois des interactions mutuellement bénéfiques pour les différents acteurs. Ceci peut s'expliquer par le fait que la plupart des véhicules impliqués dans les transports en communs ou dans le commerce, vétustes et dépourvues de pièces valables, se trouvent dans un état d'infraction permanente. Ainsi la frontière est donc faible entre corruption sous contrainte et le cadeau de remerciement offert à l'agent, qui a permis au chauffeur de rouler malgré les irrégularités constatées. En se basant sur cette analyse de Hadjadj, il est aisé de dire que l'acte de corruption sur la route est effectif dans une perspective d'interactions entre au moins deux acteurs. Ces interactions selon les situations ou les contextes peuvent être favorable à l'une des parties au détriment de l'autre ou encore parfois favorable à chaque partie. Tout ceci renforce la complexité du phénomène et réduit les possibilités de le maîtriser.

Dans cet ordre d'idée, Bako (2007), dans son analyse de la situation au Sénégal, au Bénin et Niger, fait ressortir des spécificités au niveau de chacun de ces pays. Au Sénégal, la corruption dans le secteur des transporteurs est fortement marquée par la question du clientélisme électoral, qui se matérialise par une sorte d'autorisation officielle de violation de la législation en vigueur, rendant la force publique impuissante vis-à-vis des usagers de la route. Ainsi en se référant à l'analyse précédente, dans ce type d'interaction, la situation est favorable aux usagers de la route au détriment des agents publics chargés du contrôle routier. Au Bénin et au Niger par contre c'est plutôt les alliances

segmentaires entre agents publics et usagers de la route qui structurent les pratiques de corruption, donnant un caractère transactionnel plus marqué aux interactions corruptives sur la route. Dans ce cas, les agents publics et les usagers sont en présence d'une situation qui leur est favorable tous deux et donc ils s'entendent pour que chacun sorte plus ou moins gagnant. Ils sont donc tout simplement dans une interaction « gagnant –gagnant »

## 1.6 Clarification conceptuelle

*Schéma I : cadre conceptuel*



*Source : données de terrain 2013*

La **corruption** en général est un concept renvoyant à une multitude de connotations selon les domaines et les contextes. Elle est une réalité complexe et

peut être appréhendée comme un comportement qui s'écarte du devoir formels ou des obligations relatives à une fonction bien déterminée. Le phénomène de la corruption peut être, à la lumière de ses manifestations, considéré comme une forme de perversion ou de détournement d'un processus ou d'une interaction avec une ou plusieurs personnes dans la perspective pour le corrupteur de recevoir des avantages ou des prérogatives particulières ou pour le corrompu d'obtenir une rétribution en échange de sa bienveillance. Transparency International (2009), perçoit la corruption comme « un abus de pouvoir à des fins d'enrichissement personnel. Cet abus de pouvoir peut provenir d'un fonctionnaire, d'un homme politique ou d'un entrepreneur et ce profit peut être de toute nature ». Olivier de Sardan (1998), de son côté postule que les faits de corruption en Afrique doivent être abordés sous le rapport d'un complexe. Le *complexe de corruption* se définit comme, un ensemble de pratiques illicites, techniquement distinctes de la corruption mais qui ont toutes en commun d'être associées à des fonctions étatiques, paraétatiques ou bureaucratiques, d'être en contradiction avec l'éthique du « bien public » ou « du service public », de permettre des formes illégales d'enrichissement, et d'user et d'abuser à cette effet de position de pouvoir. D'un autre point de vue, *La convention des Nations-Unies* la définit comme « le fait de commettre ou d'inciter à commettre des actes qui constituent un exercice abusif d'une fonction, y compris par omission, dans l'attente d'un avantage ou pour l'obtention d'un avantage, directement ou indirectement promis, offert ou solliciter, ou à la suite de l'acceptation d'un avantage directement accordé, à titre personnel ou pour un tiers ». Grawitz (1999) de son côté définit la corruption comme l'utilisation pour son profit personnel (avancement, argent, prestige), pour celui de son groupe ou de son parti des facilités ou du pouvoir conféré par le statut ou le poste occupé dans la fonction publique. En réalité le phénomène de la corruption prend des formes variées, elle est présente dans presque tous les secteurs de la vie sociale ; qu'on soit dans le domaine de l'économie, de la santé, de l'éducation, de la justice, du

transport..., elle a envahi donc tous ces différents secteurs. En effet, dans le secteur des transports, elle se manifeste de diverses manières en fonction des acteurs et des contextes en présence. Cette forme de corruption, dans le cadre de la présente étude est qualifiée de corruption routière et renvoie à tous les actes de corruption mettant en relation les acteurs de la route, qu'ils soient chargés du contrôle routier ou qu'ils soient usagers de la route. Ici elle est vue comme l'ensemble des pratiques observées sur la routes qui débordent du cadre réglementaire qui fixe la conduite de l'agent public chargé du contrôle routier. Par cette forme de corruption les acteurs qu'ils soient usagers ou agents publics s'entendent de façon circonstancielle pour contourner les règles. Elle est désignée également par le concept de *rançonnement*, ou de *faux frais routiers* (Bako, 2005). Ce phénomène dans sa manifestation, fait appel à plusieurs composantes, car la corruption est avant tout un acte de groupe. Il n'y a donc pas de corrompu sans corrupteur. Ainsi disons que la corruption met en jeux des acteurs, qu'ils soient collectifs ou individuels. Lorsqu'on parle d'acteur, il faut voir avant tout celui qui agit. L'acteur est l'individu qui réalise des actions, joue un rôle, remplit des fonctions, selon des motivations et pour des fins qui lui sont en tout ou en partie personnelles, (Akoun et Ansart 1999). Crozier et Freiberg (1977) montrent que l'acteur est un agent autonome, libre, capable de calcul et de manipulation et qui s'adapte et invente en fonction des circonstances et des mouvements de ses partenaires. Ainsi rendre compte d'une logique d'action de l'acteur, revient à rechercher ce qui fonde le choix de ce dernier, comprendre quelles rationalités sont à l'œuvre derrière chaque action. Pour les fonctionnalistes les acteurs sont des individus porteurs de valeurs. Ils sont le produit d'une socialisation et leur conduite est largement bornée par les valeurs et les normes spécifiques ou non à la société dans laquelle ils vivent. Les acteurs dans la sociologie de Bourdieu, sont également situés dans des relations sociales qui, cette fois-ci, sont conflictuelles. Ils font des choix et agissent, mais ces choix et actions reflètent une appartenance de classe. Autour de la corruption

routière donc chaque acteur est animé d'une rationalité qui structure sa perception, son vécu et son action. Cette **perception** renvoie à sa capacité à interpréter les situations sociales relatives au phénomène de la corruption routière ; cette capacité se traduit par la compréhension qu'il se fait du phénomène. L'acteur se forge donc une position d'esprit qui transparait dans son comportement face au phénomène. Mais la perception de l'acteur est fonction de l'expérience sociale qu'il a de ce phénomène. La corruption routière à la lumière de son ampleur sur l'axe Cotonou- Hillacondji, il est évident que chaque acteur le vit ou tout au moins l'observe dans son quotidien. Ceci rend compte donc du vécu des acteurs face au phénomène de la corruption routière.

## Chapitre II : éléments méthodologiques de la recherche

### 2.1 Techniques et outils de collecte de données

#### 2.1.1 Recherche documentaire

A cette phase de l'étude, il est nécessaire de constituer une base documentaire pour une bonne assise de la charpente théorique, ceci à amener à parcourir quelques centres de documentation. Le tableau suivant fait le point des sites parcourus, de la nature des documents consultés et des types d'informations obtenues. Cet exercice de recherche documentaire s'est poursuivi tout au long de l'étude.

*Tableau I : Centres de documentation parcourus et types d'informations recueillies*

<b>Centre de documentation</b>	<b>Nature des documents</b>	<b>Types d'informations obtenues</b>
Centre de documentation de l'institut Français	Ouvrages généraux Dictionnaires	-Informations sur la question de la corruption au Bénin, en Afrique et dans le monde -Clarification des concepts clés
Centre de documentation de la FLASH (UAC)	-Ouvrages sociologiques -Mémoires	- approches et positions des auteurs sur l'étude de la corruption - informations méthodologiques de recherche et sur les modèle d'analyse sociologiques
Centre de documentation de la maison de la société civile	-Ouvrages généraux -Rapports et ouvrages spécifiques	- information sur l'ampleur du phénomène de la corruption - informations sur les mesures prises pour maîtriser le phénomène

Internet	- Rapports,- Thèses -Ouvrages spécifiques	- Les thèses et approches sur l'étude de la corruption en générale et celle routière en particulier
----------	--	---

Source : données de terrain

### 2.1.2 L'entretien et l'observation

La collecte des données s'est faite par des techniques telles que *l'observation et l'entretien*. Elles ont permis de justifier la nature qualitative de l'étude. Ainsi un *guide d'entretien* a été élaboré de façon à obtenir des informations pour l'atteinte des objectifs de l'étude. Nous avons mené des entretiens sur les gares routières de regroupement des chauffeurs en direction d'Hillacondji dans la ville de Cotonou, sur les gares routières d'Hillacondji. Quant à la *grille d'observation*, elle se focalise sur les principales situations ou lieux par rapport auxquels on peut identifier des actes de corruption routière sur l'axe retenu. Il s'agit des interactions entre les agents de contrôle routier et les usagers, des postes de contrôle, des gares routières. Cet outil est utilisé le long de la période d'enquête sur l'axe routier retenu à cet effet.

### 2.1.3 Groupes cibles et échantillonnage

La recherche des informations nécessaires à l'atteinte des objectifs, s'est faite en tenant compte des catégories d'acteurs spécifiques impliqués dans le phénomène de la corruption routière situés dans le champ de l'étude défini. Ainsi les responsables institutionnels des structures de luttres contre la corruption, les chauffeurs de taxi et les passagers de l'axe Cotonou- Hillacondji sont pris en compte. Les responsables syndicaux de transporteurs résident à Cotonou, sont également approchés. Et enfin les agents chargés du contrôle routier notamment, les agents de police, de la gendarmerie et de la douane sont approchés. Les critères de choix renvoient à la connaissance et à l'implication des différentes

catégories d'acteurs face au phénomène. Les techniques d'échantillonnage à choix raisonné et de hasard simple sont mises à contribution pour constituer la taille de l'échantillon. Au total 94 personnes ont été enquêtées. Le tableau suivant présente la répartition statistique de l'échantillon.

**Tableau N°II : Répartition statistique des enquêtés**

<b>Catégories d'enquêtés</b>	<b>Effectifs</b>	<b>Pourcentages (%)</b>	<b>Observations</b>
Responsables institutionnels des structures de lutttes contre la corruption,	10	11	Ils sont identifiés en fonction de la connaissance qu'ils ont face au phénomène de la corruption.
Chauffeurs de taxi de l'axe Cotonou-Hillacondji	45	48	Ils sont identifiés par rapport à leur degré d'implication dans le phénomène de la corruption routière. Ils sont au cœur du phénomène
Passagers ou usagers de l'axe Cotonou-Hillacondji	15	16	Ils sont identifiés suivant leur proximité avec le phénomène (ils l'observent toutes les fois qu'ils prennent l'axe routier)
Responsables syndicaux	04	4	Ces responsables pour la

des transporteurs			plupart, ont été des chauffeurs et donc ont une connaissance du phénomène.
Agents de contrôle routier	20	21	Ils sont identifiés par rapport à leur degré d'implication dans le phénomène de la corruption routière. Ils sont au même titre que les chauffeurs au cœur du phénomène.
<b>Total</b>	<b>94</b>	<b>100</b>	

*Source : données de terrain*

### 2.1.4 Calendrier de recherche

Le processus ayant conduit à la production du présent travail de recherche s'est déroulé en plusieurs phases. Le tableau suivant présente les étapes et la durée mobilisée pour leur réalisation. Au total la recherche couvre une période de vingt neuf semaines.

*Tableau N° III : Calendrier de recherche*

<i>Activités</i>	<i>Durée</i>	<i>Nombre de Semaines</i>	<i>Observations</i>
Recherche documentaire	4	4	Elle s'est poursuivie jusqu'à la rédaction
Rédaction et validation du protocole de recherche	10	10	
Enquêtes de terrain	6	6	
Dépouillement et traitement des données	3	3	
Rédaction du mémoire	3	3	
Correction et relecture	2	2	
Dépôt	1	1	
Total	29	29	

*Source : données de terrain*

### **2.1.5 Difficultés rencontrées**

La principale difficulté, est liée à la sensibilité relative au sujet traité. Ceci a rendu très difficile les entretiens surtout avec le groupe cible des agents de contrôle routier. Ils étaient extrêmement réticents à se soumettre aux entretiens. Mais nous avons pu surmonter cette difficulté en faisant preuve de tact et de persuasion en garantissant la stricte confidentialité des données collectées.

## **DEUXIEME PARTIE**

La corruption au Bénin : un  
phénomène social dynamique et  
évol utif

### **Chapitre III : la corruption : un phénomène social global**

« *Corruption ! Ça c'est le vécu quotidien du béninois que vous évoquez... On ne peut plus évoquer une question de développement quelque soit le domaine considéré au Bénin, sans aborder la question de la corruption. C'est dans tous les secteurs... Ce phénomène est répandu au Bénin et on y peut rien, c'est la réalité* ». Les propos d'enquête relayés ici rendent aisément compte de l'étendu du phénomène de la corruption, qui, s'est généralisé dans tous les secteurs de la vie au Bénin. Il prend plusieurs formes et se manifeste de diverses manières selon le contexte et secteur considéré. Qu'on soit dans le domaine de la justice, de la santé, de l'éducation, du transport, pour ne citer que ceux là, cette question est vivace et influence considérablement toute l'architecture institutionnelle et sociale de ces différents domaines. Cent pour cent des informateurs approchés reconnaissent l'effectivité de la généralisation du phénomène de la corruption au Bénin. Dans ces conditions le degré de conscience de cette généralisation n'est plus à démontrer. La quasi-totalité des entretiens menés dans le cadre de cette étude rend compte de ce que le phénomène de la corruption est dénoncé, condamné par tous les informateurs rencontrés. Pourtant le phénomène prend de l'ampleur, et s'enracine. Il apparaît donc légitime et juste de se demander ce qui fait prospérer le phénomène et qui l'alimente ? Déjà Olivier de Sardan (1996), a tenté d'éclairer la communauté scientifique, lorsqu'il montre que la corruption est devenue dans la quasi-totalité des pays africains un élément routinier du fonctionnement des appareils administratifs et para-administratifs, du sommet à la base. Ainsi la corruption n'est ni marginale, ni sectorisée, ni réprimée ; elle est simplement généralisée et banalisée. L'auteur parle alors de « complexe de la corruption » pour évoquer l'approche systémique du phénomène. Dans tous les cas, tant que l'Etat centrale, déconcentré ou décentralisé, sera perçu comme une source d'enrichissement et de revenu à titre personnel, le phénomène de la corruption restera toujours ancré dans les sphères de la vie sociale béninoise.

### **3.1 Les repères historiques de la corruption au Bénin**

#### **3.1.1 Les manifestations de la corruption à l'époque de la royauté au Bénin**

Toutes les périodes de la vie sociale au Bénin, ont été marquées par des facettes de la corruption. Elle se présente sous diverses formes en fonction du contexte et des réalités du moment considéré. Cet extrait d'entretien le confirme bien : *« tant qu'il y a des hommes, on parlera toujours de la corruption, or le Bénin n'a pas connu d'époque où il n'y avait pas d'homme... Les rois aussi étaient des hommes et les peuples qu'ils gouvernaient le sont aussi, donc la période de la royauté a aussi été marquée par la corruption, même si on avait aucune idée de ce concept. Par exemple le tribut qu'un royaume devait payer à un autre plus puissant peut être déjà vu comme une forme de corruption »*. Ainsi les pratiques de corruption ne sont pas l'apanage d'une époque spécifique de la vie des sociétés humaines. Une description sommaire de quelques pratiques permet de se rendre compte que la corruption a des racines aussi lointaines que l'apparition des hommes dans l'humanité. Déjà Rousseau dans son analyse sur la vie sociale a montré que l'homme naît bon et que c'est la société qui le corrompt. De ce fait toutes les sociétés humaines portent les germes de la corruption. Un retour dans l'histoire du royaume de Danhomey, expose la pratique qui consiste à restituer une partie de sa production agricole au Roi, pour les besoins alimentaires de la cour royale. Cette partie de récolte destinée à la cour, est fonction de la production de chaque sujet et il fallait faire l'inventaire de la production de ceux qui en étaient concernés. Dans cet exercice, il est observé que les quantités réelles de production ne sont pas toujours déclarées.

### **3.1.2 Les manifestations à l'époque coloniale**

Avec la gouvernance coloniale, la corruption a pris corps non seulement en Afrique en générale mais aussi au Bénin. En réalité, la colonisation en elle-même porte les germes de la corruption. Car, si l'on s'en tient à la définition qu'en donne Transparency International « l'abus de pouvoir à des fins privées », il est aisé de dire, que la puissance coloniale avec toute son artillerie idéologique, militaire, économique et politique a tôt fait de corrompre les pouvoirs en place avant son avènement, ceci à son profit. Cette réflexion ne réfute pas d'emblée les avantages issus de la colonisation pour le peuple béninois et les autres peuples d'Afrique.

Même si la solidarité africaine est identifiée par nombre de production scientifique pour expliquer le phénomène de la corruption, il est possible d'imputer les formes administratives de type bureaucratique de la corruption à la colonisation. Généralement, le Bénin précolonial, était fondé sur des valeurs étiqes, enrobées dans une certaine mesure de charge spirituelle avec au final l'instauration et l'obéissance face à la chose commune. Tout ceci s'est estompé avec la colonisation, qui a introduite une corruption systémique à grande échelle. En effet, le rejet des valeurs endogènes, des normes et dispositifs de régulation sociale précoloniaux, la surimposition des structures occidentales ont remise en cause ou du moins déstabilisé les mécanismes précoloniaux. Mieux des études ont montré que la corruption est la résultante de l'influence de la tradition ou d'un dualisme culturel entre la tradition et les valeurs exportées par la colonisation. (Olivier de Sardan, 2000)

### **3.1.3 Les manifestations après les indépendances**

Le défi pour les dirigeants à cette époque était de gérer l'héritage de la colonisation. Déjà moins de cinq ans après les indépendances, le Gouvernement du président AHOMADEBGE s'est engagé dans les premières mesures de lutte contre la corruption. Au cours des décennies 70 et 80, les pratiques dirigistes du régime militaro-marxiste n'ont pas permis une visibilité du caractère endémique et systémique de la corruption : seuls des faits mineurs étaient occasionnellement rapportés alors même que la grande corruption qui vouait le développement du pays à l'échec était passée sous silence.

La crise économique des années 1980, la faillite du système bancaire en 1988, l'effondrement général de l'économie et les réformes économiques conséquentes mises en œuvre depuis 1989, ont fait prendre conscience au public du rapport étroit existant entre l'aggravation de la pauvreté et la corruption au Bénin.

### **III.1.4 Les manifestations à l'ère du nouveau démocratique**

L'avènement du nouveau démocratique en 1990 a entraîné un regain d'intérêt pour le problème de la corruption et ce, dans le contexte des nouvelles valeurs constitutionnelles dont le Bénin se réclame. Cette ouverture a également permis la cristallisation des préoccupations du public sur les contraintes passées et actuelles de la corruption pour le développement du pays.

La prise de conscience de la nécessité de lutter contre la corruption a été davantage renforcée par le choix de l'économie de marché issu des orientations économiques de la conférence nationale des forces vives de la Nation, les recommandations de la conférence économique nationale et des états généraux, ainsi que les conclusions des journées de réflexion des

différentes administrations, lesquelles fournissent globalement les éléments d'une politique de prévention de la corruption.

Le forum national de mobilisation de la société civile contre la corruption qui s'est tenu à Cotonou du 26 au 28 mars 1998 et qui a donné naissance au Front des Organisations Nationales de lutte contre la Corruption (FONAC) a fait un état des lieux de la corruption, dégagé le diagnostic du phénomène et préconisé des approches de solution, de même que les moyens à mettre en œuvre dans la lutte contre la corruption au Bénin. Pendant que le Gouvernement affiche publiquement sa détermination à éradiquer la corruption, il s'avère plus que jamais indispensable de crédibiliser cette volonté en établissant un cadre référentiel cohérent de lutte contre la corruption, les mesures et sanctions pratiquées étant limitées.

## **3.2 L'évolution institutionnelle face à la corruption au Bénin**

### **3.2.1 Les dispositifs de lutte avant l'ère du nouveau démocratique**

A partir des indépendances, l'Etat a mis en branle des mécanismes et des structures pour maîtriser dans une certaine mesure le phénomène de la corruption et des événements sont intervenues dans la trame de l'histoire de cette lutte. Dès 1963, à la chute du premier gouvernement MAGA, est apparue la pratique des commissions nationales d'enquêtes et de vérifications composées de magistrats, d'inspecteurs des Finances, d'officiers de police judiciaire. Mais généralement les conclusions des rapports de contrôle restaient sans aucune suite judiciaire. Il est important de noter qu'à la chute de chaque gouvernement, les populations exigeaient la mise sur pied d'une commission de vérification de la gestion du gouvernement défunt. Différentes commissions se sont succédées parmi lesquelles on pourrait citer les commissions « AHOUEYA », « AHOUANSOU », « AMOUSSOU-KPAKPA ». Les résultats des travaux de ces commissions sont toujours demeurés sans suite concrète

### **3.2.2 Les dispositifs à l'ère du nouveau démocratique**

En 1990, les recommandations de la conférence des forces vives de la nation au mois de février ont mis l'accent sur l'importance de la moralisation de la vie publique et le discours du Premier Ministre de la transition affirmait sa détermination à « faire rendre gorge aux fossoyeurs de l'économie ». On assiste à la création du comité SOS CORRUPTION en 1995. En 1996, la création de la Cellule de Moralisation de la Vie Publique à la Présidence marque une nouvelle étape des initiatives provenant des Gouvernements. Dès 1997, le Président de la République renouvelait son engagement à lutter contre la corruption. Le fait nouveau était que le cadre de cet engagement se situe dans une stratégie préconisée par Transparency International (TI) et la Coalition Mondiale pour l'Afrique et qui consistait à une coalition entre le Gouvernement, la société civile et le secteur privé. Cet engagement s'est traduit par une lettre adressée directement au Président de la Banque Mondiale pour demander son soutien pour la conception d'un dispositif pour lutter contre la corruption, notamment dans les marchés publics.

En 1998, après concertation avec certaines Organisations Non Gouvernementales qui se sont mises ensemble pour former un noyau d'organisation de la société civile, le Gouvernement lança les 26, 27 et 28 mars le Forum de Mobilisation de la Société Civile d'où naîtra le Front des Organisations Nationales de lutte contre la Corruption (FONAC), constitué sur la base de la loi de 1901 sur les associations, comme une organisation de la société civile. En 1999, le Bénin par deux de ses Ministres présents à la conférence de Washington (23 février) s'est engagé par l'adoption de 25 principes pour combattre la corruption en Afrique en même temps que neuf (9) de leurs collègues des pays africains.

En avril et mai 1999 une commission nommée « AHANHANZO GLELE » a été mise sur pied suite à une déclaration du chef de l'Etat, au séminaire « Redéfinition des attributions de la CMVP » pour recenser tous les dossiers de

malversations et de détournements des deniers publics rangés dans les tiroirs de 1996 à 1999. Nombre d'institutions et de dispositifs ont été mise en place pour maîtriser le phénomène de la corruption. De façon chronologique, on peut citer :

#### - **Cellule de Moralisation de la vie Publique**

Mise en place en 1996, la cellule de moralisation de la vie publique n'a pas réussi à enrayer la corruption. Mais elle a montré le chemin. Il faudra cependant la renforcer pour de meilleurs résultats. C'est le général Mathieu Kérékou, qui, à son retour au pouvoir en mars 1996, a affirmé sa volonté de moraliser la vie publique. Après cinq années, à la suite de sa défaite à l'élection présidentielle de mars 1991, le général Kérékou revient, avec pour thème de campagne la lutte contre la corruption. Joignant l'acte à la parole, il crée en décembre 1996, par décret, une Cellule de la moralisation de la vie publique. La cellule est dirigée par une "dame dite de fer" : Anne Cica Adjai. Son nom est devenu dans l'administration publique, notamment à la Douane, aux Impôts et au Trésor. Elle met en place des stratégies lui permettant de prendre en flagrant délit des agents corrompus. La cellule de la moralisation de la vie publique a également révélé, après enquêtes, qu'au cours de l'année 1996-1997, « 80 à 90 % des recettes douanières avaient échappé à l'État ». Elle a par ailleurs aidé à réintégrer dans la Fonction publique « des agents reçus à des concours mais dont les noms ont disparu et ont été remplacés par d'autres »... pour récompenser des parents ou amis. Sous son impulsion, des commissions d'enquête sont créées pour vérifier la gestion de sociétés nationales ou sociétés mixtes, comme la Société Nationale de Commercialisation des produits Pétroliers (SONACOP), etc. On citera également à son actif l'élaboration d'un guide des usagers de l'administration publique qui leur permet, par exemple, de connaître les pièces à fournir pour bénéficier d'un service. La cellule a en outre élaboré, en collaboration avec le Front des Organisations Nationales de lutte contre la

Corruption (FONAC), un code d'éthique et de moralisation des marchés publics en juin 1999. Ce code oblige l'État et les autorités publiques à s'engager à ne pas escroquer les investisseurs au moment des attributions de marchés.

### - **Inspection Générale de l'Etat**

L'IGE est une institution administrative supérieure de contrôle placée sous l'autorité directe du Président de la République. La loi fixe des conditions de sélection rigoureuse de ses membres et leur garantit une indépendance fonctionnelle. A ce titre, elle est une source d'informations objectives sur la gouvernance économique et financière. Les incertitudes nées du développement de la pauvreté, la forte demande en services sociaux de base dans un contexte de crise de légitimité du service public, la forte demande de transparence de la société civile, les exigences des opinions publiques des pays donateurs qui réclament plus de transparence et d'impacts dans l'utilisation des fonds internationaux, ont été à l'origine de la réforme initiée en 2005 par le Chef de l'Etat. L'IGE a donc procédé à la relecture de ses missions et méthodes d'intervention ; le tout ayant débouché sur une réflexion stratégique qui définit une nouvelle vision de son action à travers les sept (7) objectifs stratégiques ci-après

- Renforcer la crédibilité de l'Inspection générale d'Etat et le prestige du corps
- Mobiliser les membres de l'IGE autour d'un Programme d'assurance d'amélioration qualité (PAAQ) et des valeurs organisationnelles partagés
- Moderniser les systèmes d'information de l'IGE.
- Satisfaire l'obligation, pour l'Inspection générale d'Etat de rendre compte de la gouvernance de l'audit et du contrôle internes, ainsi que des facteurs

de succès et de contre performance de la gouvernance publique et de ses résultats et ce, dans le respect de la loi portant statut des Inspecteurs généraux d'Etat.

- Contribuer à la création des conditions d'une culture de reddition des comptes.
- Créer les conditions d'une prévention efficace de la fraude, du gaspillage et des abus.
- Créer les conditions d'une bonne exécution de missions à haute valeur ajoutée, axées sur l'évaluation des politiques publiques et l'audit interne supérieur.

#### - **L'Observatoire de Lutte contre la Corruption**

C'est un dispositif, public, autonome et indépendant. Créé par décret N° 2008-180 du 08 Avril 2008, il vise fondamentalement à instaurer un environnement anti-corruption et une société fondée sur des valeurs citoyennes et éthiques pour un développement durable au Bénin. C'est une institution tripartite composée des représentants de l'Etat, du secteur privé, et de la société civile. Elle a mené depuis plusieurs années des activités ayant impactées son domaine d'intervention et renforcer son positionnement institutionnel. L'Observatoire à plusieurs missions parmi lesquelles on peut citer :

- Rechercher et analyser les faits de corruption et les infractions connexes ;
- Se saisir de dossiers de corruption ou de fraude et d'y faire des investigations,
- D'informer les institutions de l'Etat ainsi que l'opinion publique sur les dossiers dont il a connaissance, en vue des appropriées.

Cette institution est remplacée aujourd'hui par l'Autorité Nationale de Lutte contre la Corruption (ANLC), pour prendre le relais des actions de lutte contre la corruption au Bénin.

### **3.3 Les repères sociaux de la corruption**

#### **3.3.1 La question de la solidarité**

Dans un contexte de valeurs culturelles et traditionnelles basées sur un fort sentiment de domination du groupe sur l'individu, il est aisé de faire recourt au pouvoir issu de statut pour favoriser un membre de son groupe social au Bénin. C'est à la limite un devoir dans l'imaginaire collectif ; d'ailleurs ne pas le faire c'est exprimer son manque de solidarité et la remise en cause de son appartenance au groupe. « *Pourquoi voulez-vous que je n'aide pas mon frère en difficulté, même tous ceux qui parlent de la lutte contre la corruption le ferai... Si de ma position de fonctionnaire de l'Etat je peux faire quelque chose pour aider mon frère, je le ferai sans hésiter, d'ailleurs nous le faisons tous. On nous a éduqués comme ça et on le fait aussi parce que l'on pourrait également avoir besoin de l'autre plus tard. Si tu n'assiste personne dans ton groupe social quand tu seras en difficulté tu ne verras personne. Les choses sont ainsi et il ne sert à rien de faire de la théorie autour* ». Dans cette dynamique, on est en face d'une culture d'échange qui oblige, un acteur dans une position sociale donnée à accorder des facilités à un autre en attendant le “*retour de l'ascenseur*”, la théorie du don et du contre don de Mauss (1985) prend toute sa place ici. Ainsi la personne passe avant l'institution et la négociation et renégociation des normes établies s'affirme avec force. Cette marque de solidarité quelque soit sa forme est mise à contribution pour éviter la rigueur de la loi. Ce faisant, la solidarité devient une norme, un devoir et une obligation sociale au sein des réseaux sociaux, accompagnée des logiques d'accumulation de redistribution, favorisant le développement des relations de clientélisme. Il est donc difficile dans ces conditions, de dissocier le phénomène de la corruption de la question

des recommandations, des faveurs, de l'ensemble d'avantages accordés au titre des relations ethniques, de voisinage, familiales, d'amitié, de camaraderie universitaire ou professionnelle. Olivier de Sardan (1996), dans une perspective d'analyser l'enchâssement culturel de la corruption en Afrique présente six logiques qui expliquent bien le niveau d'acceptation culturelle de ce phénomène. Il parle en effet de logique de négociation, de logique de courtage, de logique de cadeau, du devoir d'entraide du réseau, la logique de l'autorité prédatrice et enfin la logique de l'accumulation redistributrice. A partir de cette analyse, il est aisé de dire que l'étude et la compréhension du phénomène de la corruption ne saurait se départir de l'élément culturel en Afrique en général et au Bénin en particulier. Ce phénomène fait appel à des pratiques qui désormais sont indissociables du mode de vie quotidien et ceci dans tous les secteurs de la vie sociale. Ainsi analyser la corruption au Bénin doit aller au-delà d'une explication qui met en lumière une transaction entre pouvoir et argent (Scott 1969) pour prendre inévitablement en compte les transactions entre pouvoir et influence, pouvoir et réseau. En effet lorsqu'on prend par exemple les rapports qui se tissent entre chauffeurs et agents de contrôle routier, on remarque qu'il existe des liens particuliers entre les parties, sous forme de réseaux de complicité et d'alliance. Quelque soit la dimension que prend le phénomène et le domaine considéré, il est accompagné d'une charge culturelle qui tant à fait de lui désormais non un phénomène déviant mais beaucoup plus, un phénomène accepté et compris par les acteurs sociaux, qui produisent des discours pour légitimer toutes pratiques corruptives.

### **3.3.2 Les discours populaires qui entretiennent la solidarité corruptive**

Il a été recueilli lors des enquêtes de terrain de la présente étude un certain nombre de discours qui explique, cette marque de solidarité renforçant les

comportements corruptifs au Bénin. Le tableau suivant présente ces discours en langue nationale « fongbé » et les traductions de chacun d'eux.

**Tableau IV : répertoire de discours qui entretiennent la solidarité corruptive**

N°	<i>Intitulé du discours fongbé</i>	<i>traductions</i>	<i>Explications</i>
1	<i>o vi mi ton wè</i>	<i>C'est notre enfant</i>	<i>Ceci pour demander un service qui sort du cadre réglementaire à une fonctionnaire de l'état et rendre un service. On ne peut se soustraire de demander ou de rendre service à son enfant.</i>
2	<i>non vi tché wè</i>	<i>C'est mon frère</i>	<i>C'est pareil pour le frère, rendre ou demander service à ses frères</i>
4	<i>gbètô wè gni gbètô</i>	<i>L'homme est l'homme</i>	<i>Les négociations sont toujours possibles avec les hommes, qui sont êtres faits sensibles avec leur faiblesse. Ainsi quelque soit la faute sur la route, on peut toujours s'arranger.</i>
5	<i>gbètô djan gné non mon</i>	<i>Ce n'est que l'homme qu'on voit</i>	<i>Pour dire que ce n'est que l'homme qui rend service dans un contexte social</i>
6	<i>gnè non do, mè mèton do manga</i>	<i>On ne mange pas de mangues non mûres</i>	<i>C'est plus facile de jouir des avantages particuliers quand</i>

	tin dji , bo non dou manga hèlou hà	<i>quand on a quelqu'un sur le manguier</i>	<i>vous avez une connaissance quelques soit sa nature dans un service.</i>
7	miou do do wè	<i>Nous sommes entre nous</i>	<i>C'est possible d'avoir des comportements faits de d'arrangement et de négociations sortant d'un cadre réglementaire</i>
8	alô dé wè non klô alô dé	<i>Il faut une main pour laver l'autre</i>	<i>Il fait s'aider mutuellement, une main représente celui qui sollicite un service et l'autre celui qui le rend et inversement</i>

**Source : données de terrain**

Ce registre linguistique, accompagne et nourrit le comportement des acteurs sociaux dans l'émergence des actes corruptifs. Il tant à s'ériger en code langagière dans plusieurs contextes et situation surtout dans l'administration publique. Ainsi à côté des normes, des règles et principes qui réglementent le comportement de tous les agents publics et tous les citoyens en générale, d'autres principes prennent corps et redéfinissent ces normes. Dans ces conditions les discours populaires qui se produisent génèrent des comportements qui s'écartent parfois des règles et laissent glisser très rapidement dans la sphère des comportements corruptifs.

### **3.3.3 Le développement des figures de réussite et l'effet d'entraînement : influence culturelle de la corruption**

De façon générale, la réussite sociale est une aspiration profonde du commun des béninois. Cette aspiration est fortement marquée par un élan à œuvrer pour l'amélioration des conditions de vie, toute chose légitime à la nature humaine.

Les discours qui se produisent dans ce sens laissent croire que cette réussite sociale se mesure fondamentalement à l'aune de la possession du matériel. L'accumulation de bien matériels est donc l'expression d'un accomplissement personnel. Le témoignage d'un agent de police rencontré lors des travaux de collecte édifie cette position. « *Il ne faut pas vivre inutilement, il faut marquer son passage sur terre. Et ceci s'apprécie beaucoup plus par ce que tu as pu réaliser durant ton existence ... Il faut laisser quelque chose aux enfants ... Si tu n'as rien, personne ne te respecte, tu n'es pas considéré, la société te regarde comme un incapable. Il faut donc tout faire pour montrer que toi aussi tu existes...* »

Par ailleurs les approches analytiques et les stratégies pour comprendre et combattre la corruption en Afrique subsaharienne semblent prioriser les sanctions administratives ou encore des dispositions relatives à une augmentation du revenu des travailleurs soupçonnés de pratiques corruptives (Banque mondiale, 2002 ; CIRES, 2006.). Analyser le problème juste à ce niveau, c'est perdre de vue que malgré les dispositifs juridiques et institutionnels mise en place pour comprendre et réprimer le phénomène, il demeure constant et prend même de l'ampleur. Il faut donc aller au delà de cette vision restrictive et ouvrir davantage le champ d'analyse pour mieux cerner le phénomène. Dans une approche socio-anthropologique, le phénomène de la corruption puise dans une certaine mesure ses sources non seulement dans l'établissement et le maintien du lien social mais également et surtout dans les pratiques culturelles des acteurs sociaux. Ainsi face à une pratique corruptive, au lieu de s'enfermer dans une approche dénonciatrice, on assiste plutôt à un renouvellement des mêmes pratiques ou celles similaires au niveau des acteurs sociaux. Ce comportement est fortement soutenu par des logiques sociales du genre « *tout le monde le fait ... alors pourquoi faire exception* » ou encore « *si dans un milieu les gens marchent avec la tête, il faut faire comme eux* ». En effet ces discours populaires

illustrent bien comment se renouvellent, les comportements corruptifs dans notre société. Pour illustration, au cours de nos entretiens nous avons recueilli le témoignage d'un policier, qui rend compte non seulement des mécanismes sociaux qui favorisent l'enracinement de la corruption mais également de l'étendu et de la profondeur du phénomène.

*« Il y a trois ans, je venais de rentrer dans la police nationale, alors qu'on m'affecta dans une localité du nord Bénin, j'étais détaché par ma base avec un collègue pour assurer le contrôle routier sur l'axe Parakou- Ndali. Au cours d'un contrôle nous avons arrêté un trafiquant de produit prohibé. Le contrevenant nous a proposé une somme de 200 000f que nous avons refusée. Nous avons rejeté l'offre car pour nous, les marchandises mises en cause étaient dangereuses pour les populations et l'économie. Fiers de notre acte, nous avons amené le mis en cause dans nos services et informé notre hiérarchie. À la fin de la journée, nous sommes descendus du service en laissant le soin à nos supérieurs de déférer le trafiquant devant les tribunaux. Le jour suivant, une fois au service je n'ai plus retrouvé le trafiquant dans nos locaux. A l'arrivée de mon collègue, notre hiérarchie nous fit appel et nous donna chacun 30 000F CFA, pour nous encourager. Des jours après j'aperçu le trafiquant en compagnie d'un ami, qui m'a confié, qu'il a été relâché le même jour contre une certaine somme versée à notre hiérarchie... Depuis ce jour, je me suis dit qu'il ne sert à rien de faire le propre, car tout le monde est embarqué dans le système... C'est mieux de faire comme tout le monde ».*

En définitive, l'analyse du phénomène de la corruption, dans ce contexte, renvoie à des formes d'arrangements sociaux qui favorisent le développement et le maintien d'un phénomène "déviant". Ces arrangements sont vus comme une forme de sociabilité au service de la consolidation de liens sociaux. Durkheim (1937) dans la même perspective, a montré que ces arrangements sociaux ne sont rien d'autres que « toutes croyances et tous modes de conduite institués par

la collectivité... », pour réguler le comportement humain. Mais cette forme de régulation favorise l'érection de nouvelles règles pratiques qui marquent une déconnexion avec celles officielles existantes.

## **TROISIEME PARTIE**

### **L'AXE COTONOU-HILLACONDI : CHAMP PRIVILEGIE POUR UNE ETUDE DE LA CORRUPTION ROUTIERE**

## **Chapitre IV : l'axe Cotonou-Hillacondji : un champ privilégié pour une étude de la corruption routière**

### **4.1 Les caractéristiques de l'axe comme “terreau” à la corruption routière**

#### 4.1.1 L'importance du trafic sur l'axe

L'axe Cotonou - Hillacondji, occupe une place importante dans les échanges commerciaux entre le Bénin et le Togo. Cet axe inter-état mobilise des atouts stratégiques en matière économique pour les deux Etats. Chaque matin un nombre important de commerçant quittent Cotonou en direction de Lomé, sur cet axe, toutes les réalités liées aux tracasseries de la route se déroulent entre Cotonou et Hillacondji, qui est un poste frontalier du Bénin et du Togo situé à environ 107 km de Cotonou. Généralement les commerçants béninois s'approvisionnent sur le marché togolais, estimant que bon nombre de produits sont a bon marché. « *Nous faisons de bonne affaires au Togo, étant donné que le coût du dédouanement est approximativement trois fois plus élevé au Togo, nous achetons des produits que nous venons vendre au Bénin... En tout cas ce n'est pas mal comme affaire* » En effet, on peut dénombrer plusieurs catégories de biens de consommation quittant Lomé pour Cotonou. On peut citer : Les produits vivriers - les produits manufacturiers - les vêtements - les produits pharmaceutiques. En l'absence de statistiques officielles, les informations recueillies auprès des pointeurs du poste de péage de Ouidah estiment à près de 1000 véhicules par jours.

Le transport de ces marchandises et la circulation des personnes, nécessitent alors un contrôle et une régulation. Toute la pertinence et l'importance des forces publiques chargées de cette régulation trouvent toute leur place. Ainsi la police, la gendarmerie et la douane sont les acteurs étatiques ayant la responsabilité d'assurer cette fonction de contrôle et de régulation à des points stratégiques, sur l'axe Cotonou- Hillacondji. Ces différents corps de contrôle

sont retrouvés à différents endroits tout le long de l'axe routier. Le tableau suivant fait le point de la situation de leur présence sur cet axe.

*Tableau V : postes de contrôle sur l'axe Cotonou-Hillancondji*

N°	Situation géographique	Corps de contrôle présent	Observations
1	Après le CEG Godomey	Poste police	
2	Dans la déviation à Pahou	Poste de gendarmerie	Il s'agit d'un poste de contrôle mobile qui se positionne de façon ponctuelle et disparaît après. Ses positionnements s'opèrent entre le tronçon Godomey – Ouidah.
3	Avant le poste de péage de Ouidah	Poste de gendarmerie	
4	Ouidah, (docomè)	Poste de police	C'est un poste fixe. Un panneau de signalisation indique déjà à cent mètres la présence d'un poste de police. Au poste même il est posé des balises policières pour obliger les conducteurs à marquer un arrêt.

5	Agatogbo (...)	Poste de gendarmerie	
6	Gadomè (après le lac ahémé)	Poste de Douane	
7	Comè	Poste de police	
8	Entrée de Grand-popo	Poste de gendarmerie et de police	Ici il s'agit d'une poste de contrôle mixte.
9	Péage de grand-popo	Poste de douane	
10	Agoué	Poste de gendarmerie	
11	Agoué	Poste de contrôle des militaires (Présidence de la république)	

*Source : données de terrain*

A travers le présent tableau, on dénombre onze (11), postes de contrôle de l'ensemble de différents corps de contrôle, sur à peu près cent sept kilomètre (107 km). Une comparaison faite avec les travaux de Bako (2007), qui dénombre 16 postes de contrôle sur l'axe Cotonou – Malanville, témoigne de la forte mobilisation des corps de contrôle sur l'axe Cotonou –Hillacondji. Cette situation laisse transparaître la place stratégique qu'occupe cet axe dans le domaine des transports au Bénin, le mouvement humain étant très intense sur cet axe, il reste alors pour les corps de contrôle un véritable "vivier" de rançonnement. Lors de nos travaux de collecte, sur une durée d'observation d'une heure d'horloge (1h), nous avons pu dénombrer quatre vingt neuf (89) véhicules taxi en mouvement sur cet axe routier.

#### **4.1.2 Le mode opératoire de la corruption routière sur l'axe**

La première action visible, est marquée par l'arrêt du conducteur au poste de contrôle. Généralement cet arrêt est systématique pour tous les conducteurs de taxi. L'agent de contrôle n'a donc pas forcément besoin de faire usage de son

sifflet pour signifier l'arrêt au conducteur. Il en fait usage que lorsqu'il sent qu'un conducteur tente de passer sans marquer l'arrêt. Des observations faites, rares sont les conducteurs qui tentent de forcer le passage ou de passer à l'insu de l'attention des corps de contrôle, qui sont extrêmement vigilant. Un agent de police au poste de contrôle de Comè nous a confié dans ce sens : « *aucun conducteur ne peut échapper au contrôle, s'il en échappe à l'aller, il sera pris au retour car nous prendrons tout simplement son numéro d'immatriculation, et ça lui coûtera cher...* ». En réalité les formalités à l'arrêt sont caractérisées par des échanges de quelques minutes. La moyenne de la durée maximum d'arrêt marqué par un nombre de trente cinq (35) conducteurs est d'une minute quatre secondes (1 m 4s). A l'arrêt, l'agent de contrôle passe rapidement à l'arrière du véhicule, il est rejoint par le conducteur qui lui tend les pièces du véhicule. L'opération se passe dans un temps record. Les conducteurs approchés lors de la collecte des données dans le cadre du présent travail, nous ont confié que la remise du « droit de passage », pour désigner l'argent remis à l'agent de contrôle, se passe au même moment de la remise des pièces. Le billet ou la pièce est caché soit à l'intérieur des pièces du véhicule, soit là-dessous. Dès que l'agent de contrôle le reçoit, le contrôle est terminé. Il arrive, à certain poste que le chauffeur s'arrête et sort de son véhicule sans les pièces, l'essentiel, c'est qu'il aille payer « le droit de passage ». Dans ces conditions, le contrôle de la régularité des pièces n'est nullement une obligation pour l'agent de contrôle, il est seulement intéressé par ce qu'il perçoit sur le passage de chaque conducteur. En effet ce comportement pose une fois encore la récurrente question de la sécurité routière, car le défaut d'assurance, de la visite technique sont par exemple des éléments importants pour assurer la sécurité routière. Or si au cours des contrôles ces aspects ne sont pas la préoccupation de l'agent de contrôle, c'est évident que la sécurité des passagers, du chauffeur et d'autres usagers de la route est menacée. Il est alors aisé d'établir des relations entre la question de la corruption routière et celle de la sécurité routière.

Par ailleurs, les interactions entre les agents de contrôle routier et les chauffeurs de taxi sur l'axe Cotonou - Hillacondji met en jeu à première vue une relation conflictuelle, faite de dénonciation, de plainte de la part des chauffeurs de taxi. On observe ainsi une inégalité légitime dans les relations qui lient l'agent de contrôle routier et le chauffeur ; le premier incarnant la force publique et le second, considéré comme subissant cette force. Dans cette relation, les chauffeurs de taxi se perçoivent comme les faibles, ils se voient obliger de se soumettre aux exigences de l'agent de contrôle. Alain chauffeur de taxi sur l'axe, nous a confié « *qu'il est impossible qu'un chauffeur de taxi est raison devant un policier ou gendarme, eux, ils sont des envoyés de l'Etat et l'Etat à toujours raison sur les citoyens...* ». Lors d'une journée de collecte dans un taxi en direction de la frontière Bénin- Togo, Marc chauffeur du taxi, murmure ces quelques mots à l'approche d'un poste de contrôle « *Ces vautours, sont déjà là, ils vont encore me prendre de l'argent et c'est toujours ça... Je me demande ce qu'ils ont fait pour mériter déjà ce matin l'argent qu'ils perçoivent, ils ont pourtant leur salaire à la fin du mois, mais ils vont payer, des bandits comme ça* ». Ces quelques mots, hostiles expriment le sentiment de brimade que subit le conducteur de taxi. Mais pourtant en contact de l'agent de contrôle il n'ose l'exprimer, il fait tranquillement sa formalité sommaire et continue son chemin.

## **4.2 Les acteurs de la corruption routière sur l'axe Cotonou Hillacondji**

### **➤ L'agent de contrôle routier (police, gendarmerie, douane)**

Ces différents corps de contrôle interviennent pour la régulation routière sur toute l'étendu du territoire. La police et la gendarmerie sont chargées d'assurer et de contrôler le respect du code de la route, de vérifier la régularité des moyens de transport avec les normes en vigueur et de veiller à la sécurité des personnes sur les différents axes routiers. La douane quant à elle veille surtout au contrôle de marchandises transportées, et s'assure de l'effectivité des formalités douanières autorisant le convoiement de toute marchandise. Ils sont dans leur

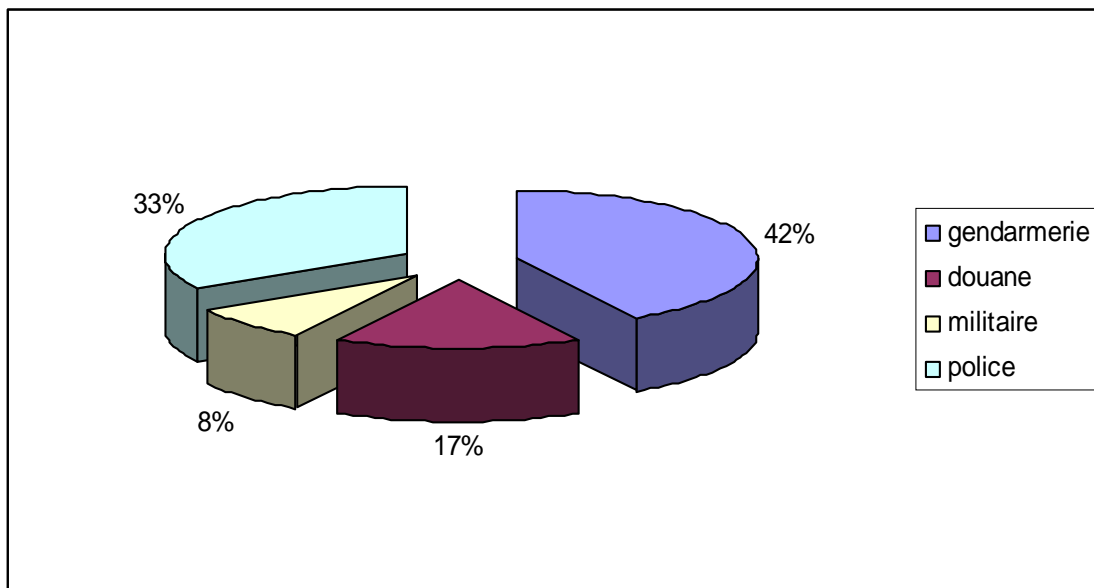
ensemble garant de la loi car ce sont eux qui la font respecter. Mais dans l'exercice de cette fonction régaliennne, les différents corps de contrôle se indexés dans les actes de corruption sur la route. Ainsi on note une certaine largesse dans l'application de la réglementation pour bénéficier en contre partie des avantages matériels venant des contrevenants. Pour les agents des différents corps de contrôle aller sur la route, reste une fonction très rentable. Un agent de police, nous a confié « *si dans mon métier, on ne peut pas m'envoyer sur la route, je préfère encore sortir de ce corps, car les réalités sont de sorte que on s'en sort bien sur la route...* ». A analyser les propos de cet agent, on a tendance à croire que sur le route, il y a des avantages privilégiés que ceux qui occupent d'autres positions dans la profession ne connaissent. Assurer alors le contrôle routier, c'est une opportunité d'enrichissement pour l'agent de contrôle.

En effet pour Bako (2005), le pouvoir de contrôler la conformité des actes d'un usager à la réglementation en vigueur dans un secteur donné de l'activité sociale ou économique constitue un pouvoir de ponction potentielle dans des contextes où rares sont ceux qui sont en règle. En effet, dans le monde du transport urbain, peu de conducteurs ont des véhicules à jour, surtout les véhicules exploités à des fins commerciales. Pour les agents de contrôle de la route, exiger la mise en règle de tous les véhicules qui circulent est une tâche quasi impossible, qui risquerait de bloquer l'activité économique. Les syndicats des transporteurs et les conducteurs sont conscients de cela. Parfois, les agents de contrôle que sont les policiers font semblant de manifester de la compréhension à l'égard des conducteurs qui ne sont pas en règle, en admettant que leur travail représente souvent la seule source de revenu pour une famille nombreuse. Aussi, le contrôleur et le contrôlé préfèrent-ils le plus souvent "s'arranger". De toute façon, le contrôlé ne maîtrise jamais tous les paramètres du contrôle.

On commence par demander l'assurance, la carte grise, le permis de conduire, la visite technique, le livret de bord, etc. (Bako 2005). Si tout est à jour, on peut alors demander où est la boîte à pharmacie, l'extincteur, etc. Si tout est en règle à ces niveaux, c'est le nombre de passagers transportés qui est indexé, et généralement le contrôle n'arrive presque jamais à échapper à un défaut de conformité dans l'exercice de sa fonction. Il est donc obligé de se soumettre aux exigences de l'agent de contrôle.

Parfois, le contrôleur peut recourir au registre du pouvoir discrétionnaire, comme par exemple l'accusation d'offense à agent en service, pour faire monter les enchères. Il est en effet le seul à pouvoir apprécier s'il a été offensé ou pas. Tous les moyens sont bons pour « coller le motif », c'est-à-dire pour trouver ou inventer une infraction et obliger l'usager à négocier. Certains agents sont plus directs dans leurs exigences de corruption et déclarent souvent aux usagers qui leur présentent leurs pièces : « *ce n'est pas les papiers qu'on mange* ». Par ailleurs, lorsque les agents sont en mission de sécurité, et qu'officiellement ils n'ont pas le droit de faire de simples contrôles sur les routes, ils n'hésitent pas à déroger à la mission de base en rackettant les usagers de la route.

Figure I : Fréquence de présence des corps de contrôle sur l'axe routier



Source : données de terrain

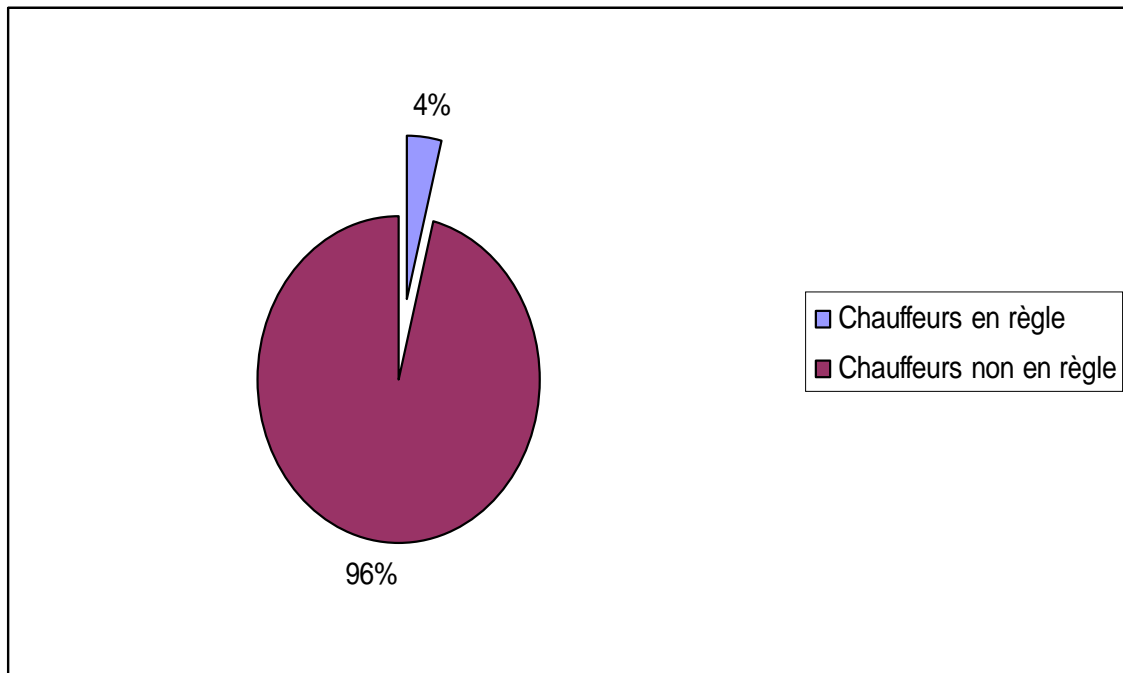
On remarque à la lecture de ce graphique, que la gendarmerie et la police sont plus représentées sur l'axe routier, la douane vient en troisième position. Les militaires quant à eux, en réalité sont à un seul poste de contrôle. Les chauffeurs approchés estiment qu'en réalité, les militaires ne sont pas présents pour leur prendre de l'argent, ce sont des militaires du palais de la présidence qui sont présents juste pour des fouilles de sécurité. Mais parfois ils se livrent à des actes de rançonnement de ces derniers.

#### ➤ Les chauffeurs de l'axe Cotonou-Hillacondji

Cet axe est fortement animé par les conducteurs de taxi, ils sont les principaux acteurs qui entrent en contact avec les agents de contrôle. Ils sont au cœur de l'activité économique sur l'axe en déplaçant les personnes et les biens. Généralement, cette catégorie d'acteur regroupe des individus au profil varié. La profession de chauffeur n'est pas forcément, leur profession d'origine, ils sont à 90% devenus chauffeur par reconversion. Au départ ils étaient des mécaniciens, des soudeurs, des tailleurs, menuisier ou encore "des débrouillards". Pour la plupart, ils n'ont pas excédé le niveau de classe de cinquième au cours

secondaire. Les chauffeurs de l'axe Cotonou- Hillacondji se regroupent sur différents parcs pour la recherche de clients en direction de Lomé. A Cotonou, on les retrouve au marché *Dantopka*, à la place de l'étoile rouge et un peu vers la sortie de Cotonou vers le *CEG Godomey*. Sur l'axe ils sont sur les parcs de *Ouidah*, de *Comè* et ils sont capables de rechercher des clients sur leur parcours. Ils ont une connaissance parfaite des réalités du trafic sur cet axe et les interactions entre ces derniers et les agents de contrôle sont régies par un code de comportement qu'ils sont les seuls à comprendre. Bien qu'ils dénoncent et condamnent le fait d'être rançonné sur cet axe, ils acceptent le fait, pour eux ils n'en sauraient être autrement dans la mesure la plupart n'est jamais en règle ni dans les papiers administratifs du véhicule ni dans le respect des normes sécuritaires des passagers. Le nombre de passager à transporter n'est presque jamais respecté par ces derniers, l'agent de contrôle a donc toutes les raisons de sanctionner. Ainsi payer « quelque chose » leur permet de continuer leur activité. Un conducteur sur l'axe nous a confié qu' « *il faut laisser tomber, cet affaire de corruption entre les agents de contrôle et les chauffeur... Nous nous comprenions bien et ça ne peut pas changer car chacun à son compte...* » Ainsi sur l'ensemble des chauffeurs approchés dans le cadre de ce travail de recherche estimé à quarante cinq (45), seulement deux (02) sont toujours en règle et se refuse de payer quelque somme que se soit aux agents de contrôle. Soit 5,7% de l'ensemble de l'effectif approché.

Figure II : *Visage du respect ou non des normes en vigueur*



*Source : données de terrain*

Sur ce graphique, on s'aperçoit de l'importance accordée au respect de la réglementation en vigueur en matière de transport en commun par les chauffeurs de taxi sur l'axe routier. Etre en règle ici, c'est non seulement avoir les papiers administratifs de son véhicule à jours mais c'est aussi respecter le nombre de passagers réglementaire à transporter. Dans l'un ou l'autre des cas, le graphique montre que 96% des chauffeurs ne sont jamais en règles et donc se voient obliger de payer une somme en contrepartie de leur irrégularité aux agents de contrôle routier. Les 4% qui estiment être en règle sont de profil totalement différent des autres, ils sont des retraités de la fonction publique et sont plus attaché à leur propre respect. « *Je n'entends pas me laisser embêter pas un agent de contrôle... je m'arrange donc pour prendre juste le nombre de passagers réglementaire et de mettre les papiers de mon véhicule à jours ...* ». On pourra donc établir une relation entre le respect des normes et le profil des acteurs sociaux à savoir leur niveau d'instruction, leur statut.

### ➤ **Les courtiers ou intermédiaires**

Les agents de contrôle dans l'exercice de leur fonction, ont à leur côté une catégorie d'acteur qui sert de personnel d'appui. Cette catégorie d'acteur est parfois plus visible que les agents de contrôle. Ce sont eux qui s'occupent de la corde ou du barrage métallique au poste de contrôle. Parfois c'est avec eux que le chauffeur se met en contact pour payer « son droit de passage », ils ont l'obligation de rendre compte à l'agent de contrôle qui à la fin de la journée, après le point de la collecte faite reverse le salaire journalier à ces derniers. L'un d'entre eux nous a confié qu'il rentre parfois en une journée avec dix à quinze mille selon la moisson de la journée.

### ➤ **Les passagers des taxis**

Les passagers interviennent en tant qu'acteur de la corruption routière pas au même titre que les acteurs cités plus haut. Leur implication est marquée par l'influence et la pression qu'ils mettent sur le conducteur soit pour payer la somme demandée par l'agent de contrôle, soit pour s'y opposer. Dans tous les cas le regard du passager sur le contact entre le chauffeur et l'agent de contrôle n'est pas toujours accepté par ce dernier. Pour l'agent de contrôle routier et le chauffeur, le passager n'a rien à voir en rapport à l'interaction agent de contrôle-chauffeur. Les propos de M., chauffeur illustre bien cette position. « *Les passagers parfois sont trop curieux, ils nous créent même parfois de problème avec les agents de contrôle, leur intervention lors des arrêts aux postes de contrôle ne fait que compliquer les choses. Mais c'est parce qu'ils ne comprennent pas grande chose de nos relations avec les agents de contrôle...* » Ainsi le code langagier, les logiques internes qui structurent les relations entre les chauffeurs et les agents de contrôle routier échappent à tous les autres acteurs, qui à la limite sont considérés comme des profanes faces aux réalités liés aux transports routiers. Ce qui témoigne de l'existence d'un "langage de la

route ” que seul les chauffeurs et les agents publics chargés du contrôle routier comprennent.

## **Chapitre V : La corruption routière sur l'axe Cotonou Hillacondji : entre stéréotypes et langage des acteurs**

### **5.1 Les différents stéréotypes sur les acteurs**

#### **➤ Le chauffeur de taxi : un acteur qui se plie face au pouvoir de l'agent public**

« *Il ne faut même pas chercher à avoir raison devant un agent de contrôle sur la route... ceux là c'est des chefs* », ce propos d'un chauffeur rend compte du déséquilibre dans les relations entre les agents de contrôle routier et les chauffeurs. L'agent de contrôle, est perçu par le chauffeur comme le représentant de l'Etat et donc incarnant la force publique, qu'il faut à priori respecter sans condition. Le chauffeur dans l'interaction qui le lie à l'agent de contrôle sur la route accepte subir les conditions imposées par ce dernier, car lui-même de son côté n'est pas dans les dispositions légales lui permettant de contredire l'agent de contrôle. Appelé l'agent de contrôle routier « *Chef* » témoigne déjà de l'écart de pouvoir entre les deux acteurs. Il est évident que dans cette interaction l'agent de contrôle routier, profite aussi de son pouvoir discrétionnaire pour avoir sur des comportements de rente (Monjardet, 1996). Ce propos de chauffeur, rend bien compte de comment peut s'exercer ce pouvoir discrétionnaire, « *l'agent de contrôle routier peut te faire perdre toute une journée s'il le veut, dans les échanges il suffit qu'il dise que tu lui as proféré des injures ou des menaces et il décide de faire de toi ce qu'il veut ...* ». Mieux c'est encore l'agent de contrôle qui apprécie l'infraction et la sanction applicable, il est donc doté de plein pouvoir pour agir. Face à lui donc le chauffeur n'a qu'une chose à faire, c'est de payer « son droit de passage » sans poser de question ou opposer une quelconque résistance. Dans ces conditions il est utile d'interroger l'existence d'un cadre réglementaire qui organise la fonction de contrôle routier, si ce cadre existe, on comprend aisément qu'il n'est nullement respecté. Car pour l'agent de contrôle, « *les réglementations ne sont*

*que de la théorie... Les réalités du terrain sont tout autre* ». Ceci pose une fois encore la problématique de la coexistence entre culture professionnelle bureaucratique culture professionnelle localisé (Olivier de Sardan 2001) et qui favorise l'émergence de ce que l'auteur a appelé « les normes pratiques ». C'est donc désormais les normes pratiques qui déterminent le comportement de l'agent de contrôle routier. Mais en réalité, ces « normes pratiques » sont elles au dessus de celles officielles ? Il s'agira alors comme le précise Olivier de Sardan (2001), de mieux surveiller l'application des normes soit de mieux en garantir la maîtrise par les acteurs.

### ➤ **Les chauffeurs de taxi au cœur du non respect des normes**

Le phénomène de la corruption routière est fortement lié à la question du non respect des normes qui réglementent les activités du secteur des transports au Bénin. Déjà la corruption en général, en elle-même est considérée comme une pratique en déphasage avec les règles officielles, ce qui fait du corrompu et du corrupteur dans un registre normatif des déviants. En effet sur l'axe routier Cotonou-Hillacondji, si le chauffeur est considéré comme le « corrupteur » et l'agent de contrôle, le « corrompu », c'est le comportement du premier qui oriente celui du second. Le non respect des normes par le chauffeur développe chez l'agent de contrôle la possibilité d'extorsion monétaire. Pour 96% des chauffeurs approchés dans le cadre de la présente étude, il est inimaginable de respecter les normes sans aucune faille. Ils mettent en exergue dans un premier temps, le coût relatif au paiement des pièces administratives liées à la mise en circulation du véhicule, en suite c'est le nombre de passagers à transporter qui fait objet du deuxième niveau de non respect des normes. L'extrait d'entretien ci-dessous illustre la perception des chauffeurs quant au nombre réglementaire de passagers à transporter. « *C'est le blanc qui a fabriqué la voiture qui dit qu'elle doit transporter cinq(5) personnes et cela s'applique chez lui... ici nous sommes en Afrique et nous n'avons pas beaucoup de moyen... On est obligé de*

*s'arranger. Nous, nous prenons toujours sept personnes (7), pour alléger le tarif aux passagers si non, ils ne pourront pas payer. Ce n'est donc pas seulement notre faute.* » En revanche, dans l'imaginaire de l'agent de contrôle routier, il est évident que le chauffeur lui paie une rançon pour échapper à la rigueur de la loi qu'il est censé appliquer. Dans ces conditions, le non respect de la norme par le chauffeur, reste une opportunité pour l'agent de contrôle dans sa logique de rente. Chaque partie trouve donc normal qu'elle pose un acte d'utilité sociale, en ce sens qu'il est bénéfique pour tous.

➤ **L'agent de contrôle routier : un fonctionnaire à la quête permanente d'argent**

« *Ce n'est pas les papiers on mange* ». C'est évident dans la représentation du chauffeur, que ce n'est nullement le papier qui intéresse l'agent de contrôle routier. Ce discours populaire qui émane du rang des agents de contrôle rend compte du caractère monétaire qu'a pris le contrôle routier. Ainsi cette forte monétisation du contrôle routier renforce la tendance à l'enracinement et au développement des infractions routières, car comme le disent les chauffeurs « *ce n'est que l'argent que ça va manger...* ». Pour ces derniers, l'argent peut régler tous les problèmes sur la route, pourvu que ce problème implique un agent de contrôle routier. « *Ceux- là, ils ne respirent que par l'argent* ». En réalité l'agent de contrôle est chargé non seulement de la vérification de la régularité des pièces de tout véhicule, mais aussi de s'assurer du respect des normes de sécurité pour tous les usagers des axes routiers. Mais pour les chauffeurs, remettre les pièces du véhicule à un agent de contrôle relève tout simplement d'une simple formalité sans utilité. Le plus important c'est la perception par l'agent de contrôle du « droit de passage ». Cette somme payée à chaque poste de contrôle peut varier en fonction des situations et de l'appréciation qu'en fait l'agent de contrôle. Les montants payés aux postes de police et de gendarmerie varient entre 200f et 100f. Quant à la douane, le

paiement se fait en fonction de la quantité et de la sensibilité de la marchandise transporté. Dans tous les cas, le phénomène de la corruption routière sur l'axe Cotonou-Hillacondji repose fortement sur un système de transaction monétaire entre chauffeur et agents de contrôle routier. Cet état de chose, rassure les chauffeurs qui, quelque soit l'état de leur véhicule, ou quelque soit l'irrégularité dans les pièces du véhicule constaté, « *l'argent peut régler la situation* » et l'activité peut continuer normalement.

## **5.2 Typologie et langage de la corruption routière : éléments pour un ancrage social du phénomène**

### **5.2.1 La corruption routière monétaire**

La corruption routière est basée avant tout sur différentes formes de transaction, parmi lesquelles celle monétaire est la plus visible. Sur l'axe Cotonou-Hillacondji, cette monétarisation au centre de cette forme de corruption trouve son ancrage dans les formes de solidarités et d'entraide qu'elle mobilise. Ainsi, l'agent de contrôle qui perçoit l'argent estime que son acte permet au transporteur de continuer à travailler afin de maintenir son commerce. De même, les chauffeurs estiment que leurs transactions avec les agents de contrôle permettent à la fois de venir en aide à ces derniers et, aussi, de maintenir leurs activités. La réalité qui en découle, ce sont les retombées socio-économiques de cette pratique sur le bien-être financier de ces personnes. Ici, la corruption est considérée comme un moyen d'améliorer, voire de créer, un cadre permettant aux acteurs de cette pratique de sauver leur emploi, ou encore de lutter contre leur situation socio-économique précaire (Dommel, 2003). Ainsi, même s'il apparaît difficile de quantifier le revenu journalier par poste de contrôle routier sur l'axe Cotonou- Hillacondji. Une estimation faite à la lumière du nombre de véhicule taxi dénombré en cinq heures d'horloge, à savoir 447 véhicules, nous permet d'évaluer à près de quatre vingt neuf mille quatre cent (89400f), en

considérant non seulement cette tranche horaire et le montant estimé à 200f par poste de contrôle.

### **5.2.2 La corruption routière fondée sur le capital social**

L'instauration des relations sociales, constitue un élément important dans l'analyse des comportements corruptifs. Des formes de transactions, les acteurs de la corruption débouchent sur la construction de relations pérennes pour faire asseoir un système de corruption stable et bien organisé. Ainsi au-delà des échanges ou transactions ponctuelles, il se construit et se consolident des liens durables pour mieux faciliter ces échanges. Sur l'axe, Cotonou-Hillacondji, pour le chauffeur, être ami à un agent de contrôle est perçu comme un véritable privilège. La construction des liens amicaux réduisent aux yeux du chauffeur la rigueur de l'agent de contrôle envers lui. Pour cela, mise à part les transactions purement monétaire, l'achat des cadeaux tels que : le pain, la canne à sucre, l'ananas ou autres biens, vient dans une certaine mesure instaurer un climat favorable d'amitié entre chauffeur et agent de contrôle. En effet l'agent de contrôle qui a conscience qu'un ami peut faire fléchir sa rigueur, préfère tout simplement se contenter de « l'argent de café ou de l'eau » de la part du chauffeur pour lui faire bénéficier des avantages et largesse que d'autres n'ont pas. « *Quand tu connais bien un policier à un poste de contrôle c'est toujours mieux, tu peux non seulement passer par le poste sans payer, même si tu fais un chargement hors norme* » Ces propos témoignent de l'importance pour le chauffeur de tisser des liens amicaux avec les agents de contrôle routier. Car la générosité envers les amis ou proches, la reconnaissance amène l'agent de contrôle à être plus souple selon les cas. Pour mieux illustrer cette situation, nous avons pu constater lors de nos travaux de collecte de terrain, alors que nous étions en direction de Hillacondji, le chauffeur est passé par deux postes successifs sans payer de l'argent aux agents de contrôle. A la demande d'en comprendre les raisons, il nous répond en ces propos « *je connais les*

*gendarmes qui sont à ces deux poste. Au premier poste un gendarme est mon beau frère donc vous comprenez... Au second le gendarme est dans le même quartier que moi, très proche de ma maison et c'est ma femme qui garde son enfant parfois.... ».* On perçoit alors le poids de l'influence des relations sociales sur les comportements corruptifs.

## Conclusion

Au terme de ce travail de recherche qui s'est efforcé de comprendre les perceptions et vécus de la corruption routière sur l'axe Cotonou-Hillacondji, on peut dire que les objectifs de départ ont été atteints. Les résultats permettent de répertorier plusieurs catégories d'acteurs dont: les agents de contrôle routier (police, gendarmerie, douane), les chauffeurs de taxi; Les intermédiaires ou courtiers; Les passagers. Chacun de ces acteurs a une représentation de l'autre, ce qui favorise dans leur interaction l'acte corruptif. Le chauffeur est convaincu de son côté qui va payer une somme à l'agent de contrôle à chaque passage inversement ce dernier s'attend à ce que le chauffeur satisfasse cette attente. Ainsi la corruption sur la route se construit même avant l'acte proprement dit. Dans un premier temps le chauffeur est vu comme un acteur qui doit subir le pouvoir de l'agent de contrôle routier. Ensuite il est perçu comme un acteur au cœur du non respect des normes. Du côté de l'agent de contrôle routier, il est perçu comme un acteur à la quête permanente d'agent. Par ailleurs, les données produites révèlent qu'il est aisé de faire recourir au pouvoir issu du statut pour favoriser un membre de son groupe social au Bénin. C'est à la limite un devoir dans l'imaginaire collectif ; d'ailleurs ne pas le faire c'est exprimer son manque de solidarité et la remise en cause de son appartenance au groupe. Cette marque de solidarité quelque soit sa forme est mise à contribution pour éviter la rigueur de la loi. Ce faisant, la solidarité devient une norme, un devoir et une obligation sociale au sein des réseaux sociaux. Cette solidarité génère des discours qui participent à légitimer les pratiques corruptives. Ainsi sur l'axe routier Cotonou-Hillacondji, il se crée un espace de solidarité réciproque entre agents de contrôle et Chauffeurs de taxi. Ce qui permet à chacun de tirer des avantages personnels dans l'exercice de sa fonction. En définitive, ces différents éléments révèlent toute la complexité du phénomène de la corruption en général et celle routière en particulier. A la lumière de ces résultats nous pouvons dire que s'il est vrai que le phénomène de la corruption routière est préjudiciable au système

des transports, on remarque aussi que les acteurs du système en tirent des avantages importants. Dès lors, la question de la corruption routière ne peut être appréhendée comme un simple fait conjoncturel, mais une préoccupation dont la réponse doit être recherchée dans les consciences des collectivités, et non seulement à travers des dispositifs législatifs ou réglementaires qui souvent n'ont aucun effet sur le phénomène. Il devient donc opportun d'opérer une relecture du phénomène de la corruption en intégrant dans tous les dispositifs de lutte, la conscience collective des acteurs sociaux face à ce phénomène.

## Références bibliographiques

- Adoun et Awoudo, (2008). Bénin : une démocratie prisonnière de la corruption.
- Akoun, A. et Ansart, P. (1999). Dictionnaire de Sociologie, le Robert Seuil,
- Amouzouvi, D. M., (2007-2008). Le rapport de C2 du mémoire présenté à mon étudiant(e), Université d'Abomey-Calavi (U.A.C.) : les éditions du P.I.E.
- Assaba, C., (1998). Vivre et savoir en Afrique, un exemple d'éducation orale en yoruba, Paris, Minuit,
- Bako Arifari, N., (2005). La corruption dans le transport et la douane au Bénin, au Niger et au Sénégal, Etude financée par la Commission de l'UE et la DDC.
- Banegas, R., (2003). La démocratie à pas de caméléon. Transition et imaginaires politique au Bénin, Paris, Karthala.
- Blundo, G. et Olivier de Sardan, J.-P., (2007). Etat de la corruption en Afrique. Une anthropologie comparative des relations entre fonctionnaires et usagers (Bénin, Niger, Sénégal), APAD, Karthala, Marseille- Paris.
- Crozier, M. et Friedberg, E. (1977). L'acteur et le système, Paris, seuil.
- Durkheim, E., (1937). Les règles de la méthode sociologique, Paris, Puf.
- Dommel, D. (2003). *Face à la corruption*, Paris, Karthala.
- Doucin, M. (2005). La corruption, atteinte aux droits de l'homme, l'Afrique incertaine, Paris.
- Gbewopo, A., (2006). Déterminant de la perception de la corruption : une analyse économétrique sur 12 pays d'Afrique subsaharienne.
- Hadjadj, D., (2000). Combattre la corruption, enjeux et perspectives, Paris, Karthala.

- Karamoko, K., (2009). La corruption des fonctionnaires africains, comment sortir d'un système de capitulation générale, Cameroun, Clé
- Klitgaard, R., (1997). *Combattre la corruption*, Régional Service Center, édition française, manille, Nouveaux Horizons.
- Mauss, M., (1985). « Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïque », in Marcel Mauss, *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF.
- Monjardet, D., (1996). ce que fait la police. *Sociologie de la force publique*, Paris, la Découverte.
- Observatoire de Lutte contre la Corruption, (2011), Livre blanc sur l'état de la corruption au Bénin, Cotonou, Nouvelle Presse Industrie Graphique.
- Okanla M., (2001). Bénin, la lutte anti-corruption dans les textes et la pratique, IRIS- USA.
- Olivier de Sardan, J-P. (1996). « l'économie morale de la corruption », *Politique africaine*.
- Olivier de Sardan, J-P. (2001). La sage-femme et le douanier. Culture professionnelle locale et culture bureaucratique privatisée en Afrique de l'Ouest, Programme de recherche IRD.
- Scott, J., (1969). *The analysis of corruption in developing nation, comparative studie in society and story*.
- Tchané, A. (2000). *Lutter contre la corruption : un impératif pour le développement économique du Bénin dans l'environnement international*, Paris, l'harmattan.
- Transparency International; (2003). "Accès à l'information"; Thème spécial; Rapport mondial sur la corruption, Karthala.
- Vittin, T. (1999). *Esquisse de la formation et de l'évolution des élites modernes au Bénin*, Bordeaux.

## **Webographie**

- [www.moralisation.bj](http://www.moralisation.bj) , Consulté le 24/03/2013
- [www.banquemondiale.org](http://www.banquemondiale.org), Consulté le 24/03/2013
- [www.sociologie.revue.org](http://www.sociologie.revue.org), Consulté le 10/04/2013
- [www.olcbenin.com](http://www.olcbenin.com), Consulté le 03/07/2013
- [www.lanouvelletribune.info](http://www.lanouvelletribune.info), Consulté le 05/01/2014
- [www.africatopsucces.com](http://www.africatopsucces.com), Consulté le 08/01/2014

# ANNEXES

## **Outil I- Acteurs de lutte contre la corruption, membre de la société civile**

### **I- Identification du répondant :**

- 1- Nom et prénoms
- 2- Age
- 3- Niveau d'instruction
- 4- Statut professionnel
- 5- Niveau d'implication face à la corruption

### **II- Perception générale de la corruption**

- 6- Comment définissez- vous en général la corruption ?
  - 7- Quelle est votre compréhension du ce phénomène ?
  - 8- Quelles sont les différentes manifestations du phénomène ?
  - 9- Quelles en sont les sources ?
  - 10- Qui sont les acteurs qui entretiennent le phénomène ?
  - 11- Comment appréciez-vous l'attitude de ces acteurs face au phénomène ?
  - 12- Quelle appréciation faites-vous du niveau de mobilisation sociale face à la corruption ?
  - 13- Quelles est votre expérience en matière de lutte contre la corruption ?
  - 14- Quelles sont les difficultés majeures autour des actions de lutte ?
  - 15- Pourquoi selon vous le phénomène persiste et prend de l'ampleur ?
- ### **III- La corruption comme un phénomène à plusieurs repères sociaux**
- 16- Quels sont selon vous les facteurs ou les repères historiques et culturels au Bénin qui expliquent l'ancrage social de la corruption ?
  - 17- Quelles selon vous les manifestations de la corruption à l'époque de la royauté au Bénin ?
  - 18- Quelles sont les manifestations dans la période coloniale ?
  - 19- Quelles sont les manifestations dans la période révolutionnaire ?
  - 20- Quelles sont les manifestations à l'ère du renouveau démocratique ?

## **Outil II - chauffeur de taxi- responsables des syndicats dans le domaine des transports**

### **I- Identification du répondant :**

- 1- Nom et prénoms
- 2- Age
- 3- Niveau d'instruction
- 4- Statut professionnel

### **II- Perception de la corruption routière sur l'axe Cotonou- Hillacondji**

- 5- Comment désignez-vous la corruption routière dans votre langue ?
- 6- Quelle est votre compréhension de ce phénomène ?
- 7- Avez- vous déjà été victime ou initiateur d'un acte de corruption sur la route ?
- 8- Si oui décrivez- nous brièvement le contexte.
- 9- Comment selon vous ce phénomène est né ?
- 10- Quels sont les contextes ou situations qui ont favorisé son émergence ?
- 11- Comment appréciez-vous l'ampleur du phénomène aujourd'hui sur cet axe ?
- 12- Pensez-Vous qu'il peut disparaître complètement de notre société ?  
(Pourquoi ?)
- 13- Quelles sont les formes que prend la corruption routière sur l'axe ?
- 14- Comment se manifeste-t- elle?
- 15- Pourquoi payez-vous de l'agent à l'agent de contrôle ?
- 16- Est-ce un droit ?
- 17- Combien payez-vous ?
- 18- Combien de poste de contrôle traverse-t-on sur l'axe
- 19- Le nombre augmente-t-il ?
- 20- Le montant varie t-il selon les périodes ? (fêtes, jours de marché)
- 21- Que faites-vous face à un acte de corruption sur la route ?

### **III- Les acteurs de la corruption routière sur l'axe Cotonou- Hillacondji**

- 22- Qui sont les acteurs qui sont impliqués dans la corruption routière ?
- 23- Qu'est ce que vous attendez de chacun de ces acteurs ?
- 24- Chaque acteur, joue t-il correctement son rôle ? pourquoi ?
- 25- Comment chaque acteur participe à l'acte de corruption routière ?
- 26- Par quels mécanismes ces acteurs entrent en contacts ?
- 27- Qu'est-ce qui structure ce contact ?
- 28- Comment appréciez-vous les relations qui vous lient aux agents de contrôle routier ?
- 29- Vous sentez-vous brimer face à un acte de corruption routière ?
- 30- Pourquoi vous ne vous opposez pas ?
- 31- Êtes-vous à jour dans les pièces de votre véhicule ?
- 32- Faites- vous des surcharges ?
- 33- Que proposez-vous pour mieux maîtriser ce phénomène ?

### **IV- Les stéréotypes**

- 34- Avez-vous des désignations particulières des agents de contrôle routier ?
- 35- Comment appréciez- vous le comportement des agents de contrôle routier ?
- 36- Comment vivez-vous votre relation entre eux ?
- 37- Dans la relation qui vous lie aux agents de contrôle qui est plus condamnable selon vous, parlant de la corruption ? Pourquoi ?
- 38- Quelles représentations avez –vous de ces agents ?
- 39- Evoquer quelques discours, qui émanent de vos rangs sur les agents de contrôle routier.

### **V- Le langage qui entretient la corruption routière**

- 40- Evoquez des propos/ discours en faveur de la corruption routière.
- 41- Comment se construisent ces discours ?
- 42- Pensez-vous que ces discours influencent votre comportement ?
- 43- Quels sont les comportements qui favorisent ce phénomène ?

44- Y-a-t-il parfois des complicités entre les agents de contrôle et vous ?

45- Existe –t-il des codes entre vous et ces agents ?

### **Outil III- corps de contrôle sur l'axe Cotonou Hillacondji- responsables de la police/ gendarmerie/ douane**

#### **I- Identification du répondant :**

- 1- Nom et prénoms
- 2- Age
- 3- Niveau d'instruction
- 4- Statut professionnel/ grade

#### **II- Perception de la corruption routière sur l'axe Cotonou- Hillacondji**

- 5- Quelle est votre compréhension de ce phénomène ?
- 6- Comment ce phénomène est –il né ?
- 7- Pensez – vous avoir un niveau de responsabilité dans l'émergence du phénomène ?
- 8- Quels sont les contextes ou situations qui ont favorisé son émergence ?
- 9- Comment appréciez-vous l'ampleur du phénomène aujourd'hui sur cet axe ?
- 10- Pensez-Vous qu'il peut disparaître complètement de notre société ? (Pourquoi ?)
- 11- Quelles sont les formes que prend la corruption routière sur l'axe ?
- 12- Comment se manifeste-t- elle?

#### **III- Les acteurs**

- 1- Qui sont les acteurs qui sont impliqués dans la corruption routière sur l'axe Cotonou Hillacondji?
- 2- Qu'est ce que vous attendez de chacun de ces acteurs ?
- 3- Chaque acteur, joue t-il correctement son rôle ? pourquoi ?

- 4- Comment chaque acteur participe à l'acte de corruption routière ?
- 5- Par quels mécanismes ces acteurs entrent en contacts ?
- 6- Qu'est-ce qui structure ce contact ?
- 7- Comment appréciez-vous les relations qui vous lient aux conducteurs de taxi ?
- 8- Comment appréciez-vous le comportement des conducteurs de taxi sur cet axe ?
- 9- Que proposez-vous pour mieux maîtriser ce phénomène ?

### **Grille d'observation**

- 1- Nombre de poste de contrôle sur l'axe
- 2- Caractéristiques des postes de contrôle
- 3- Mécanismes d'arrêt des conducteurs
- 4- Postures à l'arrêt (conducteur/agent de contrôle)
- 5- Durée de l'arrêt

Annexe 2 : Tableau : Fréquence de présences des corps de contrôle sur l'axe routier

<b>Corps de contrôle</b>	<b>Nombre de présence</b>
Police	04
Gendarmerie	05
Douane	02
Militaire	01

*Source : données de terrain*

Tableau : *Point statistique des chauffeurs en règle ou non*

<b>Chauffeurs en règle</b>	<b>Chauffeurs non en règle</b>
<b>02</b>	<b>43</b>

## Table des matières

Titres	Pages
Sommaire.....	2
Avant propos.....	3
Dédicace.....	5
Remerciements.....	6
Liste des Sigles et Acronymes.....	7
Liste des tableaux, figures.....	8
Résumé.....	9
Introduction.....	10
Première partie.....	13
Chapitre I : éléments théoriques de la recherche.....	14
1.1 Problématique.....	14
1.1.1.1Hypothèses.....	20
1.1.2 Objectifs de la recherche.....	20
1.2 Nature de l'étude.....	20
1.3 Justification de choix du sujet.....	21
1.4 Délimitation thématique.....	22
1.5 Quelques axes actuels de la question.....	22
1.6 Clarification conceptuelle.....	27

Chapitre II Eléments méthodologiques de la recherche.....	31
2.1 Techniques et outils de collecte des données.....	31
2.1.1 Recherche documentaire.....	31
2.1.2 L'entretien et l'observation.....	32
2.1.3 Groupes cibles et échantillonnage.....	32
2.1.4 Calendrier de recherche.....	35
2.1.5 Difficultés rencontrées.....	36
Deuxième partie : la corruption au Bénin : un phénomène social dynamique et évolutif.....	37
Chapitre III : la corruption un phénomène social global.....	38
3.1 Les repères historiques de la corruption au Bénin.....	39
3.1.1 Les manifestations de la corruption à l'époque de la royauté au Bénin.....	39
3.1.2 Les manifestations à l'époque coloniale.....	40
3.1.3 Les manifestations après les indépendances.....	41
3.1.4 Les manifestations à l'ère du renouveau démocratique.....	41
3.2 L'évolution institutionnelle face à de la corruption au Bénin.....	42
3.2.1 Les dispositifs de lutte avant l'ère du renouveau démocratique.....	42
3.2.2 Les dispositifs de lutte à l'ère du renouveau démocratique.....	43
3.3 Les repères sociaux de la corruption.....	47
3.3.1 La question de la solidarité.....	47

3.3.2 Les discours populaires qui entretiennent la solidarité corruptive.....	48
3.3.3 Le développement des figures de réussite et l'effet d'entraînement : influence culturelle de la corruption .....	50
Troisième partie : l'axe Cotonou- Hillacondji : champ privilégié pour une étude de la corruption routière .....	54
Chapitre IV : l'axe Cotonou- Hillacondji : champ privilégié pour une étude de la corruption routière.....	55
4.1 Les caractéristiques de l'axe comme "terreau" à la corruption routière..	55
4.1.1 L'importance du trafic sur l'axe.....	55
4.1.2 Le mode opératoire de la corruption routière su l'axe.....	57
4.2 Les acteurs de la corruption routière sur l'axe Cotonou-hillacondji.....	59
Chapitre V : la corruption routière sur l'axe Cotonou-Hillacondji entre stéréotype et langage des acteurs.....	67
5.1 Les différents stéréotypes sur les acteurs.....	67
5.2 Typologie et langage de la corruption routière : éléments pour un ancrage social du phénomène.....	70
5.2.1 La corruption routière monétaire.....	70
5.2.2 La corruption routière fondée sur le capital social.....	71
Conclusion.....	73
Références bibliographiques.....	75
Annexes.....	78
Table des matières.....	85

