



**HAL**  
open science

# What role does cell phone use play in building mobility skills in Cameroon ?

Jérémy Pasini

## ► To cite this version:

Jérémy Pasini. What role does cell phone use play in building mobility skills in Cameroon ?. NETCOM : Réseaux, communication et territoires / Networks and Communications Studies, 2021, 35-1/2, <10.4000/net-com.5702>. <hal-04082594>

**HAL Id: hal-04082594**

**<https://univ-tlse2.hal.science/hal-04082594v1>**

Submitted on 26 Apr 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 - Attribution - Non-commercial use - No Derivative Works - International License



**Netcom**

Réseaux, communication et territoires

35-1/2 | 2021

**Dispositifs numériques et villes durables. De l'interaction à l'engagement**

---

## Quel rôle l'utilisation du téléphone portable joue-t-il dans la construction des compétences de mobilité au Cameroun ?

*What role does cell phone use play in building mobility skills in Cameroon ?*

Jérémy Pasini

---



### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/netcom/5702>

DOI : 10.4000/netcom.5702

ISSN : 2431-210X

### Éditeur

Netcom Association

Ce document vous est offert par Université Toulouse 2 - Jean Jaurès



### Référence électronique

Jérémy Pasini, « Quel rôle l'utilisation du téléphone portable joue-t-il dans la construction des compétences de mobilité au Cameroun ? », *Netcom* [En ligne], 35-1/2 | 2021, mis en ligne le 27 mai 2020, consulté le 14 mars 2023. URL : <http://journals.openedition.org/netcom/5702> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/netcom.5702>

---

Ce document a été généré automatiquement le 16 février 2023.



Creative Commons - Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International - CC BY-NC-ND 4.0

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

---

# Quel rôle l'utilisation du téléphone portable joue-t-il dans la construction des compétences de mobilité au Cameroun ?

*What role does cell phone use play in building mobility skills in Cameroon ?*

Jérémy Pasini

---

## Introduction

- 1 Encore majoritairement rurale avant 2008, la population Camerounaise est aujourd'hui urbaine à plus de 56 %<sup>1</sup>. Le nombre d'habitants à Douala, la capitale économique, a été multiplié par quatre entre 1976 et 2005 (BUCREP, 2010) et sa superficie a gagné 326 hectares par an sur la même période (CUD, 2012). L'urbanisation du Cameroun s'exprime aussi par la généralisation des petites et moyennes villes<sup>2</sup>, qui étaient 38 en 1976, contre 93 en 2005 (BUCREP, 2010). La surface occupée par ces centres urbains intermédiaires s'étend au détriment des zones agricoles et des forêts (MINATD, 2012). En éloignant les individus du travail, des marchés, des écoles, des hôpitaux et des administrations, l'étalement physique des villes stimule le besoin de se déplacer des campagnes et des espaces périurbains vers les centres. Cette situation est emblématique de ce que le sociologue Éric Le Breton (2015) nomme la « société dispersée ». Or, contrairement à ce que véhicule la représentation d'une Afrique de plus en plus mobile (Steel *et al.*, 2017), se déplacer ne va pas de soi. Il faut savoir faire plein de choses pour passer d'un lieu à un autre (Buchot, 2012) : s'orienter, évaluer les distances et les durées, associer les différents modes de transport disponibles, s'adapter aux imprévus et aux contraintes, etc. Ce dernier point est d'autant plus important au Cameroun, où des problèmes spécifiques se posent aux voyageurs, comme la rareté des panneaux indiquant les noms de rue et les grandes directions routières (Pasini, 2018). La possibilité de se déplacer dépend donc de compétences particulières, c'est-à-dire

d'un ensemble de savoir-faire et de savoir-être, à la fois transmis socialement et acquis par l'expérience, qui permet de programmer, de contrôler et de rectifier un parcours dans l'espace. Ces compétences incluent la maîtrise d'outils techniques tels que le GPS ou le téléphone portable. Au Cameroun, l'essor du téléphone cellulaire est rapide : de 2 800 en 1995, on est passé à environ 20 millions d'appareils en fonctionnement en 2017. Sur cent Camerounais, 83 sont aujourd'hui équipés d'un portable<sup>3</sup>. Ce dernier a investi tous les domaines de la vie et accompagne les personnes dans leurs déplacements. À Yaoundé, Merlin Ottou (2018) observe que de nombreux piétons ou usagers des transports publics utilisent le téléphone en cours de trajet.

- 2 L'article se donne pour objectif de comprendre en quoi l'usage du téléphone portable participe à l'acquisition et à la mise en application des compétences de la mobilité. Il part de l'hypothèse que les technologies numériques ne se substituent pas toujours aux déplacements physiques, mais qu'elles les complètent et les enrichissent (Rallet *et al.*, 2009). Cette étude se justifie par le fait que peu de travaux se sont intéressés à l'utilisation du téléphone cellulaire dans le cadre des mobilités internes aux pays africains (Porter, 2015). Ainsi, le premier enjeu de cette réflexion est de combler une lacune, en montrant comment le portable peut devenir l'allié du voyageur camerounais. Mais l'utilisation de ce type d'appareils exige des ressources (crédit téléphonique, électricité, etc.) qui sont inégalement réparties entre les individus (Pasini, 2018). Le second enjeu de l'article est donc d'éclairer les inégalités d'accès et d'usage du téléphone mobile, qui se traduisent par un potentiel d'aide à la mobilité différent selon les personnes et par de plus ou moins grandes difficultés à s'intégrer à la « société dispersée ». La réflexion se structure en quatre grandes parties : la première propose un bilan des travaux sur les relations entre l'apprentissage de l'espace et l'utilisation du mobile, la seconde justifie le cadre d'analyse et la méthode de collecte des données, la troisième présente les résultats tandis que la dernière interroge le caractère particulier de l'usage du portable en situation de mobilité au Cameroun.

## État de la recherche sur la cognition de l'espace

- 3 Dans cette partie, nous proposons d'abord un aperçu des recherches sur le rapport de l'homme à son milieu de vie. Nous tentons ensuite d'éclairer la manière dont l'utilisation du portable interfère avec la relation homme-milieu de vie. Cette partie s'achève en identifiant les carences de la recherche sur les interrelations homme-espace, afin de cerner les thèmes qui nécessitent un examen plus poussé.

## L'apprentissage de l'espace chez les psychologues et les géographes

- 4 Il existe de nombreuses études sur les mécanismes de l'apprentissage de l'espace. Ce corpus de recherches regroupe notamment des psychologues et des géographes. Le psychologue Jean Piaget (1992) est l'un des premiers à analyser les stades de la connaissance de l'espace chez les enfants. Ces stades ne sont pas une addition de savoirs, mais plutôt une construction par différenciation et distorsion des savoirs plus anciens. L'auteur découvre que la compréhension par les jeunes du monde qui les entoure s'effectue par le biais d'interactions répétées avec ce dernier. Dans les années 1970, James Herman et Alexander Siegel (1978) montrent que l'appropriation du milieu

de vie se réalise à partir de points de repères tels que les routes, les voies ferrées et les frontières. Au travers d'une expérience où des enfants de 2 à 11 ans sont invités à parcourir plusieurs fois la représentation d'une ville dessinée au sol, d'abord dans une salle de classe puis dans un gymnase, les chercheurs révèlent que plus le contact avec les lieux est fréquent et plus les limites de l'espace considéré sont claires, plus la faculté à mémoriser les objets qui s'y trouvent est grande. Plus récemment, le géographe Mathis Stock (2006) a remis en cause l'existence d'une corrélation entre proximité géographique d'un territoire et familiarité avec celui-ci. Il explique que des lieux étrangers peuvent devenir des lieux connus et appropriés dès lors qu'ils sont pratiqués régulièrement. Il donne l'exemple des touristes qui transforment leur résidence de vacances en lieu d'ancrage identitaire. Reginald Golledge (1999) suggère que l'apprentissage de l'espace est constamment mis à jour par les objectifs propres aux individus. Il rejoint en cela une autre géographe, Colette Cauvin (1999), qui appelle « espaces fonctionnels » les espaces subjectifs constitués à partir de la sélection, par une personne donnée, de certains traits de l'environnement physique, afin d'y accomplir une action. Ainsi, dans le cas d'un automobiliste, les éléments mémorisés portent sur l'emplacement des parkings, des sens interdits, des feux tricolores, etc. Ces « espaces fonctionnels » sont concrets dans la mesure où ce sont eux qui permettent de se déplacer, mais ils forment un couple indissociable avec les « espaces cognitifs ». En effet, les hommes et les femmes, les populations jeunes et âgées, locales et immigrées, riches ou pauvres, ne perçoivent pas le monde de façon homogène, mais au travers de deux prismes déformants : les caractéristiques individuelles, comme la variété des relations sociales et la personnalité, et la culture d'appartenance, faite d'une langue, de valeurs, d'une histoire, etc. Les travaux de Colette Cauvin supposent donc que le lien qui unit l'homme à l'espace est une construction à la fois individuelle et collective, ce que souligne également Thierry Ramadier (2010). Le psychologue distingue deux processus. Dans un premier temps, l'individu « encode » les attributs de l'espace, c'est-à-dire qu'il leur donne du sens. Cette sémiotisation du milieu matériel repose notamment sur l'éducation et sur les normes qui ont cours dans une société. En particulier, l'acquisition de la faculté à lire (vers 6-8 ans) permet de déchiffrer les panneaux indicateurs et de maîtriser la toponymie officielle ; c'est-à-ce moment que l'enfant passe d'une représentation de l'espace centrée sur lui-même à une représentation de l'espace fondée sur des repères qu'il partage avec d'autres individus (noms de rue, de monuments, etc.). Par ailleurs, le degré d'autonomie laissé par les parents aux enfants détermine la capacité de ces derniers à s'aventurer loin du domicile parental. En Europe, les pratiques spatiales se décentrent véritablement du quartier de résidence à partir de 15-16 ans. Avant cet âge, l'exploration de nouveaux espaces est conditionnée par le capital économique et culturel des parents (Ramadier, 2010). Le résultat de la confrontation avec des lieux diversifiés est la constitution d'une sorte de banque de données mentale favorisant le décryptage des codes architecturaux ou urbanistiques visibles dans le paysage. Dans un deuxième temps, les individus utilisent ces données pour lire le milieu qu'ils rencontrent et y accomplir leurs activités. Cela aide par exemple à comprendre pourquoi les populations n'entretiennent pas toutes le même rapport aux métropoles : cette différence découle d'une inégale capacité à interpréter les signes présents sur le territoire, qui dérive elle-même d'expériences spatiales passées plus ou moins riches.

- 5 À ce stade, la principale leçon à retenir est que la connaissance de l'espace s'accroît avec la multiplication des expériences de mobilité et la transmission de savoir-faire

comme la lecture. En fait, plus un individu parvient à s'appropriier mentalement un territoire donné, plus il a de liberté pour y développer ses projets et ses actions. Cependant, l'utilisation du portable rend obsolète le besoin d'interagir avec l'environnement : l'observation du paysage, de son organisation, des signes et des repères qui s'y trouvent passe au second plan. Quels sont les effets de l'usage du téléphone mobile sur la perception et la pratique de l'espace ? Cette question est abordée dans la prochaine section.

## Usages du téléphone portable et expériences de l'espace physique

- 6 En ce qui concerne la relation des utilisateurs de téléphone mobile à l'espace physique, la revue de la littérature scientifique fait apparaître trois évolutions principales. D'abord, l'usage du portable donne la possibilité d'éviter certains déplacements et, donc, de moins se confronter au monde matériel. En Afrique du Sud, Kudzai Guvi (2007) montre que les jeunes sont plus enclins à bâtir des liens sociaux virtuellement qu'en présentiel. Cette sociabilité numérique, qui implique moins de contact en face-à-face, suppose aussi une réduction des occasions où les adolescents peuvent faire l'expérience du territoire, de son organisation et de ses frontières. Julia Pfaff (2010) et Gina Porter *et al.* (2012) nuancent ce constat en expliquant que les plus jeunes se servent du téléphone pour déjouer les restrictions que les parents opposent à leur mobilité. À partir des résultats d'une enquête menée dans trois pays africains, Gina Porter *et al.* (2012) indiquent que le GSM est mis à profit pour étendre le réseau de relation et organiser des rencontres clandestines loin de la surveillance des adultes, parfois même avec des personnes et/ou dans des lieux dangereux. Dans ce cas précis, la mobilité physique n'est pas vue comme une pratique obsolète, mais plutôt comme une condition pour acquérir plus de liberté.
- 7 Ensuite, les TIC offrent de nouvelles possibilités de s'orienter dans l'espace. En se fondant sur les données d'une étude réalisée aux États-Unis, Gilly Leshed *et al.* (2008) découvrent que le recours au GPS diminue la vigilance des automobilistes vis-à-vis de la route qu'ils suivent. Les participants à l'enquête ne se réfèrent qu'à l'écran du système de navigation et ne prêtent plus vraiment attention à ce qui se passe en dehors de la voiture : l'un d'eux raconte même qu'il se fie à la carte du GPS pour anticiper les virages et adapter sa vitesse en conséquence. Mais le dispositif de géolocalisation peut aussi faciliter la mobilité de personnes dotées d'un faible sens de l'orientation. Il stimule la curiosité pour l'espace géographique, car il procure un sentiment de sécurité (le risque de se perdre est considérablement atténué) et met en valeur les lieux et sites d'intérêt<sup>4</sup> (Leshed *et al.*, 2008). Plus récemment, une recherche conduite aux États-Unis et au Royaume-Uni a tenté de déterminer dans quelle mesure l'usage d'un téléphone équipé d'un GPS augmente la capacité et le désir des jeunes d'élargir leur « monde connu ». Elle conclut que, si l'usage de la technique confère aux moins âgés la confiance dont ils ont besoin pour explorer de nouveaux territoires, la qualité de cette exploration est dégradée par rapport à celle qui s'effectue sans téléphone. En activant le GPS sur leur portable, les étudiants sont moins incités à explorer des itinéraires alternatifs et à mémoriser des repères spatiaux (Leyshon *et al.*, 2013). En Afrique, où l'utilisation du GPS est moins répandue, les indications de direction sont fournies par les proches. Gina Porter (2015) explique que les jeunes qui se déplacent en ville pour rendre visite à un membre de leur famille comptent sur leur téléphone pour se faire guider jusqu'à la destination.

- 8 Enfin, l'utilisation du téléphone permet aux individus de planifier plus facilement leurs trajets en transports en commun. C'est ce que révèle un projet de recherche pluridisciplinaire nommé *Digital Matatus* et réalisé à Nairobi (Kenya). Dans cette métropole, la plupart des déplacements est assurée par un service semi-formel de minibus, appelés *matatus*. Or, les usagers manquaient jusqu'à présent d'informations sur la fréquence des bus et sur les quartiers qu'ils relient ; ils dépendaient d'indications, souvent invérifiables, fournies par des tiers. L'équipe du projet a tenté de corriger cette lacune, en enregistrant, à l'aide d'une application mobile, la latitude et la longitude des arrêts desservis par chaque ligne de bus. Ces coordonnées spatiales ont servi à la création de plusieurs outils d'aide à la navigation. Par exemple, une entreprise a développé l'application *Ma3route* qui permet de planifier un itinéraire, de repérer les zones de fort trafic, de connaître le prix d'un trajet et même de noter le conducteur du *matatu*. De plus, un plan du réseau comparable à celui que l'on trouve dans les villes occidentales a été créé. Après sa publication, les chercheurs ont organisé des groupes de discussion avec des étudiants, des chauffeurs et des propriétaires de *matatus* afin de discuter de son exactitude et de son utilité pour les populations. Ils ont aussi fait circuler un questionnaire standardisé afin de recueillir l'opinion d'étudiants en première année d'urbanisme sur la carte. Les résultats nous apprennent notamment que les étudiants, en visualisant le schéma du réseau, découvrent de nouvelles routes et se disent plus enclins à découvrir des quartiers où ils ne se rendaient pas auparavant (Klopp *et al.*, 2015).
- 9 Toutefois, le bilan de la littérature sur les interactions communication numérique-mobilité spatiale souligne certains manques. D'abord, si nous avons identifié quelques références explorant ces interactions en Afrique subsaharienne, nous n'en avons trouvé aucune qui en traite de façon détaillée au Cameroun. Ce pays connaît pourtant une convergence entre utilisation du téléphone portable et déplacements physiques, ainsi que le constate Merlin Ottou à Yaoundé (2018). Ensuite, parmi les publications citées plus haut et qui concernent le continent africain, seuls Gina Porter *et al.* (2012) accordent une place aux inégalités d'accès à la téléphonie cellulaire. Les autres auteurs n'en disent pas un mot, alors qu'une partie de la population n'est pas en mesure de tirer profit de cette technologie, à la fois pour des raisons de développement inégal des infrastructures, de manque de moyens financiers et de difficulté à s'approprier cognitivement l'innovation. Enfin, bien que les recherches évoquées dans ce paragraphe reconnaissent les bénéfices tirés de l'usage du portable dans les transports, elles ignorent les processus d'apprentissage qu'implique cet usage. Cela est d'autant plus surprenant qu'il n'est pas banal de passer une communication en public, dans la rue ou dans un bus ; si cela se produit, c'est parce que cela correspond à un besoin, qui dérive lui-même d'un diagnostic fait par l'individu à partir de ses expériences personnelles. Or, les logiques qui justifient le recours au téléphone en contexte de mobilité sont mal connues.

## Méthode d'analyse et de collecte des données

- 10 Cette partie commence par justifier le cadre d'analyse, bâti autour du concept de compétence. Elle se poursuit en précisant la nature de la relation au terrain et les différentes phases suivies de la collecte des données à leur analyse.

## Cadre conceptuel

- 11 En Afrique, les difficultés de mobilité entre zones rurales et urbaines sont souvent attribuées à des causes matérielles : la discontinuité des réseaux physiques (tels que le système routier) isole les campagnes des villes, tandis que la concentration de la pauvreté monétaire dans la ruralité amoindrit la capacité de ses habitants à se déplacer (Pasini, 2018). Ces explications, aussi pertinentes soient-elles, ne sont cependant pas suffisantes pour comprendre pourquoi, dans un même village, des personnes sont très mobiles, d'autres le sont moins et d'autres pas du tout. D'autres facteurs que la disponibilité technique des infrastructures et que l'abordabilité financière de l'offre en transport pèsent dans le lien qu'entretiennent les ruraux avec la ville. Parmi ces facteurs qui délimitent le potentiel de mobilité des Camerounais, nous retenons le facteur cognitif : la faculté à se mouvoir dans l'espace s'apprend (Buchot, 2012), au même titre que le calcul, l'écriture et la lecture. Adopter un tel point de vue revient à interpréter la rareté ou l'absence de déplacements comme résultant d'un manque de compétences. Bien qu'imparfaite<sup>5</sup>, cette approche a le mérite de considérer l'individu comme un acteur dont la mobilité dépend de ce qu'il peut mettre en œuvre en termes de savoir-faire et de savoir-être, en fonction de ses expériences de mobilité antérieures, de ses besoins<sup>6</sup> et de ce qu'il peut capitaliser par l'intermédiaire de son entourage social. En nous inspirant d'une communication de Martin Aranguren (2014), nous distinguons trois types de compétences mobilitaires :
- les compétences opératoires regroupent les aptitudes qui permettent d'assurer concrètement un trajet (savoir conduire une automobile par exemple) ;
  - les compétences émotionnelles renvoient à la régulation des émotions liées à la mobilité (l'angoisse du statut d'étranger en est une illustration) ;
  - les compétences procédurales désignent les facultés d'adaptation de l'individu à des situations ou à des environnements nouveaux (connaître l'organisation d'une ville où l'on vient de s'installer, y construire de nouvelles relations sociales, etc.).
- 12 Certaines de ces compétences peuvent être optimisées par l'usage du téléphone mobile. Ce dernier facilite par exemple le maintien d'un lien avec les proches durant les longs déplacements, ce qui aide le voyageur à refouler plus aisément le stress qui découle de la confrontation avec l'inconnu. Les compétences comme le contrôle des émotions échappent à la conscience de ceux qui les déploient au quotidien, car elles semblent banales et relèvent de routines. Ces habitudes se forment par le contact répété avec une situation donnée ; l'individu cherche d'abord la réponse la plus appropriée à ladite situation, ce qui suppose une phase d'essai et, parfois, des échecs ; ensuite, une fois qu'il a identifié la bonne réponse, il la réplique dès que la situation qui l'a suscité se renouvelle (Drevon, 2016). Cette recherche du comportement adapté ne repose pas seulement sur l'individu, mais est aussi conditionnée par les normes sociales, qui définissent ce qui est autorisé ou non de faire en public. L'examen des conditions de construction des compétences mobilitaires permet d'appréhender comment chaque personne s'assure un contrôle sur ses déplacements, en mettant progressivement en place des méthodes visant à en réduire l'insécurité<sup>7</sup>. L'enjeu de cette quête de maîtrise de la mobilité est de conserver un accès aux ressources (emplois, revenus, etc.), dont une partie est située dans les campagnes et une autre dans les villes. La multi-localité des activités marquent en effet le quotidien des ménages ruraux (Steel *et al.*, 2017). Afin de collecter des données sur les compétences, les pratiques et les contraintes de

mobilité au Cameroun, nous avons opté pour une méthodologie qualitative, fondée sur la réalisation d'entretiens semi-directifs.

## Une méthodologie qualitative

- 13 Les données empiriques utilisées dans l'article proviennent d'une thèse en géographie, réalisée au Cameroun entre 2012 et 2018. Elles ont été obtenues lors de trois missions de terrain, d'une durée de trois mois pour les deux premières (2014 et 2015) et d'un mois pour la dernière (2016). L'essentiel des données a été collecté dans le centre du département du Moungo<sup>8</sup> (Pasini, 2018), mais une petite partie a aussi été recueillie lors de déplacements dans d'autres territoires. Suivant la direction proposée par Camille Lacoste-Dujardin (1977), nous avons renoncé à la posture de l'enquêteur, qui réduit des femmes et des hommes au statut de répondant et les enferme dans un rapport de domination. Nous avons plutôt cherché à bâtir un rapport collaboratif avec les habitants, en considérant ces derniers comme les partenaires de notre étude (Lacoste-Dujardin, 1977). Ce positionnement se justifie par le fait que la relation avec la population locale était beaucoup plus vaste et complexe qu'un simple échange d'informations au cours d'un entretien. Dans la mesure où nous avons passé au total sept mois à Loum, nous avons cohabité avec les participants et les avons croisés à plusieurs reprises au marché, dans les transports ou simplement dans la rue. Cette proximité a été propice à des conversations informelles fécondes, au cours desquelles nous avons eu accès à des idées nouvelles<sup>9</sup>.
- 14 Les entretiens permettaient aux participants à l'enquête de retracer en détails le déroulement de leurs déplacements les plus récents. Pour assurer la qualité des informations, qui repose sur la mémoire des individus, seuls les trajets effectués la semaine précédant l'interview étaient pris en compte (Pasini, 2018). La discussion était peu encadrée. L'ambition était de reconstituer la « boîte noire » de chaque voyage, en comprenant son contexte de réalisation, ses événements imprévus et les réactions de l'individu face à ces événements. L'entrevue tentait également de déterminer le rôle du téléphone portable dans la préparation et l'accomplissement des mobilités. En dehors de ces grands thèmes, le partenaire pouvait ajouter tous les sujets de discussion jugés utiles. De plus, le choix du lieu de l'entretien lui revenait, de manière à ce qu'il désigne un endroit où il se sente à l'aise. Pour cette raison, les échanges se sont souvent tenus directement à la résidence du participant. La conversation a été enregistrée à l'aide d'un dictaphone pour se libérer de la prise des notes et pouvoir ainsi regarder l'interlocuteur. Le fait d'être en mesure d'observer l'interlocuteur, et d'être observé en retour par lui, accélère l'instauration du lien de confiance nécessaire à l'activité de recherche. Finalement, 32 entrevues ont été réalisées, puis retranscrites après le retour en France. Elles durent en moyenne une heure et demie.
- 15 L'exploitation des entretiens s'est faite par la méthode de l'analyse de discours (AD). À la différence des techniques focalisées sur le contenu<sup>10</sup>, l'AD ne sépare pas les propos du locuteur du contexte général dans lesquels ils ont été produits (Coulomb-Gully, 2002). Partant du principe qu'un message oral ou écrit ne peut pas être compris directement, l'AD consiste à déterminer comment les discours sont rendus signifiants en prêtant attention à des éléments comme les croyances, les normes et les valeurs qui ponctuent la pensée du locuteur compte tenu de la société dans laquelle il vit. Le but de l'AD est ainsi d'expliquer pourquoi tel point de vue s'exprime plutôt que tel autre. Par exemple,

qu'est-ce qui, au sein de la société camerounaise, amène les individus à penser qu'utiliser le téléphone dans les transports est un facteur de sécurité, de liberté, ou de maîtrise, etc.? Si l'AD peut être critiquée pour son manque de reproductibilité<sup>11</sup> (Coulomb-Gully, 2002), elle présente toutefois un fort intérêt heuristique : elle aide à saisir comment la réalité est construite par les discours, sachant que ceux-ci précèdent les pratiques, ici, en l'occurrence, les mobilités équipées d'outils de communication. On sait par exemple combien les discours participent à rendre « normale » l'utilisation d'une technologie, en l'habillant d'utopies et d'idéologies (Bergier, 2016), et combien ceux qui ne recourent pas à cette technologie sont au contraire dévalorisés.

- 16 Maintenant que l'approche conceptuelle et la méthode d'enquête sont présentées, il nous reste à exposer les résultats qui en découlent : c'est le but de la troisième partie.

## Résultats empiriques

- 17 Cette partie présente les résultats empiriques. Elle se structure autour de quatre grands thèmes, qui ont été mis au jour par l'analyse des discours : le rapport à l'altérité dans les transports ; le rôle du portable dans la navigation ; le contrôle de la mobilité et l'augmentation du risque de vol du fait de l'utilisation du téléphone dans la rue, dans les véhicules et aux gares routières.

### Gérer la relation aux autres passagers

- 18 Dans la mesure où la voiture individuelle est l'apanage des plus aisés (Lesourd, 2012), la plupart des Camerounais se déplace en transports collectifs. Ces derniers désignent principalement les bus, les taxis, les mototaxis et le train (entre Mbanga et Douala par exemple). Avant la généralisation des mobilités et le développement des transports en commun, les Camerounais n'étaient pas habitués à côtoyer des étrangers. Ainsi, dans le Moundou, les quartiers regroupaient traditionnellement les membres d'un même lignage. Ils agrégeaient des semblables, même si des mobilités avec les espaces proches étaient possibles (Barbier *et al.*, 1983). L'utilisation des transports publics fait cohabiter des passagers différents et qui ne se connaissent pas, ce qui est une situation inédite. Or, le contexte d'un trajet en Afrique centrale est très défavorable. Outre la chaleur, omniprésente toute l'année, les voyageurs doivent composer avec deux autres contraintes. La première contrainte est la surcharge des véhicules, en particulier dans les bus et les minibus interurbains. Les conducteurs admettent systématiquement plus de clients qu'il n'y a de places assises de manière à compenser les nombreux frais de route<sup>12</sup>. Dans de telles conditions, le corps humain est soumis à rude épreuve, car il est opprimé et maintenu dans des positions inconfortables. La deuxième contrainte est temporelle : l'attente<sup>13</sup> est une composante essentielle du transport au Cameroun et la vitesse de circulation des véhicules est réduite, dépassant rarement les 60 km/h<sup>14</sup>. En résumé : les voyageurs camerounais sont exposés à l'altérité, une expérience d'autant plus difficile qu'elle se fait dans un contexte de promiscuité et d'incertitude quant à la durée du parcours.
- 19 Dans ces circonstances, les passagers développent des stratégies pour rendre leurs déplacements plus supportables. Dans les pays européens, ces dernières reposent sur une myriade d'objets personnels (ordinateurs portables, smartphones, livres, etc.) ou mis à disposition des voyageurs (journaux, magazines gratuits). Au Cameroun, il n'y a

pas le même éventail de possibilités : les baladeurs, les ordinateurs portables et les journaux gratuits sont rares ou inexistant ; le téléphone est donc le seul compagnon du voyageur. Si les usages du portable en mobilité sont diversifiés, un des participants<sup>15</sup> à l'étude a fait une référence explicite au rôle de la technologie dans le maintien à distance des autres passagers : « Quand je me déplace en bus, je réserve le téléphone pour jouer. Ça vide la tête. Ça isole un peu. Ça fait que, quand tu quittes ici pour Douala, le transport passe plus vite ». Cet usage du téléphone portable est encouragé par les opérateurs et leurs partenaires commerciaux, car ils y voient des opportunités de profit. Par exemple, *Megawin* permet de gagner de l'argent ou des bourses d'étude en répondant quotidiennement à un quizz ; l'opérateur facture 10 FCFA chaque SMS de réponse et 100 FCFA l'abonnement au quizz.

- 20 Toutefois, l'utilisation du téléphone dans les transports est également propice au développement et au renforcement des compétences de mobilité. Manipuler son portable sert notamment à moduler sa relation aux autres voyageurs : la présence de l'appareil dans les mains sert à indiquer son indisponibilité aux autres passagers. C'est un moyen d'éviter que ne s'engage une conversation non-souhaitée avec des inconnus. Par ailleurs, nous avons observé<sup>16</sup> qu'une personne qui subit un coup involontaire et de faible intensité de la part d'un autre passager a tendance à ne pas réagir si elle est en train de consulter son GSM. Cet exemple montre que l'utilisation du téléphone réduit la probabilité de conflit entre voyageurs : le portable joue un rôle de « prothèse technologique » (Medina et Aguillar, 2015), qui sépare les individus et les aide à cohabiter pacifiquement.

## Se faire guider par téléphone

- 21 De façon générale, les déplacements sont facilités par la présence d'une signalétique qui indique la palette des choix possibles dans les réseaux viaires et de transport. Au Cameroun, le système de signalisation présente cependant des faiblesses. Les panneaux des noms de rue n'existent pas dans toutes les villes et, même lorsqu'ils existent, les habitants préfèrent se référer à une toponymie informelle<sup>17</sup>. Les arrêts de bus ne sont pas aménagés (pas d'abri) et ne comporte aucun signe permettant de les repérer. Dans les gares routières, aucun panneau ne précise la destination et les arrêts effectués par les différentes compagnies de transport : ces informations s'obtiennent directement auprès des chauffeurs. Sans système de signalisation performant, le territoire et les réseaux qui le maillent deviennent moins « lisibles » (Le Breton, 2015) et la probabilité de se perdre s'accroît.

Figure 1. Une bifurcation de routes en zone rurale



A droite, la route mène à Lala-Mission ; à gauche, elle conduit à Manjo. Toutefois, aucun panneau n'aide à choisir sa direction.

Auteur : Jérémy Pasini ©, 2016.

- 22 C'est ce contexte spécifique qui justifie le recours au portable comme outil de navigation. Jovic<sup>18</sup>, lycéen à Loum, donne un premier aperçu de cet usage : « Le portable m'aide beaucoup lorsque je pars sans mes parents. Il m'aide à me renseigner : Quelle route je dois suivre ? Sur quelle place je dois aller ? Sans téléphone, comment est-ce que je vais faire ? Je suis trop confus lorsque je voyage seul. Les parents, comme ils sont habitués à voyager, ils peuvent me dire : « Ok, tu t'arrêtes là. Tu prends l'autre taxi, tu continues sur telle route ». C'est comme cela que je me débrouille. Si je n'ai pas de téléphone, qui est-ce que je vais appeler ? Il peut n'y avoir personne dans la rue à qui demander. Je suis obligé d'utiliser mon téléphone et, à ce moment, j'ai intérêt à avoir du crédit. Sinon, c'est fini pour moi ». Une autre étudiante, Alexandra, tient des propos comparables : « Si une amie m'a donné rendez-vous, je peux tout à fait ne pas connaître le lieu de la rencontre. Je l'appelle donc pour demander ma destination, pour demander où je dois prendre la moto, pour m'orienter ».
- 23 Le premier enseignement à tirer de ces propos est que se faire guider par portable exige de remplir certaines conditions matérielles préalables. Jovic souligne à la fin de la citation qu'il doit absolument disposer d'unités sur son téléphone, sous peine d'être en difficulté. Ce crédit téléphonique est souvent financé par les proches (Porter *et al.*, 2012). Jovic le confirme plus loin dans l'entretien : « Pour le crédit, ce sont mes parents qui me donnent l'argent. Sinon, comment je peux faire ? Je ne suis qu'un élève ». Dans la plupart des cas, les adultes subventionnent les communications des enfants afin d'être avertis en cas de problème ; le téléphone cellulaire apparaît comme un « soldeur de stress » (Martin, 2007), qui évite aux parents d'imaginer leur fils ou leur fille seul, perdu dans un lieu inconnu et vulnérable. Il joue également un rôle de réassurance pour le jeune voyageur : ce dernier sait qu'il peut activer une ligne de secours s'il s'est

trompé d'itinéraire. On peut toutefois interroger le caractère universel de cette utilisation du téléphone comme outil de navigation, sachant qu'une part importante de la population a du mal à recharger son abonnement téléphonique et ne peut au mieux que « biper » (Toguem, 2011). Dans ces conditions, obtenir des indications de direction est plus improbable car cela demande de maintenir la communication sur plusieurs minutes (rien que la localisation de la personne égarée prend du temps).

- 24 Les deux citations laissent penser que les voyageurs reçoivent des indications en temps réel sur la direction à suivre. Cela implique forcément le recours à des repères spatiaux comme les administrations, les boutiques, etc. Or, il y a souvent un écart entre les points de référence utilisés par le guide au téléphone et ceux qui sont visibles sur le terrain. L'évolution des paysages dans le temps fait que certains lieux ont été modifiés ou détruits (boutiques par exemple). En outre, le choix des repères spatiaux est un processus subjectif qui dépend des motivations, des expériences et de la personnalité de chacun (Cauvin, 1999) ; c'est pourquoi, ces repères ne peuvent pas être similaires d'un individu à un autre. Dans ces circonstances, la communication entre le voyageur et la personne qui l'assiste par téléphone doit être aussi détaillée que possible : le premier décrit sa position actuelle à l'aide des éléments paysagers qui l'entourent ; le guide suggère des correctifs d'itinéraire en fonction des informations qu'il reçoit et les ajuste en fonction des changements de position du voyageur. L'usage du portable en situation de mobilité ne supprime donc pas nécessairement le besoin de prêter attention à l'espace parcouru, contrairement à ce qu'ont montré Gilly Leshed *et al.* (2008) à propos du GPS. En effet, celui qui se déplace doit observer son environnement non seulement pour dire au guide où il se trouve, mais aussi pour suivre les recommandations d'itinéraire que ce dernier lui propose. Cette forme d'engagement vis-à-vis de l'espace pratiqué a des effets positifs sur la construction des compétences de la mobilité. S'intéresser aux lieux traversés durant un voyage permet d'en retenir certaines caractéristiques, ce qui participe à leur appropriation mentale. Pour Éric Le Breton (2015), « apprendre la navigation, c'est [...] intégrer une culture d'organisation des espaces dans ses dimensions matérielles [...] ». Le guidage par téléphone donne la possibilité d'effectuer cet apprentissage en étant accompagné et en bénéficiant de ce fait d'une sécurité dans la confrontation avec l'espace. Au fil du temps, après avoir été guidé plusieurs fois sur un parcours donné, un individu devient apte à s'y repérer tout seul : le non-habitué devient un habitué. Néanmoins, pour que les capacités d'orientation du non-habitué s'accroissent, il faut pouvoir être aidé par des personnes familières de telle ou telle route ou ligne de bus. Cette transmission des connaissances géographiques n'est pas la même selon que le non-initié appartient aux couches sociales favorisées ou défavorisées. Les plus aisés fréquentent un ensemble de lieux diversifiés, dont une partie se trouve à bonne distance du domicile, ainsi que l'a montré Michel Lesourd (2012) en Afrique. Au cours de leurs multiples va-et-vient (facilités par la possession d'une ou de deux autos), ces populations développent des connaissances qu'elles peuvent mettre à disposition des plus jeunes si besoin. À l'inverse, les pauvres sont souvent captifs du territoire où ils habitent. Ce dernier est perçu comme une île, qui a le logement pour centre et qui ne s'étend que de quelques kilomètres autour de lui (Le Breton, 2005). Dans ce cas de figure, les populations se représentent bien ce qui est proche, mais pas ce qui est distant de plusieurs dizaines ou centaines de kilomètres. Elles ne sont pas en mesure de guider leurs proches au-delà d'un certain périmètre. Une illustration de cette différence de connaissance de l'espace se trouve dans la plus ou moins grande difficulté des Camerounais à évaluer la distance entre leur lieu de vie et

les grandes agglomérations du pays. À la question de savoir à combien de kilomètres de Loum se situe Douala, la réponse n'est pas la même selon que l'individu appartient à une catégorie sociale aisée ou plus fragile. Sur les 32 personnes qui ont participé à un entretien, seules 12 ont fourni une estimation correcte de la distance spatiale entre leur habitation et Douala (environ 100 kilomètres). Ces personnes sont toutes membres de l'élite sociale (chefs traditionnels, chefs d'entreprise dans le secteur du commerce ou du transport, un agronome, un juriste) et se rendent souvent à Douala (certains y résident même une partie de l'année). À l'inverse, 14 autres personnes ont mésestimé l'éloignement de Douala par rapport à leur domicile : dix l'ont sous-estimé (20 à 50 kilomètres) et quatre l'ont surestimé (150-300 kilomètres). Enfin, six n'ont pas été en mesure de fournir une réponse. Les individus incapables de situer Douala relativement à leur résidence exercent plutôt dans les secteurs de l'agriculture, de l'artisanat ou de la vente au détail : leur mobilité se fait surtout à pied. Parce qu'ils localisent mal les lieux, ils ne sont pas en mesure d'aider un tiers par téléphone concernant le choix d'un type de transport (desserte locale ou nationale), l'horaire de départ (matin, après-midi, soir) ou même d'un itinéraire plus court. Pour guider autrui, il faut d'abord être en mesure de se mouvoir mentalement dans l'espace, avant de proposer des options de déplacement pour le corps (Le Breton, 2005).

## Garder le contrôle de sa mobilité ?

- 25 Commençons ce paragraphe par une anecdote : en mars 2015, alors que nous nous rendons à Dschang<sup>19</sup> depuis Loum, notre bus tombe en panne à mi-parcours. Notre premier réflexe est de téléphoner au collègue que nous devons rejoindre à Dschang pour l'informer de la situation et le prévenir de notre retard. Il nous conseille de ne pas attendre la réparation et de monter dans le premier car qui se présente. Il nous recommande aussi de ne pas payer de nouveau ticket : c'est aux conducteurs de s'entendre entre eux dans pareil cas. On appelle cela un « transfert ». Après l'appel, plusieurs véhicules s'arrêtent et se répartissent les passagers. Ce récit illustre en quoi l'usage du portable facilite la gestion d'un imprévu et la charge émotionnelle qui l'accompagne. Nous avons pu accéder à des informations qui nous ont aidés à négocier et à poursuivre le voyage. Sans ces informations, nous aurions certainement paniqué et fini par acheter un nouveau ticket dans le bus de remplacement. Le trajet serait devenu plus cher. Cette expérience, dans laquelle le téléphone cellulaire a joué un rôle central, s'est muée en compétence, dans la mesure où elle nous a permis de savoir comment agir dans des circonstances semblables.
- 26 Si l'on se place désormais du point de vue des professionnels des transports, le téléphone portable est considéré comme un outil indispensable. Il est au cœur des procédures de management du personnel, à tel point qu'il est toujours à portée de main des conducteurs. Les cadres des entreprises imposent l'usage du téléphone car ils souhaitent pouvoir vérifier que le travail est correctement effectué et veulent pouvoir confier de nouvelles tâches à leurs salariés si nécessaire. Ce patron<sup>20</sup> d'une société de transport l'explique bien : « En plus des trois minibus, j'ai aussi un camion-benne. Mes ouvriers exploitent le sable à Nlohé, à Manjo et à Ébako et livrent cela à des clients [...]. Dans ce business, le portable est très important. Il permet de suivre les employés et la cargaison, de savoir si elle a bien été livrée ou s'il y a eu un problème. Parfois, je me sers du téléphone pour diriger mes gars. Je leur dis : "Ne rentrez pas tout de suite au dépôt : il faut d'abord apporter le sable à tel endroit, partir sur tel chantier." Avec le

téléphone, c'est plus facile ». Dans ces propos, on comprend que les conducteurs ont peu de marge de manœuvre : leur itinéraire et leurs horaires de travail (de même que leur temps de pause) est dictée par la direction, à travers le GSM. Les chauffeurs sont dépossédés d'une partie de leurs capacités opératoires, puisqu'ils n'ont plus à organiser leur mobilité dans le temps et dans l'espace. Cette forme d'exploitation a pour enjeu l'amélioration constante de la « chrono-compétitivité » (Jauréguiberry, 2007). En clair, l'entreprise dont la vitesse d'exécution des commandes est la plus grande conserve des marchés et en conquiert de nouveaux.

- 27 Par ailleurs, il arrive que des communications entre le patron et son chauffeur se déroulent alors que ce dernier est au volant, ce qui est dangereux, puisque cela réduit la capacité de traitement des informations issues de la route. Le conducteur perd son aptitude à assurer un trajet en toute sécurité (compétences opératoires). Les professionnels du transport sont conscients des risques encourus du fait de cet usage du téléphone en conduisant, mais ils le justifient en pointant le besoin d'être joignable en permanence. Les propos de Landry<sup>21</sup> constituent un modèle en la matière : « Je sais bien que le portable au volant n'est pas bon. Mais si le chef appelle, je décroche. Si je ne décroche pas, il peut se poser des questions. Il peut penser que j'ai détourné une partie de la marchandise ou que j'utilise le véhicule à mon profit ». Le point intéressant dans ce témoignage est que Landry ne craint pas ce qui s'est déjà produit, mais ce qui pourrait advenir s'il ne répondait pas au patron. Il a intériorisé le fait qu'être toujours disponible par téléphone est une marque de professionnalisme. Ce lien de causalité « je suis joignable, donc je suis fiable » s'explique par le manque de confiance qui existe entre les opérateurs économiques et qui a déjà été mis en lumière dans d'autres études (Overa, 2006). Cependant, le discours de Landry ne reflète pas la réalité. Le jeune homme exprime plutôt un espoir, celui qu'en restant connecté à sa hiérarchie par GSM, il réussira à gagner sa confiance. Ce point de vue qui assimile communication et transparence n'est pas universel ; d'autres personnes voient dans la téléphonie mobile un moyen de tromperie, ce qui, dans le domaine de la mobilité, équivaut à reconquérir son droit à ne pas être constamment localisable. Le résultat est que certains grossistes<sup>22</sup> sont obligés d'escorter les camions qu'ils affrètent pour transporter les marchandises, car la possibilité d'appeler le conducteur ne leur semble pas suffisante pour se protéger des détournements et des vols.

## Éviter le risque de vol dans la rue et les transports

- 28 Au Cameroun, les téléphones portables font partie des cibles principales des voleurs. Les vols sont favorisés par leur présence à chaque étape des déplacements, dans la rue, les transports et aux gares routières. Or, l'espace public fait cohabiter des individus aux niveaux de vie hétérogènes : riches et pauvres se croisent et se regardent tantôt avec méfiance, tantôt avec jalousie. Dans ces espaces communs, il est aisé d'identifier les porteurs d'ordinateur, de tablette ou de téléphone précieux. Certains individus se sont même spécialisés dans cette activité de repérage du matériel à voler : ils sont appelés « scanneurs » (Leka Essomba *et al.*, 2018). Les vols sont aussi stimulés par l'existence d'une forte demande en appareils d'occasion (les populations pauvres n'ayant pas les moyens d'acheter un terminal neuf). Enfin, le recel d'objets « arrachés » rapporte plus que beaucoup d'activités légales : un smartphone de marque se vend au moins 50000 FCFA au marché noir (Ottou, 2018), alors que le salaire minimum atteint 36200 FCFA par mois (Pasini, 2018).

- 29 Cette insécurité est devenue si courante qu'elle a contraint les Camerounais à élaborer des stratégies pour pouvoir continuer à utiliser le portable. Le fait d'endurer un vol ou de connaître quelqu'un qui en a été victime sert de déclencheur à la mise en œuvre de mesures de protection de l'appareil mobile. Cela est particulièrement notable chez les femmes, plus affectées par les vols de téléphone que les hommes (Nzépa et Tankeu, 2005). Le récit des violences subies incite les proches, les amis et les collègues à se prémunir du risque d'agression. À l'hôtel « La Réserve » de Loum<sup>23</sup>, le personnel, quasi-exclusivement féminin, termine son service après la tombée de la nuit. Depuis que l'une des employées a été attaquée dans le centre-ville (où les rues sont étroites et mal éclairées), les habitudes ont changé. Les derniers appels ou messages sont envoyés depuis la cour de l'hôtel, souvent pour communiquer l'heure du retour à la famille. De plus, certaines femmes commandent toujours le même mototaxi, ce qui permet de créer des liens de confiance réciproques et de réduire la probabilité de vol<sup>24</sup>. Le but est toujours le même, à savoir, éviter de sortir le téléphone dans la rue. Ces précautions ne sont pas l'apanage des femmes : Jovic, que les parents ont sensibilisé aux dangers des transports, raconte qu'il « cache son portable dans son paquet de mouchoirs » lorsqu'il se rend en ville en bus. L'objectif n'est plus d'éviter l'agression, mais d'en minimiser les pertes possibles en compliquant la tâche des voleurs. Cependant, cette tactique ne fonctionne que pour les petits modèles (Jovic utilise un *Nokia 3310*) ; les smartphones, plus larges, ne peuvent pas être camouflés aussi facilement.
- 30 En définitive, la présence du téléphone cellulaire parmi les objets du voyageur induit une situation nouvelle, qui suppose de nouvelles possibilités mais également de nouvelles menaces. La construction de compétences est liée au fait que les personnes cherchent à s'adapter à ces risques. Nous sommes ici dans le champ des compétences procédurales : le voyageur apprend à se déplacer en tenant compte du contexte inédit représenté par son utilisation du portable.

## Quelle standardisation de l'usage du téléphone mobile ?

- 31 Au regard de ce qui précède, on peut s'interroger sur l'originalité des pratiques de communication nomade au Cameroun. Deux éléments nous semblent pertinents pour entamer cette réflexion (qui mériterait d'être approfondie). Le premier élément qui tend à démontrer qu'il existe une spécificité en matière d'usage du téléphone dans les transports est la pratique du guidage à distance. En effet, alors qu'en Europe, la personne qui ne retrouve plus son chemin active le GPS de son téléphone ou des applications de cartographie mobile, cela est rarement le cas au Cameroun. Cette faible utilisation du GPS et des services d'itinéraire en ligne tient au fait qu'Internet n'est pas disponible partout. Elle s'explique aussi par le poids de l'oralité dans la recherche d'informations au quotidien<sup>25</sup>. Elle se justifie enfin par l'existence d'une barrière linguistique qui empêche certains individus de recourir au GPS et aux cartes web : aujourd'hui, ces outils sont accessibles aux francophones et aux anglophones (Frau-Meigs et Kiyindou, 2015), mais ils excluent les personnes qui ne comprennent qu'un idiome régional (le peul, l'ewondo, etc.). En revanche, par le biais d'un appel téléphonique, tous les Camerounais ont la possibilité de se faire guider en langue locale : c'est une sécurité pour les personnes mal à l'aise en français ou en anglais et cela représente *de facto* une résistance à la standardisation linguistique des

technologies. Le second élément permettant de penser qu'il existe une particularité camerounaise (et plus largement africaine) dans l'utilisation du téléphone en situation de mobilité est le rôle joué par cette technologie dans le processus de distinction sociale. En Europe, où le taux de pénétration du téléphone cellulaire est élevé<sup>26</sup>, le mobile a moins cette fonction de différenciation sociale et commence même à être rejeté par une partie de la population (Bergier, 2016). Au contraire, en Afrique, le téléphone est l'outil indispensable pour « se greffer à la modernité » (Ottou, 2018). Accessoire de mode, au même titre qu'un vêtement de marque, il propulse son propriétaire dans l'univers occidental qui est admiré par la plupart des Camerounais (Ottou, 2018). C'est pourquoi l'appareil doit être montré, surtout s'il s'agit d'un modèle sophistiqué. Les voyageurs se trouvent donc confrontés à un dilemme : exposer leur appareil au risque d'attirer l'attention de voleurs ou dissimuler leur appareil et ne plus pouvoir, le temps du trajet, se départager socialement. Face à ce dilemme, les voyageurs n'adoptent pas une attitude une fois pour toutes, mais la modulent en fonction de leur familiarité avec le lieu où ils se trouvent et avec les personnes qui y vivent. Au Cameroun, le fait d'être connu dans un quartier procure un sentiment de sécurité. Ce sentiment est renforcé par l'existence, dans chaque quartier, de comités de vigilance qui effectuent des rondes et veillent à la tranquillité des habitants. Par conséquent, il y a peu de risque d'être agressé en utilisant son téléphone dans des déplacements courts autour du domicile, sauf à des heures tardives où des personnes extérieures au quartier peuvent sévir. Le risque est plus grand à l'extérieur du quartier de résidence. Dans ce cas, outre les astuces pour dissimuler le téléphone ou reporter son usage, c'est l'observation continue du comportement des autres passagers qui aide à prévenir un vol (Modandi, 2005).

- 32 En conclusion, la diffusion du portable au Cameroun implique des modes d'utilisation et des risques qui ne sont pas propres à ce pays, mais qui y prennent une forme et une signification particulières du fait des conditions locales (oralité, pluralité linguistique, besoin de se valoriser socialement, etc.). Les usages d'une technologie ne sont pas dissociables de la société qui les produit, c'est-à-dire d'un contexte culturel, social et économique qui les rend pertinents et signifiants (Eveno, 1997).

## Conclusion

- 33 Cet article se donnait pour but d'étudier la relation entre l'usage du téléphone cellulaire et la construction des compétences de mobilité. Les résultats indiquent que l'utilisation du portable permet de réagir à certaines des contraintes qui se posent aux déplacements au Cameroun (absence de signalétique dans les rues et dans les réseaux de transport, promiscuité dans les taxis et les bus, pannes liées à la détérioration des véhicules, etc.). Pour ne donner qu'une illustration, le fait de manipuler son téléphone aide à mieux supporter le bruit (y compris celui des autres passagers) et à éviter toute discussion non-souhaitée. Il participe à la reconstitution dans la voiture ou le car d'une sphère privée, protégée des agressions et sollicitations extérieures, ce qui est un moyen de cohabiter pacifiquement avec les autres.
- 34 Cependant, l'utilisation du téléphone cellulaire en contexte mobile n'est pas nécessairement positive ; au contraire, l'exploitation des discours donne à penser que l'usage de cette technologie est vecteur de nouveaux risques, de nouvelles inégalités et de nouvelles formes de surveillance. Sur le plan des risques, d'abord, les voyageurs

munis d'un portable sont plus soumis aux vols et aux accidents de la route. À ce propos, il est intéressant de relever l'existence d'une rhétorique visant à justifier le recours au téléphone malgré les menaces qu'il fait peser sur les personnes : et pour cause, pour qu'il puisse jouer son rôle de ressource « au cas où », il faut avoir le GSM toujours avec soi. C'est ainsi qu'il devient un objet indispensable, dont il n'est plus possible de se passer. Sur le plan des inégalités, ensuite, l'analyse du matériau dévoile de nouvelles différenciations sociales. Une première différenciation s'opère entre ceux qui peuvent acheter du crédit de communication (ou peuvent se faire aider dans ce domaine) et les autres. Ce critère financier oppose des individus en mesure de téléphoner, une, deux ou trois fois, pour se faire assister en cours de trajet, à d'autres individus, qui ne peuvent pas compter sur cette éventualité. Une autre différenciation concerne le stock de connaissances spatiales qui peut être partagé dans le cadre d'un guidage à distance : les individus dont l'entourage est peu mobile ont moins de chance de se faire accompagner par téléphone que celles dont les proches se déplacent beaucoup et maîtrisent un grand nombre de lieux et d'itinéraires différents. Sur le plan des nouvelles formes de surveillance, enfin, les entretiens révèlent que la connection permanente restreint la marge de manœuvre de l'employé vis-à-vis de son patron. En effet, le salarié d'une entreprise de transport ne peut plus organiser son déplacement comme il le souhaite (choix de l'itinéraire, des temps de travail et de pause) puisque la communication mobile lui impose de rendre des comptes à la direction et de modifier son programme d'activités si celle-ci le demande.

- 35 En définitive, l'usage du téléphone portable aboutit à une maîtrise accrue de la mobilité entre campagnes et villes, mais cette plus grande maîtrise profite d'abord aux couches sociales les mieux dotées en ressources (aux riches plutôt qu'aux pauvres, aux chefs d'entreprise plutôt qu'aux employés, aux aînés plutôt qu'aux jeunes, etc.). Ainsi, la convergence entre communication numérique et déplacement physique renforce le pouvoir des élites socio-économiques, car elle leur permet d'affirmer encore davantage leur emprise sur leur mobilité et celle de ceux qui les entourent. À cet égard, il manque encore une étude approfondie sur la façon dont les grossistes se servent du téléphone cellulaire pour contrôler les mouvements des personnes situées au bas de la hiérarchie du réseau commercial<sup>27</sup>. Cette recherche aurait pour enjeu de montrer comment le grossiste s'approprie un territoire en y déplaçant ses salariés, qui le représentent auprès des producteurs et des clients. Cette territorialisation de l'aire de production et/ou de consommation vise à évincer les concurrents et à sécuriser les revenus dans le temps.

---

## BIBLIOGRAPHIE

ARANGUREN M. (2014), « Le rôle des émotions dans les transports bondés. La gestion émotionnelle des espaces personnels dans le métro », *Séminaire « Apprendre la mobilité »*, 30 p., <<https://www.ville-en-mouvement.com/fr/content/le-r%C3%B4le-des-%C3%A9motions-dans-les-transports-bond%C3%A9s>>.

- BARBIER J.-C., CHAMPAUD J., GENDREAU F. (1983), *Migrations et développement : la région du Mounou au Cameroun*, Bondy : Éditions de l'O.R.S.T.O.M., 370 p.
- BERGIER B. (2016), *Sans « mobile » apparent. Un quotidien « sans portable », « sans smartphone »*, Lyon : Chronique sociale, 174 p.
- BUCHOT N. (2012), *La mobilité contextuelle à l'épreuve de la mobilité résidentielle contrainte : dans le cadre de la rénovation urbaine des quartiers d'habitat social à Angers et à Trélazé*, Thèse en géographie, sous la direction de Jacques CHEVALIER et de Rodolphe DODIER, Le Mans : Université du Maine, 396 p.
- BUREAU CENTRAL DES RECENSEMENTS ET DES ÉTUDES DE POPULATION - BUCREP (2010), *Rapport de présentation des résultats définitifs*, 67 p.
- CAUVIN C. (1999), « Pour une approche de la cognition spatiale intra-urbaine », *Cybergeog* : *European Journal of Geography*, (72), <<https://journals.openedition.org/cybergeog/5043#quotation>>.
- COMMUNAUTÉ URBAINE DE DOUALA - CUD (2012), *Plan directeur d'urbanisme de Douala à l'horizon 2025*, 14 p.
- COULOMB-GULLY M. (2002), « Propositions pour une méthode d'analyse du discours télévisuel », *Mots. Les langages du politique*, (70), <<https://journals.openedition.org/mots/9683#quotation>>.
- DREVON G. (2016), *Mobilité quotidienne et stratégies d'adaptation spatio-temporelles des ménages*, Thèse en géographie, sous la direction de Marie-Christine FOURNY, Philippe GERBER et de Luc GWIAZDZINSKI, Grenoble : Université Grenoble-Alpes, 328 p.
- EVENO E. (1997), « Pour une géographie de la société de l'information », *Netcom*, vol. 11 (2), pp. 431-457.
- FRAU-MEIGS D., KIYINDOU A. (2015), « Introduction », in : FRAU-MEIGS D. et KIYINDOU A. (dir.), *Diversité culturelle à l'ère du numérique - glossaire critique*, Paris : La Documentation française, pp. 5-21.
- GOLLEDGE R. (1999), *Wayfinding behavior : cognitive mapping and other spatial processes*, Baltimore: The John Hopkins university press, 448 p.
- GUVI K. (2007), *Cataclysmic or enchanting: The impact of private spaces on broader social interaction amongst teenagers*, <[https://www.researchgate.net/publication/254600294\\_Cataclysmic\\_or\\_enchanting\\_The\\_impact\\_of\\_private\\_spaces\\_on\\_broader\\_social\\_interaction\\_amongst\\_teenagers](https://www.researchgate.net/publication/254600294_Cataclysmic_or_enchanting_The_impact_of_private_spaces_on_broader_social_interaction_amongst_teenagers)>.
- HERMAN J., SIEGEL A. (1978), "The development of cognitive mapping of the large-scale environment", *Journal of experimental child psychology*, vol. 26 (3), pp. 389-406.
- INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE DU CAMEROUN - INS, ICF (2012), *Enquête démographique et de santé et à indicateurs multiples (EDS-MICS) - 2011*, 546 p.
- JAURÉGUIBERRY F. (2007), « Les téléphones portables, outils du dédoublement et de la densification du temps : un diagnostic confirmé », *TIC & Société*, (1), pp. 79-103.
- KLOPP J., WILLIAMS S., WAIGANJO P., ORWA D., WHITE A. (2015), "Leveraging Cellphones for Wayfinding and Journey Planning in Semi-formal Bus Systems: Lessons from Digital Matatus in Nairobi", in: GEERTMAN S., FERREIRA J., GOODSPEED R. et STILLWELL J. (eds.), *Planning Support Systems and Smart Cities*, Bâle: Springer, pp. 227-241.
- LACOSTE-DUJARDIN C. (1977), « La relation d'enquête », *Hérodote*, (8), pp. 21-44.
- LE BRETON E. (2005), *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris : Armand Colin, 247 p.

- LE BRETON E. (2015), « Apprendre la mobilité », in : FABERON F. (dir.), *La mobilité des publics en insertion : droit et pratiques*, Aix-en-Provence : Presses universitaires d'Aix-Marseille, pp. 89-100.
- LEKA ESSOMBA A., NDAM S., DJOUMESSI D. (2018), « Ville 2.0. Les métropoles camerounaises à l'ère du numérique », in : NZHIE ENGONO J., LEKA ESSOMBA A., *Vivre en ville aujourd'hui : Métropolisation et changements sociaux au Cameroun*, Saint-Denis : Connaissances et savoirs, pp. 21-40.
- LESHED G., VELDEN T., RIEGER O., KOT B., SENEGERS P. (2008), "In-Car GPS Navigation : Engagement with and Disengagement from the Environment", *Conference on Human Factors in Computing System*, 10 p., <<https://dl.acm.org/citation.cfm?id=1357316>>.
- LESOURD M. (2012), « Mondialisation et nouvelle mobilité des élites africaines La mobilité bourgeoise au Sud », *Echogéo*, vol. 20, < <https://journals.openedition.org/echogeo/13118> >.
- LEYSRON M., DI GIOVANNA S., HOLCOMB B. (2013), "Mobile Technologies and Youthful Exploration : Stimulus or Inhibitor ?", *Urban studies*, vol. 50 (3), pp. 587-605.
- MARTIN C. (2007), *Le téléphone portable et nous : en famille, entre amis, au travail*, Paris : L'harmattan, 177 p.
- MEDINA L., AGUILAR M. (2015), « L'expérience corporelle de l'attente dans les déplacements en métro », in : VIDAL L., MUSSET A. (dir.), *Les territoires de l'attente. Migrations et mobilités dans les Amériques (XIX<sup>e</sup> - XXI<sup>e</sup> siècle)*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, pp. 151-168.
- MINISTÈRE DE L'ADMINISTRATION TERRITORIALE ET DE LA DÉCENTRALISATION - MINATD (2012), *Plan communal de développement de Loum*, 176 p.
- MODANDI M. (2005), *Développement de la téléphonie mobile et lien social en Afrique : le cas du Gabon*, Thèse en sciences de l'information et de la communication, sous la direction de Jean-François TETU, Lyon : Université Lyon 2, 301 p.
- NZÉPA O., TANKEU R. (2005), "Chapter 4: Cameroon", in: GILLWALD, A. (ed.), *Towards an African e-Index - Household and individual ICT Access and Usage across 10 African countries*, Johannesburg: Centre Link, pp. 46-65.
- OTTOU M. (2018), « Vivre avec le téléphone portable à Yaoundé. Comprendre les usages et les comportements sociaux des étudiants connectés à l'urbanité numérique », in : NZHIE ENGONO J., LEKA ESSOMBA A., *Vivre en ville aujourd'hui : Métropolisation et changements sociaux au Cameroun*, Saint-Denis : Connaissances et savoirs, pp. 89-112.
- OVERA R. (2006), "Networks, Distance, and Trust: Telecommunications Development and changing trading practices in Ghana", *World Development*, vol. 34 (7), pp. 1301-1315.
- PASINI J. (2018), *Mobilités spatiales, usages du téléphone mobile et développement socio-économique dans le Mounjo central (Cameroun) : une étude au prisme des spatialités individuelles*, Thèse en géographie, sous la direction de Bernard CHARLERY DE LA MASSELIÈRE et de Paul VAN LINDERT, Toulouse : Université Toulouse 2-Jean Jaurès, 354 p.
- PFAFF J. (2010), « Mobile Phone Geographies », *Geography Compass*, vol. 4 (10), pp. 1433-1447.
- PIAGET J. (1992), *Biologie et connaissance : essai sur les relations entre les régulations organiques et les processus cognitifs*, Lonay : Éditions Delachaux et Niestlé, 346 p.
- PORTER G., ABANE A., HAMPSHIRE K., ROBSON E. (2012), "Youth, mobility and mobile phones in Africa: findings from a three-country Study", *Information Technology for Development*, vol. 18 (2), pp. 145-162.

PORTER G. (2015), "Mobile phones, mobility practices, and transport organization in sub-Saharan Africa", *Mobility in history*, (1), pp. 81-88.

RALLET A., AGUILERA A., GUILLOT C. (2009), « Diffusion des TIC et mobilité. Permanence et renouvellement des problématiques de recherche », *Flux*, (78), pp. 7-16.

RAMADIER T. (2010), *La géométrie sociocognitive de la mobilité quotidienne : distinction et continuité spatiale en milieu urbain*, Mémoire d'habilitation à diriger des recherches en psychologie, Nîmes : Université de Nîmes, 113 p.

STEEL G., COTTYN I., VAN LINDERT P. (2017), "New connections – New dependencies. Spatial and digital flows in sub-Saharan African livelihoods", in: DE HAAN L. (ed.), *Livelihoods and development – New perspectives*, Leiden: Brill, pp. 148-167.

STOCK M. (2006), « L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles », *EspacesTemps.net*, <<https://www.espacestemp.net/articles/hypothese-habiter-polytopique>>.

TOGUEM D. (2011), *Télécommunications et Développement dans le Grand Ouest*, Thèse en géographie, sous la direction de François KENGNE FODOUOP, Yaoundé : Université Yaoundé 1, 352 p.

## NOTES

1. Chiffre tiré du site « Perspective Monde », que l'on peut visiter ici : <http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMListeStatSpecifique?>. Dernière consultation : 06/05/2020.
2. Une petite ville compte moins de 10 000 habitants et une ville moyenne accueille entre 10 000 et 99 999 habitants (BUCREP, 2010).
3. Ces statistiques peuvent être retrouvées sur le site « Perspective Monde », dont l'adresse a déjà été fournie plus haut.
4. Hôtels, centres commerciaux, parcs naturels, pour ne se limiter qu'à ces quelques exemples.
5. L'une des principales faiblesses de notre approche est d'opposer des personnes aptes au déplacement à d'autres qui ne le seraient pas. Or, une personne peut être compétente pour un certain type de mobilité et pas pour un autre (Le Breton, 2015). Les jeunes en sont une parfaite illustration : ils ne sont pas encore en âge de conduire, mais excellent dans l'organisation par téléphone d'un programme d'activités complexe.
6. Il arrive que des individus soient immobiles, non pas parce qu'ils n'en ont pas les capacités, mais parce qu'ils ne perçoivent pas l'intérêt d'un déplacement pour leur activité professionnelle ou leur qualité de vie. Ainsi, les retraités valorisent la stabilité au village plutôt que les va-et-vient vers la ville (Pasini, 2018).
7. Le risque est physique (accident, agression) et financier (par exemple : se tromper d'itinéraire induit un gaspillage de carburant qui engendre des coûts supplémentaires).
8. Loum, notre base durant la thèse, se trouve au cœur du Moungo, à 100 kilomètres au nord de Douala (capitale économique).
9. Par exemple, c'est en partageant un moment convivial avec des participants à l'étude que nous avons constaté que le téléphone servait à mentir sur sa localisation. On peut dire à un interlocuteur qu'on se trouve à un endroit tout en étant en réalité dans un autre, car le portable relie des personnes mobiles et non des lieux fixes.
10. À bien des égards, les principes de l'analyse de contenu s'opposent à ceux de l'AD. Ainsi, l'analyse de contenu repose essentiellement sur la statistique : on travaille sur la fréquence d'apparition des mots dans les textes, la question du contexte de production des discours étant

secondaire. Dans une AD, les conditions d'émission et de réception des discours occupent au contraire une place centrale (Coulomb-Gully, 2002).

11. Les conclusions de l'AD dépendent des objectifs et de l'intuition de chaque chercheur, ce qui signifie que deux personnes différentes ne peuvent pas aboutir aux mêmes résultats, même en utilisant le même corpus de discours et la même méthode (Coulomb-Gully, 2002).

12. Parmi les frais de routes qui incombent aux transporteurs routiers, évoquons par exemple les péages (500 FCFA à payer à chaque passage).

13. Cette attente s'explique par le fait que les taxis et bus quittent leur stationnement seulement lorsqu'ils sont pleins. Il faut souvent attendre plusieurs heures avant de partir, car les passagers peuvent se faire rares (surtout en zone rurale) et leur répartition entre les sociétés de transport peut déclencher des disputes (chaque conducteur essayant de décrédibiliser son concurrent afin de convaincre le client de voyager avec lui).

14. Plusieurs éléments expliquent la faible vitesse des transports publics : fréquence des arrêts, dégradation des routes, mauvais état des véhicules (souvent de seconde main).

15. Il s'agit de Rodrigues, conducteur de mototaxi de 28 ans. Il a été interviewé le 15/02/2014. À noter : tous les noms de personne sont des pseudonymes.

16. Ces observations ont eu lieu lors de déplacements entre Loum et Douala, Loum et Dschang et Loum et Nkongsamba.

17. À Nkongsamba, personne ne sait localiser l'avenue de la gare. Cette dernière est connue à travers l'appellation « La BICEC », qui renvoie à une implantation bancaire sur ladite avenue.

18. Jovic est un lycéen (18 ans). Il a été interviewé le 11/02/2016.

19. Dschang, où se trouve une université, se situe à 110 kilomètres au nord de Loum.

20. Patrick (62 ans) possède une société de transport à Éboné. Il a été interviewé le 29/03/2015.

21. Landry (34 ans) est chauffeur-livreur à Manjo. Il a été interviewé le 25/03/2015.

22. « Super » (56 ans) est un grossiste en fruits basé à Loum. Il a été interviewé le 22/03/2014.

23. L'hôtel « La Réserve » est celui où nous avons séjourné durant le travail de terrain.

24. Voyager tous les jours avec le même conducteur de mototaxi est permis par la possibilité d'enregistrer son numéro dans le portable. La confiance entre l'exploitant du mototaxi et sa cliente régulière se développe car ils ont un intérêt commun : le premier cherche à fidéliser sa clientèle de façon à sécuriser son revenu, la seconde est rassurée par le fait que son conducteur de mototaxi habituel est connu de tous, puisqu'elle est vue au quotidien avec lui.

25. L'oral joue un grand rôle dans la transmission d'informations car beaucoup de Camerounais ne savent ni lire ni écrire. Ainsi, 31 % des femmes de 40 à 44 ans n'ont pas reçu d'éducation scolaire (INS et ICF, 2012). Pour ces personnes, le téléphone, et la possibilité de communiquer oralement, est la seule solution pour obtenir une aide à la mobilité.

26. En France par exemple, il y a 106 inscriptions à un réseau de téléphonie mobile pour 100 habitants. Ce chiffre peut être retrouvé sur le site « Perspective Monde ».

27. Les grossistes en vivres travaillent avec des partenaires : par exemple, les « rabatteurs » sont envoyés en zone rurale pour négocier, au nom du grossiste, l'achat d'un produit.

---

## RÉSUMÉS

Cet article propose de comprendre comment l'usage du téléphone portable contribue à l'accumulation et à la mise en œuvre des compétences de la mobilité au Cameroun. Être mobile

est un prérequis indispensable dans un pays qui s'urbanise et où les emplois, les services et les membres d'une même famille sont toujours plus disséminés dans l'espace. L'enjeu de cette contribution est donc de rendre compte des efforts et stratagèmes déployés par les individus pour s'intégrer à la « société dispersée ». Les résultats indiquent que l'usage du portable facilite la réalisation des mobilités (orientation, lutte contre les difficultés du voyage, etc.), mais qu'il représente aussi une source nouvelle de risques (vols) auxquels les usagers tentent d'apporter des réponses.

This article proposes an understanding of how the use of mobile phones contributes to the accumulation and implementation of mobility skills in Cameroon. Being mobile is an essential prerequisite in an urbanizing country where jobs, services and family members are increasingly spread throughout space. The main aim of this contribution is therefore to report on the efforts and strategies deployed by individuals to integrate into the "dispersed society". The results indicate that the use of mobile phones facilitates the practical implementation of mobility (orientation, overcoming travel difficulties, etc.), but also represents a new source of risk (theft) to which users try to provide answers.

## INDEX

**Mots-clés** : Cameroun, téléphone portable, méthode d'enquête qualitative, compétence de la mobilité, société dispersée

**Keywords** : Cameroon, Cell phone, qualitative method, mobility skill, dispersed society

## AUTEUR

**JÉRÉMY PASINI**

Docteur en géographie – CNRS UMR n° 5193, LISST Dynamiques Rurales, Université de Toulouse,  
5 allées Antonio-Machado, 31058, Toulouse Cedex 9 – 06.22.62.46.73, jeremy.pasini@univ-tlse2.fr.