



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Les acteurs de l'économie informelle dans l'arène politique: l'utilisation stratégique de l'espace politique par les taxis-motos au Bénin

Assouma, K.

Citation

Assouma, K. (2022, September 13). *Les acteurs de l'économie informelle dans l'arène politique: l'utilisation stratégique de l'espace politique par les taxis-motos au Bénin*. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3458723>

Version: Publisher's Version

License: [Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3458723>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

The graduate School of the Faculty of Social and Behavioural Sciences

**_*_*_*_*_

Institute of Cultural Anthropology and Development Sociology
&

African Studies Centre Leiden

**_*_*_*_*_

**Les acteurs de l'économie informelle dans l'arène politique :
L'utilisation stratégique de l'espace politique par les taxis-motos au Bénin**

Thèse de doctorat en anthropologie politique



Kassim Assouma

September 2022

Les acteurs de l'économie informelle dans l'arène politique :

l'utilisation stratégique de l'espace politique
par les taxis moto au Bénin

Proefschrift

ter verkrijging van
de graad van doctor aan de Universiteit Leiden,
op gezag van rector magnificus prof.dr.ir. H. Bijl,
volgens besluit van het college voor promoties
te verdedigen op dinsdag 13 september 2022
klokke 13:45 uur

door

Kassim Assouma

geboren te Ouidah
in 1979

Promotores:

Prof.dr. A.J. Dietz

Prof.dr. M.M.A. Kaag

Prof.dr. N. Bako Arifari

Promotiecommissie:

Prof.dr. M. Dekker (voorzitter)

Prof.dr. M.J. Spierenburg

Prof.dr. B. Rubbers (University of Liège)

Prof.dr. A.B. Imorou (Université d'Abomey-Calavi)

Dr. A. Pezzano (University of Naples "L'Orientale")

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	iii
Résumé.....	vii
Summary.....	viii
Samenvatting.....	ix
Remerciements.....	xi
Liste des sigles et acronymes.....	xiii
Liste des tableaux	xvi
Liste des figures	xvi
Liste des photos.....	xvi
Introduction générale	1
PREMIERE PARTIE : Cadre théorique, méthodologique et spatial de la recherche.....	7
Chapitre I : Généralités et problématique de la recherche.....	9
1.1. <i>Contexte historique et sociologique.....</i>	9
1.1.1. Bref aperçu sur les origines du taxi-moto au Bénin	9
1.1.2. Controverses sociales et impulsion organisationnelle des taxis-motos	12
1.2. <i>Problématique de recherche.....</i>	13
1.2.1. Principaux constats.....	13
1.2.2. Énoncé du problème.....	25
1.2.3. Objet de recherche	25
1.2.4. Hypothèses de recherche	26
1.3. <i>Schéma conceptuel d'analyse.....</i>	28
1.4. <i>Utilité sociale du travail.....</i>	29
Chapitre II : État de la question dans la littérature et orientations théoriques	30
2.1. <i>Clarifications conceptuelles</i>	30
2.1.1. Organisation	30
2.1.2. Leader d'organisation	31
2.1.3. Action collective.....	31
2.1.4. Économie informelle/ travailleurs informels.....	33
2.1.5. Arène	34
2.2. <i>Revue de littérature</i>	35
2.2.1. Dimension politique dans la recherche sur l'économie informelle	36
2.2.2. Taxi-moto : un champ de recherche transversal en sciences sociales.....	43
2.2.3. Défi continu de production de connaissances sur l'objet de recherche.....	51
2.3. <i>Position dans le débat scientifique</i>	53
Chapitre III : Présentation du cadre de recherche et de l'approche méthodologique	55
3.1. <i>Présentation du cadre de la recherche</i>	55
3.1.1. Catégorisation dans le tissu urbain béninois	55
3.1.2. Défis du transport public urbain	57
3.1.3. Taxi-moto : principal mode de transport public en milieu urbain	58
3.1.4. Façonnage du paysage urbain par le phénomène de <i>zémidjan</i>	60

3.2.	<i>Approche méthodologique</i>	62
3.2.1.	Cadre de la démarche collective	62
3.2.2.	Démarche spécifique axée sur le projet de thèse	63
3.2.3.	Recherche documentaire	64
3.2.4.	Travaux de terrain	68
3.2.5.	Exploitation et analyse des données	82
DEUXIEME PARTIE : Structuration sociale et organisationnelle de la corporation des zémidjan		85
Chapitre IV : Socio-histoire de la corporation des taxis-motos "zémidjan" au Bénin		87
4.1.	<i>D'une pratique rurale à une activité de débrouille</i>	88
4.1.1.	Origines rurales du <i>taxi-kanan</i>	88
4.1.2.	<i>Taxi-kanan</i> : la naissance d'une activité de débrouille	88
4.1.3.	Crise socio-économique et généralisation du <i>zémidjan</i>	90
4.1.4.	Lutte pour l'occupation de l'espace public : qui gouverne les rues ?	99
4.2.	<i>Politiques néo-libérales et début de professionnalisation du zémidjan</i>	101
4.2.1.	Source alternative de revenus pour les travailleurs formels	101
4.2.2.	Travailleurs formels dans la promotion du taxi-moto	102
4.2.3.	Sédentarisation dans le provisoire : la transition vers une occupation professionnelle	103
4.2.4.	Prémices d'une professionnalisation du taxi-moto	110
<i>Conclusion du chapitre</i>		111
Chapitre V : Zémidjan, acteurs, attributs, connexions économiques et rapports sociaux		113
5.1.	<i>Zémidjan : ses acteurs et ses attributs</i>	114
5.1.1.	Typologie des acteurs	114
5.1.2.	Attributs du <i>zémidjan</i> dans l'espace public	128
5.2.	<i>Connexions économiques aux secteurs d'activités connexes</i>	133
5.2.1.	Développement du commerce international autour de la moto	133
5.2.2.	Influence réciproque sur le commerce du carburant illicite	135
5.2.3.	Spécialisation de la mécanique-moto pour la maintenance	136
5.2.4.	Autres métiers connexes	137
5.3.	<i>Stigmatisation sociale vécue par les zémidjan</i>	138
5.3.1.	Héritage d'un statut professionnel stigmatisant	138
5.3.2.	Regard négativement pesant de la société	139
5.3.3.	Regard introspectif peu valorisant des conducteurs	142
<i>Conclusion du chapitre</i>		143
Chapitre VI : Structuration organisationnelle de la corporation des zémidjan		147
6.1.	<i>Construction de l'esprit de corporatisme chez les conducteurs de taxis-motos</i>	147
6.1.1.	Création des parcs et l'organisation primaire des <i>zémidjan</i>	148
6.1.2.	Socialisation corporative des <i>zémidjan</i>	151
6.1.3.	Émergence de l'esprit de corporatisme des <i>zémidjan</i>	154
6.2.	<i>Démarrage de la vie associative aux méandres du paysage organisationnel contemporain</i>	156
6.2.1.	Zémidjan dans le paysage associatif béninois : désir d'affirmation ou réponse à la pression administrative ?	156
6.2.2.	Myriade d'organisations dans le paysage associatif contemporain	160
6.3.	<i>Fonctionnement des organisations et gouvernance de la corporation</i>	170
6.3.1.	Gouvernance axée sur l'autorégulation	170
6.3.2.	Modes de fonctionnement des organisations	171
6.3.3.	Mobilisation de ressources de gestion des organisations	174
6.3.4.	Vie organisationnelle portée vers le syndicalisme	178
<i>Conclusion du chapitre</i>		181

TROISIEME PARTIE : Influence politique des *zémidjan* dans le processus d'amélioration de leurs conditions de travail et de vie 185

Chapitre VII : Leaders d'organisation comme figures prépondérantes de la corporation 187

7.1.	<i>Leader : une position d'élite au sein de la corporation</i>	188
7.1.1.	Reconnaissance de l'existence d'une élite	188
7.1.2.	Apparition des leaders corporatistes.....	189
7.1.3.	Leaders de <i>zémidjan</i> : une élite plurielle	190
7.2.	<i>Registres de légitimation des leaders</i>	192
7.2.1.	Construction initiale de l'élite ancrée dans la corporation	193
7.2.2.	Défis de la conservation de position de leader.....	196
7.2.3.	Déchéance d'anciens leaders et ascension des aspirants à l'élite.....	200
7.3.	<i>Mutations et nouvelles configurations de l'élite corporatiste des <i>zémidjan</i></i>	214
7.3.1.	Ressources stratégiques de légitimation des leaders contemporains.....	214
7.3.2.	Marques distinctives des leaders de <i>zémidjan</i>	217
	<i>Conclusion du chapitre</i>	219

Chapitre VIII : De la mobilisation sociale à la mobilisation politique de la corporation..... 223

8.1.	<i>Organisations de <i>zémidjan</i> dans la mobilisation sociale</i>	223
8.1.1.	Action sociale pour la protection sociale des taxis-motos.....	224
8.1.2.	Position stratégique dans la mobilisation sociale	233
8.2.	<i>Intrusion de la force sociale dans le champ politique</i>	239
8.2.1.	Organisations de travailleurs et espace politique au Bénin.....	240
8.2.2.	Incursion des acteurs de taxi-moto sur la scène politique et instrumentalisation de l'espace corporatiste.....	246
	<i>Conclusion du chapitre</i>	259

Chapitre IX : Rapport État-*zémidjan*, un regard ambivalent et ses conséquences..... 263

9.1.	<i>Décisions de l'État central et évolution du taxi-moto au Bénin</i>	264
9.1.1.	Méfiance vis-à-vis de la puissance publique avant la reconnaissance administrative	265
9.1.2.	Reconnaissance administrative sous le président Soglo.....	266
9.1.3.	Reconversion professionnelle dans le « projet manioc » sous le président Kérékou.....	268
9.1.4.	Amélioration des conditions et promesses non abouties du président Yayi.....	271
9.1.5.	Menaces des réformes du président Talon sur des acquis de la corporation	273
9.2.	<i>Taxis-motos dans l'espace de gouvernance des pouvoirs publics au niveau local</i>	275
9.2.1.	Approche participative et concertée, source d'une collaboration pacifique à Kandi.....	277
9.2.2.	Responsabilisation des organisations pour la gestion de la corporation à Parakou.....	279
9.2.3.	Bras de fer entre administratifs et leaders de <i>zémidjan</i> autour de la gestion de la corporation à Natitingou	281
9.2.4.	Alliances stratégiques et actions collectives pour influencer les décisions politiques à Cotonou 285	
9.3.	<i>Stratégies d'influence et jeu d'intérêts au centre des relations <i>zémidjan</i>-État</i>	287
9.3.1.	Pluralité de stratégies d'influence sur l'action publique	288
9.3.2.	Jeu d'intérêts dans les relations entre <i>zémidjan</i> et les décideurs politiques	297
9.3.3.	Entre dénégation et discours élogieux des gouvernants : les <i>zémidjan</i> dans une relative figuration politique	302
	<i>Conclusion du chapitre</i>	304

Chapitre X : Acquis et limites de l'action collective sur les conditions de la corporation des zémidjan	307
10.1. <i>Principaux acquis des actions corporatistes</i>	307
10.1.1. Représentations sur la notion d'action collective chez les zémidjan	307
10.1.2. Reconnaissance administrative et émergence de porte-voix pour la représentation	309
10.1.3. Participation à la cogérance de la corporation	309
10.1.4. Allègement de la réglementation pour le maintien du grand nombre dans l'activité	310
10.1.5. Renforcement institutionnel des organisations par l'action collective	311
10.1.6. Alternative au déficit de protection sociale	313
10.2. <i>Entraves à l'optimisation des acquis des actions collectives</i>	315
10.2.1. Divergence des priorités des initiatives collectives et des principales aspirations de la corporation	315
10.2.2. Défis du suivi des avancées issues des actions collectives et de capitalisation des expériences	320
10.2.3. Influence mitigée et contraintes liées à la négociation des partenariats politiques pour la prise en compte des aspirations	322
10.3. <i>Question de l'insatisfaction des zémidjan sur l'amélioration de leurs conditions malgré les acquis</i>	325
10.3.1. Leader de zémidjan : une position d'accumulation d'entrepreneur corporatiste	325
10.3.2. Quête d'un nouveau statut social en fin de carrière dans une profession par défaut	332
10.3.3. Activisme politique multidimensionnel et clientélisme relatif chez les zémidjan	338
<i>Conclusion du chapitre.....</i>	344
Conclusion générale.....	347
Bibliographie	363
Annexes.....	378
Curriculum Vitae	383

RESUME

Les recherches sur les dynamiques des acteurs de l'économie informelle ont jusqu'à présent peu approfondi l'analyse des engagements politiques de ces acteurs et ses implications sur leurs conditions sociale et professionnelle. La présente thèse vise à réduire ce déficit par sa contribution empirique à l'étude de la vie sociale et politique des travailleurs informels dans les pays du Sud, à partir de l'exploration du monde des taxis-motos « *zémidjan* » au Bénin. Elle engage donc la problématique vers des dimensions autres qu'économique, environnementale, sanitaire ainsi que celle de mobilité urbaine, déjà bien couvertes.

La méthodologie adoptée est une recherche ethnographique combinant différentes approches. Elle a mobilisé une variété de sources pour comparer les dynamiques associatives et politiques des *zémidjan* dans différentes villes (Cotonou, Parakou, Natitingou et Kandi). Les analyses et interprétations du matériau empirique ont été en perspective avec une littérature approfondie sur le taxi-moto en Afrique et au-delà. Le cadre théorique a été une approche historisante focalisé sur *l'agency* des *zémidjan*, c'est-à-dire leur capacité d'agir dans une contexte social, économique et politique, qui leur offre des opportunités mais également pose des limites.

La préoccupation centrale de la recherche a été d'expliquer la perception d'une non amélioration des conditions de travail et de vie par les acteurs de la corporation de *zémidjan* en dépit de l'utilisation stratégique de l'espace politique par le truchement des leaders de leurs diverses organisations. Deux hypothèses ont guidé les réflexions. Le premier postule que le déséquilibre des relations de pouvoir en défaveur des leaders d'organisations des *zémidjan* dans les instances de prise de décisions limite l'efficacité de l'action collective pour la concrétisation des aspirations communes à la corporation. Le second soutient que l'absence de démarche participative dans l'identification des questions centrales aux actions collectives des *zémidjan* dessert la priorisation des aspirations profondes communes aux membres et aux leaders dans les cadres de négociations des initiatives collectives les plus influentes.

Les principaux résultats montrent que malgré leurs efforts d'accès à certaines instances, la capacité d'influence des leaders dans les instances de prise de décisions est limitée par leur importance en nombre et leurs positions. Mais, cela ne doit pas occulter que les initiatives collectives des *zémidjan* ont apporté des améliorations significatives à la corporation au fil du temps. Les acquis probants obtenus sont liés aux conditions d'exercice de l'activité alors que leurs véritables préoccupations sont liées à la connotation négative du statut du *zémidjan* qui en fait une « profession par défaut ». Ce résultat offre un nouveau regard sur leurs discours d'insatisfaction en précisant qu'il se réfère à la non prise en compte de leur aspiration profonde de se doter d'un statut social valorisant par la reconversion professionnelle.

En outre, il a été démontré que les pratiques d'influence politique chez les *zémidjan* ne procèdent pas par une démarche inclusive au sein des organisations. L'institutionnalisation de la corporation a conféré aux leaders une position d'élite ayant à charge le rôle de courtiers avec d'autres acteurs sociaux pertinents au profit de leurs organisations. Mais, l'utilisation rentière de cette position fait de certains leaders des « entrepreneurs corporatistes ». Ceux-ci arrivent à concrétiser pour eux-mêmes l'aspiration de changement de statut social, qui est un but collectif difficile à atteindre, avec les ressources accumulées par leur position pour des intérêts privés. Ceci renforce l'idée d'un gain différentiel dans l'engagement selon qu'on soit leader ou simple membre et participe à la récrimination de clientélisme au sein de la corporation.

Par ses analyses, cette thèse a apporté d'importantes contributions sur des processus peu étudiés de l'économie informelle tels que la professionnalisation, la structuration corporative par le bas, le clientélisme multidimensionnel, ainsi que les contraintes et opportunités de l'influence politique des travailleurs informels dans des contextes comme ceux du Bénin.

Mots clés : économie informelle, taxi-moto 'zémidjan', leaders, influence politique, Bénin.

SUMMARY

Up till now, research on workers in the informal economy has paid relatively little attention to the political engagements of these actors, including the implications of these engagements for their social and professional conditions. The present thesis aims to counter this deficit by an empirical contribution to the study of the social and political lives of informal workers in the Global South, by exploring the world of the taxi-moto drivers (*zemidjan*) in Benin. It thus turns the attention to other dimensions than the already well-covered urban mobility, economic, environmental and health aspects of this occupation.

The research methodology is ethnographic combining various approaches. It has thus mobilised a variety of sources for comparing the associational and political dynamics of the *zemidjan* in several towns (Cotonou, Parakou, Natitingou, and Kandi). The analysis of the empirical material has been put in perspective with an in-depth literature review on taxi-moto in Africa and elsewhere. The theoretical framework has consisted of a historical approach focused on the agency of the *zemidjan*, that is their capacity to act in a social, economic and political context that offers them opportunities while at the same time also setting a number of limits.

The central preoccupation of this research has been to explain the perception among the *zemidjan* that their working and living conditions have not improved, despite their strategic use of the political sphere by way of the leaders of their diverse organisations. Two hypotheses have guided the reflections. The first postulates that an imbalance in power relations in disadvantage of the leaders of the *zemidjan* in (public) decision making bodies limits the effectiveness of collective action for the materialisation of the corporation's communal aspirations. The second argues that the absence of a participatory approach in the identification of the central questions for collective action does not help the prioritisation of the profound aspirations held by members and leaders alike in the most important negotiations concerning collective initiatives.

The main results show that despite their efforts to access certain platforms, the influencing capacity of the leaders in public decision making bodies is limited by their low numbers and their marginal positions. This does not preclude that collective initiatives of the *zemidjan* have brought significant improvements to the corporation over time. It is however concluded that those gains concern the amelioration of their working conditions in exercising their activity, while their real worries are related to the negative perception of the status of *zemidjan*, which makes it a 'profession by default'. This result offers a new perspective on their discourse of dissatisfaction, making clear that this is related to the not taking into account of their profound aspiration of a professional reconversion in order to improve their social status.

In addition, it has been shown that current practices of political leverage among the *zemidjan* do not proceed from an inclusive approach within the organisations. The institutionalisation of the corporation has made that the leaders have become an elite, acting as brokers for their organisations towards other relevant social actors. However, the rentier use of this position has turned some leaders into real 'corporatist entrepreneurs'. They succeed in realising the aspiration of an improved social status, that is difficult to attain collectively, for themselves, by using the resources that they have accumulated by their position for their private interests. This reinforces the idea that it makes a difference for gaining something if one is a leader or just a simple member, and contributes to recriminations of clientelism within the corporation.

By its analyses, this thesis has contributed importantly to a better understanding of little studied processes in the informal economy such as professionalisation, corporative structuration from below, and the development of multidimensional clientelism ; as well as of the constraints and opportunities for political leverage of informal workers in contexts like those of Benin.

Key words : informal economy, moto taxi 'zemidjan', leaders, political leverage, Benin.

SAMENVATTING

Onderzoek naar actoren in de informele economie heeft tot nog toe weinig aandacht besteed aan de politieke relaties van deze actoren, en wat deze betekenen voor hun sociale en beroepsmatige omstandigheden. Deze dissertatie beoogt bij te dragen aan het opvullen van deze lacune door het leveren van een empirische bijdrage aan de studie van het sociale en politieke bestaan van informele arbeiders in het mondiale Zuiden, en wel in de vorm van een case study van de motortaxi-rijders (*zémidjan*) in Benin. Hiermee verplaatst dit onderzoek de aandacht naar andere dimensies dan de al goed bestudeerde economische, gezondheids-, milieu, en urbane transport-aspecten van dit fenomeen.

Als methodologie is gekozen voor een etnografisch onderzoek dat verschillende methoden en technieken combineert. Een verscheidenheid aan bronnen is gebruikt voor een vergelijkende analyse van de associatieve en politieke dynamiek rond de *zémidjan* in verschillende Beninese steden (Cotonou, Parakou, Natitingou, en Kandi). De analyse en interpretatie van het empirisch materiaal is gecontextualiseerd met behulp van literatuur over de motor-taxi elders in Afrika en daarbuiten. Het theoretische kader is gebaseerd op een historiserende benadering gefocust op de *agency* van de *zémidjan*, dat wil zeggen hun capaciteit tot handelen in een sociale, economische, en politieke context die mogelijkheden biedt maar tegelijkertijd ook grenzen stelt aan wat de *zémidjan* kunnen doen.

Centraal in het onderzoek staat de vraag waarom de *zémidjan* de perceptie hebben dat hun werken levensomstandigheden niet verbeterd zijn, ondanks het feit dat ze strategisch gebruik hebben weten te maken van het politieke domein door de inzet van de leiders van hun diverse organisaties. Twee hypothesen zijn hierbij leidend geweest. De eerste hypothese postuleert dat een onevenwichtige machtsbalans in de relevante besluitvormingsorganen in het nadeel van de leiders van de *zémidjan* de effectiviteit van collectieve actie voor het bereiken van gemeenschappelijke aspiraties beperkt. De tweede stelt dat de afwezigheid van een participatief proces in de identificatie van de centrale doelen van collectieve actie niet helpt om de diepe aspiraties die gedeeld worden door zowel leden en leiders in te brengen in de onderhandelingen omtrent collectieve initiatieven.

De belangrijkste resultaten laten zien dat ondanks hun pogingen om toegang te krijgen, de beïnvloedingsmacht van de leiders van de *zémidjan* in besluitvormingsorganen beperkt blijft vanwege hun geringe aantal en hun positie. Dat betekent overigens niet dat de collectieve initiatieven van de *zémidjan* in de loop der tijd geen significante verbeteringen voor de corporatie hebben opgeleverd. Wat er bereikt is ligt echter op het terrein van de verbetering van werkomstandigheden, terwijl de werkelijke preoccupaties van de *zémidjan* veeleer liggen bij het negatieve imago dat aan het werk van de *zémidjan* kleeft, en wat maakt dat het gezien wordt als een tweederangs beroep. Dit resultaat biedt een nieuwe blik op hun ontevredenheid over wat er bereikt is, en maakt duidelijk dat het hierbij vooral gaat om de realisatie van hun diepere aspiratie om een betere sociale status te verkrijgen door toegang tot een ander beroep.

De dissertatie toont ook aan dat de praktijken voor het verkrijgen van politieke invloed niet gebaseerd zijn op een inclusief proces binnen de organisaties. De institutionalisering van de corporatie heeft ertoe geleid dat de leiders de positie van elite hebben gekregen vanwege hun rol als bemiddelaar met andere sociale actoren. Maar het gebruik dat sommige leiders van hun positie maken, maakt dat ze in feite opereren als 'corporatieve entrepreneurs'. Zij slagen erin voor zichzelf de zo gewilde verbetering van sociale status te bewerkstelligen, door de hulpbronnen die ze verzameld hebben door hun positie voor hun eigenbelang in te zetten. Dit versterkt het idee dat er een verschil is tussen wat de gewone leden en de leiders kunnen halen uit hun betrokkenheid bij de organisaties, en draagt bij aan beschuldigingen van cliëntelisme binnen de corporatie.

Door bovenstaande analyses draagt deze dissertatie bij aan betere kennis van processen in de informele economie die tot nog toe weinig onderzocht zijn, zoals professionalisering, corporatieve structurering van onderaf, en de ontwikkeling van een multidimensionaal cliëntelisme; alsook van de mogelijkheden en beperkingen voor het uitoefenen van politieke invloed in contexten zoals die in Benin.

Signaaltermen : informele economie, motor-taxis zémidjan, leiders, politieke invloed, Bénin.

REMERCIEMENTS

Ma trajectoire doctorale a été assez longue et a donc mobilisé les contributions de nombreuses personnes à qui je consacre les derniers mots de ma rédaction pour exprimer ma gratitude.

Je commence par dire mes sincères remerciements au Centre des Études Africaines de Leiden (ASCL), et à travers lui le *Project Strategic actors for inclusive development* et INCLUDE financé par NWO, qui m'ont offert un soutien financier et logistique pour réaliser ce travail.

Je voudrais ensuite exprimer ma profonde gratitude à mon promoteur Prof. Ton Dietz qui a rendu possible mon engagement dans cette trajectoire doctorale et a créé les conditions favorables à sa réalisation.

A ma co-promotrice Prof. Mayke Kaag, je n'ai pas les mots justes pour exprimer la profondeur de ma gratitude. Vous m'aviez offert l'opportunité de travailler dans le programme de recherche et m'aviez accompagné dans la concrétisation de mon projet de thèse. En tant que Coordinatrice, mentor et co-promotrice, votre assistance permanente, votre soutien en temps réel, vos encouragements sans relâche et votre éclairage scientifique ont eu leur pesant d'or dans la finalisation de ce projet. Je vous dis simplement merci pour la personne que vous avez été pour moi durant tout ce processus.

A mon co-promoteur Prof. Nassirou Bako-Arifari, pour votre sollicitude à soutenir mon projet dès le départ ainsi que pour la qualité de l'encadrement dont j'ai bénéficié de votre part, je suis profondément reconnaissant. Votre esprit critique constructif et votre sens pédagogique dans la transmission de la connaissance resteront un modèle pour la suite de ma carrière.

Je voudrais remercier sincèrement les membres du comité d'instruction : Prof. Marja Spierenburg, Prof. Benjamin Rubbers, Prof. Abou-Bakari Imorou et Dr. Antonio Pezzano ; pour avoir accepté de lire et évaluer mon manuscrit, ainsi que les membres du jury de soutenance.

Je voudrais exprimer ma reconnaissance à Cyriaque Edon qui a été le pont entre moi et le consortium du programme de recherche. Je profite pour remercier tous les autres membres du consortium avec qui j'ai eu des moments de travail très enrichissants et qui se reconnaîtront dans ce travail : Benedicte Fonteneau, Noël Chadaré, Clarisse Fandy Gnahoui, Uzziel Twagilimana, André Leliveld, Huyse Huib, Esther Droppers, William Baah Boateng, Prince Asafu-Adjaye et Ebenezer Aidoo. Je remercie également Azizou Chabi Imorou et Alassane Goumbi pour leur rôle stratégique au début de ce processus.

Cette recherche a été possible grâce à la collaboration des conducteurs de *zémidjan* des diverses villes parcourues à qui je tiens à dire toute ma reconnaissance. Je préfère ne pas citer de nom au risque d'en oublier. J'espère que ce travail sera d'une bonne utilité pour votre corporation.

Je voudrais remercier mes assistants de terrain Pierre Dankoro, Arouna Douro et Théophile Okassè pour leur accompagnement dans ce travail, sans oublier Ines Boko et Ezéchias Cahouhou pour leurs appuis précieux.

Les aspects importants du travail bureaucratique ont été réalisés à l'ASC Leiden. Malgré l'impossibilité de citer tous ceux avec qui j'ai partagé d'agréables moments, je tiens à dire un sincère merci aux directeurs Prof. Jan-Bart Gewald et Prof. Marleen Dekker ainsi que tous les chercheurs seniors et le personnel administratif pour leurs encouragements et assistance. Je tiens à affirmer ma gratitude à Maaïke Westra pour son assistance indéfectible. Mes remerciements sont aussi à l'endroit des collègues du PhD room avec qui j'ai partagé d'inoubliables moments de sciences et de sociabilité. J'ai une pensée spéciale pour Zjos Vlaminck, mon premier binôme dans le programme. De même pour Tanja Hendricks et Agnieszka Kazimierczuk qui ont été des amies et des soutiens toujours disponibles. Merci à Karin Nijenhuis qui a fait une visite au Bénin durant mon terrain en février 2016.

Je voudrais dire ma reconnaissance à Fernand Kpelly, Patrick Hinnou, Modeste Houessou et Clarisse Tama pour avoir lu intégralement ou partiellement ce travail et apporter de précieuses observations.

Je voudrais exprimer ma gratitude aux amis qui m'ont assisté et encouragé de bout en bout durant ce parcours : Patrick Houessou, Jérémie Adomahou, Serges-Eric, Yves Hugues, Eric Ouali, Laurent Hounnibo, Hervé Sossoukpè, Salim José ; ainsi que les collègues du LASMO : Marius, Timothé et Narcisse pour leurs encouragements.

A toutes les personnes dont j'ai oublié de citer les noms et qui ont contribué à la réalisation de ce travail, je voudrais les prier de me pardonner et d'accepter mes sincères remerciements.

Je voudrais finir mes remerciements par la dédicace de cette thèse à ma famille qui a consenti le plus grand sacrifice dans sa concrétisation :

A ma chère épouse, Moulinatou Issa Guima, qui s'est investie à mes côtés dans ce projet, et nos enfants, Kawsara Oladélé, Ramdane Ayindé et Rochdi Akinni, pour les privations subies de même qu'à ma mère, Lydie Ekouedjin, mon père, Issakou Assouma et mon beau-père, Rodrigue Sakponou pour le rêve qu'ils ont nourri de me voir décrocher ce parchemin.

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

ABE	: Agence Béninoise de l'Environnement
ACVR/Z	: Association des Conducteurs de Véhicule à 2 Roues / Zémidjan
AEGIS	Africa-Europe Group for Interdisciplinary Studies
AG	: Assemblée Générale
AN	: Association des taxis-motos de Natitingou
APAD	: Association Euro-africaine Pour l'Anthropologie du changement social et du Développement
APZCM	: Association Professionnelle des Zémidjans Camp-Marié
ARCH	: Assurance pour le Renforcement du Capital Humain
ASCL	: African Studies Centre Leiden
ASCTM	: Association Souroumaba des Conducteurs de Taxi-Moto
AZAP	: Association des Zémidjans Autonomes de Parakou
AZIP	: Association des Zémidjans Indépendants de Parakou
BAD	: Banque Africaine de Développement
BCB	: Banque Commerciale du Bénin
BBD	: Banque Béninoise pour le Développement
BIT	: Bureau International du Travail
BOAD	: Banque Ouest Africaine de Développement
BRS	Banque Régionale de Solidarité
CA	: Chef d'Arrondissement
CBE	: Coalition pour un Bénin Émergent
CENA	: Commission Électorale Nationale Autonome
CES	: Conseil Économique et Social
CGTB	: Confédération Générale des Travailleurs du Bénin
CMPS	: Caisse Mutuelle de Prévoyance Sociale
CNCA	: Caisse Nationale de Crédits Agricoles
CNSR	: Centre National de Sécurité Routière
CNSS	: Caisse Nationale de Sécurité Sociale
CNV International	: National Federation of Christian Trade Unions
COSI-Bénin	: Confédération des Organisations Syndicales Indépendantes du Bénin
CSA-Bénin	: Centrale des Syndicats Autonomes du Bénin
CSI	: Confédération Syndicale Internationale
CSPIB	Centrale des Syndicats de Secteurs Privé, Parapublic et Informel du Bénin
CSTB	: Confédération Syndicale des Travailleurs du Bénin
CZN	: Communauté des Zémidjans de Natitingou
DGAE	: Direction Générale des Affaires Économiques
DTT	: Direction du Transport Terrestre
EMICoV	: Enquête Modulaire Intégrée sur les Conditions de Vie des Ménage
FACOTAMOB	: Fédération des Associations des Conducteurs de Taxi-Moto du Bénin
FARD-ALAFIA	: Front d'Action pour le Renouveau, la Démocratie et le Développement – Alafia

FASEG	: Faculté des Sciences Économiques et de Gestion
FCBE	: Forces Cauris pour un Bénin Émergent
F CFA (XOF)	: Franc de la Communauté Financière Africaine pour les huit pays concerné en Afrique de l'Ouest
FES Bénin	: Friedrich Ebert Stiftung
FGTB-Wallone	: Fédération Générale du Travail de Belgique en Wallonie
FSNE	: Fond de Solidarité Nationale pour l'Emploi
FSS	: Faculty of Social and Bihavioural Sciences
IBETEX	: Industrie Béninoise des Textiles
IIAS	: International Institute for Advances Studies
INSAE	: l'Institut National des Statistiques et de l'Analyse Économique
ITF	: Fédération Internationale des ouvriers du Transport
Km	: Kilomètre
LARES	: Laboratoire d'Analyse Régionale et d'Expertise Sociale
LDDHB	: Ligue pour la Défense des Droits de l'Homme au Bénin
MOZEBE	: Mouvement des Zémidjan pour un Bénin Émergent
NAZEREK	: Nouvelle Alliance des Zémidjan pour la Réélection du général Kérékou
ODD	: Objectifs de Développement Durable
OIT	: Organisation Internationale du Travail
OMS	: l'Organisation Mondiale de la Santé
ONG	: Organisations Non Gouvernementales
ORTB	: Office de Radiodiffusion et Télévision du Bénin
OSC	: Organisation de la Société Civile
PAACO	: Programme d'Appui à l'Agglomération de Cotonou
PAS	: Programmes d'Ajustement Structurels
PNUD	: Programme des Nations Unis pour le Développement
PPTD	: Programmes Pays pour le travail Décent
PRD	: Parti du Renouveau Démocratique
PSD	: Parti Social-Démocrate
PTF	: Partenaire Technique et Financier
QG	: Quartier Général
RAMU	: Régime d'Assurance Maladie Universelle
RB	: parti la Renaissance du Bénin
RGE	: Recensement Général des Entreprises
RGPH	: Recensement Général de la Population et de l'Habitation
SG	: Secrétaire Général
SJCP	: Syndicat des Jeunes Conducteurs de Zémidjan de Parakou
SMIG	: Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti
SONIB	: Société Nationale d'Importation du Bénin
STPA	: Société des Transports Provinciaux de l'Atlantique
SYNAPROZEB	: Syndicat National des Professionnels de Zémidjan du Bénin
SYNAZEB	: Syndicat National des Zémidjans du Bénin

SYNCOTAMOB	: Syndicat des Conducteurs de Taxi-Moto du Bénin
SYCOTAMOL	: Syndicat des Conducteurs de Taxi-Moto du Littoral
SYNZAB	: Syndicat National des Zémidjans Autonomes du Bénin
UBF	: Union du Bénin du Futur
UCOTAC	: Union des Conducteurs de Taxi-moto de Cotonou
UD-COZEB	: Union pour la Défense des Conducteurs de taxi motos Zémidjans du Bénin
UNACOB	: Union nationale des conducteurs du Bénin
UNACOTAMO	: Union Nationale des Conducteurs des Taxis-Motos
UNDP	: Union Nationale pour la Démocratie et le Progrès
UN-ESCWA	: United Nations Economic and Social Commission for West Asia
UNSTB	: Union nationale des syndicats des travailleurs du Bénin
UPI	: Unité de Production Informelle
UPR	: Union pour la Relève
UZN	: Union des Zémidjans de Natitingou

LISTE DES TABLEAUX

<i>Tableau I: Liste des organisations de l'échantillon</i>	74
<i>Tableau II: Répartition de l'échantillon suivant le profil sociologique des enquêtés et les techniques de collecte des données discursives</i>	75
<i>Tableau III : Répartition des conducteurs suivant l'ancienneté dans la profession</i>	119
<i>Tableau IV: Synthèse des observations sur les marques des motos utilisées les zémidjan</i>	129
<i>Tableau V: Opinions des zémidjan de Cotonou sur les domaines les plus importants dans lesquels leurs organisations devraient être actives</i>	317

LISTE DES FIGURES

<i>Figure 1: Schéma conceptuel du cadre d'analyse</i>	29
<i>Figure 2 : Carte administrative de la République du Bénin présentant les quatre localités de la recherche (Cotonou, Kandi, Natitingou et Parakou)</i>	71
<i>Figure 3 : Courbe d'évolution de la population urbaine du Bénin entre 1960 et 2015 affichant les périodes de récessions globales</i>	93
<i>Figure 4: Répartition par âge des conducteurs de taxi-moto dans la zone de recherche</i>	115
<i>Figure 5: Répartition des conducteurs de zémidjan selon le niveau d'éducation</i>	116
<i>Figure 6: Répartition des zémidjan par statut d'occupation dans l'emploi au plan national</i>	120
<i>Figure 7 : Perception des zémidjan de Cotonou sur les avantages d'être membre d'une organisation dans l'obtention et le maintien de son travail</i>	123
<i>Figure 8 : Opinions des zémidjan de Cotonou sur les domaines dans lesquels leurs organisations sont actives</i>	316

LISTE DES PHOTOS

<i>Photo 1 : Des conducteurs de taxi-moto au repos sur une place publique</i>	118
<i>Photo 2 : Un carnet de tickets de cotisation hebdomadaire</i>	175
<i>Photo 3 : Un carnet de tickets de taxe communale</i>	175
<i>Photo 4 : Le Chef contrôleur entrain d'estampiller des lots de tickets du jour au siège de l'ACVR/Z à Parakou</i>	176
<i>Photo 5 : Tableau de présentation du Bureau de l'UCOTAMO</i>	231
<i>Photo 6 : Tableau présentant le Bureau Exécutif de la Mutuelle Santé Alafia</i>	231
<i>Photo 7 : Siège du Bureau du SYNCOTAMOB à Kandi</i>	279
<i>Photo 8 : Construction de logement sur la parcelle offerte par la mairie</i>	279
<i>Photo 9 : Des taxis-motos membres de l'AN, du SYNPROZEB et de l'UZN dans leur différentes blouses de travail</i>	283
<i>Photo 10 : Échange en appâté entre le Chef de l'État, Boni Yayi, et le Président du MOZEB, Robert Yehouenou, à la fin d'une cérémonie officielle</i>	331

INTRODUCTION GÉNÉRALE

L'avènement du renouveau démocratique en République du Bénin à l'issue de la conférence des forces vives de la nation de février 1990 a été un tournant important de l'histoire politique du pays. L'instauration du nouveau système politique marque la fin de dix-sept années de régime de parti unique d'inspiration marxiste-léniniste. L'un des principes clés de cette nouvelle orientation est le choix des décideurs politiques par la compétition électorale.

Le retour du jeu électoral pluraliste¹ comme mode de désignation des principaux gouvernants a fait apparaître progressivement de nouvelles dynamiques dans les relations entre les acteurs sociaux. Un aspect notable de celles-ci peut être appréhendé à travers les relations stratégiques entre les formations politiques, engagées dans la conquête et la gestion du pouvoir d'État, et d'autres organisations sociales réunissant les potentiels électeurs. Dans ce sens, les partenariats entre les formations politiques et les organisations de travailleurs sont réapparues. Cela est une ancienne pratique ayant eu cours dans la période précédant le régime révolutionnaire, où les syndicats faisaient office de « moyen de conquête du pouvoir » (UNSTB, 2009 ; Dossou, 1994). Elle s'est, cependant, complexifiée avec la configuration du monde du travail largement dominé par le travail informel.

En effet, la situation de travail au début des années 1990 affiche une proportion de travailleurs informels au sein de la population active de l'ordre de 95% et un degré d'informalité des unités économiques avoisinant 97% (INSAE, 2010). À la faveur du vent de « libéralisme intégral »² inhérent à la démocratie, les organisations de travailleurs informels prolifèrent dans différentes branches d'activités économiques et corps de métiers pour se positionner en acteurs de développement en vue de contribuer à l'amélioration de leurs conditions de travail et de vie (Assouma, 2018 ; Davodoun 2006). La poursuite de ce but a impulsé leurs interrelations avec les décideurs politiques qui, dans le nouveau contexte, sont des acteurs politiques issus directement ou indirectement de processus électoraux. Pour ceux-ci, le potentiel électoral que représente le gros effectif des travailleurs informels a été un enjeu central des relations étroites qu'ils entretiennent. Désormais, les organisations de travailleurs informels telles que les

¹ Le jeu électoral pluraliste était le mode de désignation des décideurs politiques qui a prévalu au Dahomey (ancienne appellation du Bénin), avec des périodes relativement courtes de remise en cause marquée par des coups d'Etat, jusqu'au coup d'Etat du 26 Octobre 1972. Ce dernier a instauré un régime de parti unique qui a dirigé le pays jusqu'à la conférence nationale de février 1990.

² L'option du libéralisme voulue par les acteurs de la conférence nationale, pour rompre avec le système politique socialiste d'inspiration marxiste-léniniste, est si forte qu'ils y ont ajouté l'épithète "intégral" et l'ont inscrit ainsi dans la constitution du 11 décembre 1990.

associations, les syndicats ou les organisations faïtières (confédération, fédération, union, creuset, etc.), autant que les syndicats et centrales syndicales des travailleurs formels sont concernées par les relations stratégiques avec les formations politiques.

Au fil du temps, ces partenariats ont évolué. Au début de la période démocratique, ils se sont manifestés par des soutiens très peu affichés des leaders d'organisation aux candidats et formations politiques lors des élections. Par la suite, les travailleurs informels qui ont estimé que ces partenariats n'ont pas contribué suffisamment à améliorer leurs conditions de vie et de travail, ont adopté le principe de la représentation par leurs pairs. Celui-ci s'est matérialisé par les positionnements et élections de nombreux leaders d'organisations sur les listes des partis alliés pour représenter leurs corporations dans les instances de prise de décisions.

Ainsi, Augustine Codjia et Justine Chodaton, toutes deux leaders d'associations des commerçants de Dantokpa, ont siégé au parlement. La première a été élue sur la liste du Parti du Renouveau Démocratique (PRD) à la première législature (1991-1995). La seconde a été élue, dès 1995, sur la liste du parti de la Renaissance du Bénin (RB) durant trois mandatures successives (12 ans). Dans le monde agricole, Orou Yarou Bio Bagou, responsable de l'Union des organisations paysannes de producteurs de coton, a été élu au parlement en 2003 sur la liste de l'alliance Force Clé puis réélu en 2007 avec la Coalition pour un Bénin Émergent (CBE). Dans le monde des transports, Alphonse Aïdji, leader d'association de conducteurs de taxi-moto "*zémidjan*" a été suppléant d'un député à la quatrième législature (2003-2007) puis élu conseiller communal à la mairie de Cotonou durant la deuxième mandature (2008-2015) sur la liste de la RB. Les exemples sont légion dans les branches d'activités ou corps de métier dominés par l'économie informelle. De la sorte, durant les trois dernières décennies, de nombreux leaders d'organisations de travailleurs informels se sont retrouvés dans des instances de prise de décision aux niveaux national et local. La perception de leurs membres, au départ, était que ces positions des leaders procureront des retombées à l'ensemble de leurs organisations. Ainsi, par ces positions ces leaders pourraient agir sur les décisions afin de contribuer significativement à des changements au sein de leurs corporations.

Trois décennies après le début du renouveau démocratique, ayant suscité beaucoup d'espoir dans le rang des travailleurs informels quant à l'amélioration de leurs conditions, il paraît pertinent de s'interroger sur la situation actuelle de ces travailleurs. Dans cette optique, plusieurs aspects liés à leurs dynamiques organisationnelles (Prag, 2010 ; Davodoun, 2006 ; Walther, 2006) ou en rapport avec leurs activités socio-économiques (Conseil Economique et Social, 2011 ; INSAE, 2010 ; Ricardou & Sestier, 2008 ; Soulé & Kokou, 2008) ont fait l'objet

de préoccupations scientifiques à travers de nombreuses recherches. De manière plus focalisée, la mesure dans laquelle les dynamiques politiques *supra*-évoquées ont contribué et/ou contribuent à opérer des changements sur les conditions de ces travailleurs ont nourri la curiosité scientifique du consortium de chercheurs multidisciplinaires, dans une approche collaborative Nord-Sud, qui a initié un programme intitulé : « Améliorer l'influence politique des organisations de travailleurs et travailleuses de l'économie formelle et informelle pour un développement inclusif : les cas du Ghana et du Bénin »³. Ce programme de recherche financé par le ministère des affaires étrangères des Pays-Bas s'est intéressé au rôle des organisations de travailleurs informels et des syndicats comme acteurs stratégiques pour le développement inclusif au Ghana et au Bénin en étudiant leur influence politique sur les questions de travail décent au profit des travailleurs informels. Dans sa mise en œuvre au Bénin, deux champs d'investigations ont été retenus à savoir : le marché Dantokpa dans le domaine du commerce et les taxis-motos dans le domaine du transport.

La principale question de recherche du programme est de comprendre : « pourquoi est-ce que l'influence politique des organisations de travailleurs informels et des syndicats au Ghana et au Bénin n'a pas été effective sur les questions de travail décent au profit des travailleurs informels jusqu'à ce jour et comment ceci peut être amélioré ? ». Plus spécifiquement : quelles politiques de travail décent ont été formulées et implémentées dans les deux pays ? Quels sont les problèmes réels pour lesquels les organisations de travailleurs informels et les syndicats jouissent d'une influence politique ? Quelles sont les stratégies d'influence politique adoptées par les organisations de travailleurs informels et les syndicats ? Quelles sont les articulations existantes entre les organisations de travailleurs informels et les syndicats des travailleurs formels et quelles implications cela apporte à l'influence politique, y compris dans les actions collectives ? Enfin, quelles sont les implications de tout cela pour les agendas des organisations de travailleurs informels et des syndicats des travailleurs formels, en termes de stratégies visant à améliorer leur efficacité politique sur les questions de travail décent, d'une part, pour les programmes d'actions des gouvernements dans le domaine du dialogue social et du travail décent, d'autre part, et pour les modalités d'appui des partenaires techniques et financiers ?

A première vue, la conceptualisation du programme peut sembler trop axée sur le travail décent. Elle affiche aussi une connotation forte de son inscription dans la bipolarisation syndicat-association dans l'organisation collective des travailleurs. De telles perceptions travestissent

³ Pour plus d'informations sur le programme, veuillez consulter le site web : <http://includeplatform.net/theme/strategic-actors/>

quelque peu la réalité du terrain au Bénin, et pareillement au Ghana. Durant la mise en œuvre du programme, il a été donc questionné l'adaptation des définitions comme celle du travail décent aux réalités africaines. La notion de travail décent, qui a trouvé un écho international en 2005 au Sommet mondial des Nations Unies puis au Conseil économique et social des Nations Unies (BIT, 2007), s'est traduite dans la pratique par les élaborations des Agendas continentaux et des Programmes Pays pour le Travail Décent (PPTD). Le Bénin s'est doté d'un PPTD 2010-2015 en Mai 2010 (République du Bénin, 2010). Mais, au terme de sa période de couverture, et cela jusqu'au lendemain d'élaboration d'un deuxième PPTD 2020-2023, il a été confronté dans sa mise en œuvre au blocage lié principalement à la non installation d'un cadre approprié d'exécution (David-Gnahoui, 2014). Cet état de choses n'a pas produit de réalisations concrètes pouvant faire l'objet d'investigations. Cette observation sur le caractère trop directif des questionnements sur le travail décent et sur les politiques de l'État à l'endroit des travailleurs informels renvoie aussi vers des politiques publiques formelles. Or, pour beaucoup d'acquis de ces travailleurs il n'y a pas d'actes officiels de formalisation. L'analyse diagnostique du PPTD a bien relevé que, malgré l'inexistence parfois de cadre légal de discussion avec les travailleurs informels, des initiatives collectives émergent et font bouger les lignes dans le rapport de pouvoir entre les décideurs politiques et les acteurs de l'informel.

Aussi, la bipolarisation affichée entre syndicat et association et la place prépondérante accordée au rôle des syndicats pour les travailleurs informels dans l'orientation des investigations méritent-elles d'être nuancées. Cette posture adhère fortement à la politique de beaucoup de partenaires techniques et financiers (OIT principalement et son réseau, et certaines organisations internationales telle que Friedrich Ebert Stiftung) qui jusqu'en 2019 agissent avec les travailleurs informels en passant par leurs partenaires traditionnels qui sont les syndicats. Cette démarche, qui pourrait être adaptée aux réalités d'autres pays où ils interviennent, est en décalage avec le contexte du Bénin. L'antériorité d'autres formes d'organisation des travailleurs informels et celle de construction de leurs stratégies d'influence sur les politiques par rapport à l'intervention des syndicats sont telles que pour plus de profondeur d'analyse afin d'atteindre le but du programme, il faut questionner le rôle des organisations de travailleurs informels tout court en laissant le terrain conduire la recherche sur les pistes à explorer (association, syndicat ou autre).

Par contre, l'analyse du contexte dans le cadre conceptuel du programme a suffisamment déblayé les réalités de terrain en précisant que les avancées réalisées sur le plan du travail décent sont des fenêtres d'opportunités dont les travailleurs informels des deux pays n'ont pas encore

réellement joui. Elles ont été alors utilisées comme des portes d'entrée afin de mieux comprendre pourquoi et dans quelles conditions d'actions collectives les possibilités de travail décent s'offrent ou pas au profit des travailleurs informels. L'amélioration des conditions dans le milieu du travail informel étant la résultante de relations de pouvoir dynamique entre une pluralité d'acteurs et de réseaux d'intérêts parfois divergents, les processus en cours sont exploités pour apercevoir les fondements du phénomène étudié, suivant l'idée de commencer à partir de ces réalités, « *working with the grain* » (Booth, 2012). La position de courtiers des organisations de travailleurs informels et des syndicats fait d'eux des acteurs stratégiques pour les intérêts des travailleurs informels. Le programme a alors porté un regard sur la qualité des politiques de l'État en décryptant leur influence politique sur l'avènement de conditions décentes de travail dans l'économie informelle. D'un point de vue théorique, cette démarche s'aligne sur l'*Institutionalized political economy approach* de Chang (2002, 2011), la théorie de changement institutionnel de Hodgson (1998, 2006), et le *Political system approach* de Leftwich (1994, 2011).

Le présent projet de thèse qui porte sur le taxi-moto, l'un des deux champs d'investigations au Bénin, avait fait partie intégrante du programme (2014-2017). Il nous a amené à visiter, dans leur multi-dimension, les processus de construction de l'influence politique afin d'en apprécier les manifestations pour l'amélioration des conditions de travail et de vie d'une corporation exclusivement de travailleurs informels. En d'autres termes, les dynamiques sociales par lesquelles l'influence politique des travailleurs de taxi-moto prend corps et les formes spécifiques que cela revêt (Kaag, 2001 : 6) permettront de répondre au but qui est à la fois d'éclairer les processus qui conduisent au changement social pour les différentes catégories d'acteurs de taxi-moto. De même, elles mettront l'accent sur les implications produites par ces changements pour la corporation et son environnement externe.

Il est peut-être utile de préciser que notre approche va au-delà du cadre légal pour examiner les interactions des autres acteurs sociaux avec les acteurs de taxi-moto en regardant à travers les relations formelles et informelles et dans les stratégies visibles et invisibles des différents acteurs. Cela sollicite un regard plus attentif sur les détails pour comprendre les rationalités en jeu. En outre, l'action collective a été appréhendée dans son entièreté sans suivre les lignes syndicales de travailleurs formels et associations de travailleurs informels.

La présentation de la thèse est structurée en trois parties comportant au total dix chapitres reliés les uns aux autres comme suit. La première partie comporte trois chapitres consacrés au cadre théorique, méthodologique et spatial de la recherche. Dans ce sens, le premier chapitre procède

à la construction de l'objet de recherche et définit le cadre conceptuel d'analyse. Le deuxième chapitre examine l'état de la question autour de l'objet de recherche dans la littérature existante et précise la position de la thèse dans le débat scientifique. Le troisième chapitre décrit le cadre spatial de la recherche et la démarche méthodologique.

La deuxième partie, composée de trois chapitres, est relative à la structuration sociale et organisationnelle de la corporation des *zémidjan*. A cet effet, l'exploration de la genèse du *zémidjan* dans le chapitre IV sur la socio-histoire du taxi-moto au Bénin vise à éclairer la compréhension de sa manifestation contemporaine abordée au chapitre V, à travers sa morphologie et ses connexions avec d'autres champs sociaux. L'analyse de la structuration organisationnelle qui suit au chapitre VI vient approfondir les dynamiques processuelles qui ont sous-tendues la construction de la corporation et l'émergence de la profession de *zémidjan*.

La troisième partie analyse l'influence politique des *zémidjan* dans le processus d'amélioration de leurs conditions de travail et de vie. Elle couvre le chapitre VII sur l'apparition des leaders d'organisations corporatistes ainsi que le chapitre VIII sur l'intrusion de la force sociale des *zémidjan* dans le champ politique qui mettent en exergue l'émergence des acteurs clés de la corporation dans la dynamique politique. D'une part, ces deux chapitres, dans la continuité de la deuxième partie, convergent à élucider les mécanismes de fonctionnement interne aux organisations ainsi que les rapports de pouvoir entre les leaders et les membres des organisations en vue d'entrevoir le niveau de participation des différents acteurs à la prise de décision, en particulier sur les questions centrales et stratégies des actions collectives (deuxième hypothèse). D'autres part, ils apporteront de nouveaux éléments de compréhension sur les connexions de la corporation avec l'environnement extérieur à travers les interrelations avec les acteurs sociaux et institutionnels d'autres champs. L'analyse sur le positionnement de la corporation comme catégorie politique avec un leadership, des modes d'action collective et la relation à l'État a été complétée au chapitre IX. Celui-ci examine les interactions de la corporation avec l'État aux niveaux central et local et renseigne davantage sur l'influence réciproque entre la corporation et son environnement externe (première hypothèse). Le dernier chapitre fait une synthèse des implications des dynamiques explorées en vue de répondre à la principale question de recherche, en prélude à la conclusion qui fait le point des débats théoriques soulevés dans la première partie.

**PREMIERE PARTIE : CADRE THÉORIQUE, MÉTHODOLOGIQUE ET SPATIAL
DE LA RECHERCHE**

CHAPITRE I : GÉNÉRALITÉS ET PROBLÉMATIQUE DE LA RECHERCHE

Ce premier chapitre présente quelques généralités historiques et sociologiques du taxi-moto et trace le cadre conceptuel du travail. Les différents sous-chapitres font un bref rappel du contexte historique et sociologique du phénomène suivi d'une présentation de la problématique qui débouche sur l'objet de recherche et les hypothèses de travail. Le chapitre s'achève par la précision du modèle théorique d'analyse et une esquisse de schéma conceptuel.

1.1. CONTEXTE HISTORIQUE ET SOCIOLOGIQUE

L'analyse de la dynamique socio-politique de la corporation de taxi-moto au Bénin renvoie à l'étude d'un phénomène dont les dimensions historique et spatiale sont communes au milieu du travail informel dans les pays en développement. Les dynamiques étudiées sont d'un point de vue temporel les résultats de processus historiques qui reflètent l'évolution socio-politique et économique globale (néo-libéralisme, démocratisation, décentralisation, etc.). D'un point de vue spatial, il rend compte des processus de mutations sociales en cours dans le milieu du travail corrélées avec les transformations profondes en cours dans le transport public urbain qui touchent d'une manière transversale l'ensemble des pays en développement.

1.1.1. Bref aperçu sur les origines du taxi-moto au Bénin

Le transport en commun par moto ou taxi-moto représente le mode de transport le plus ordinaire en République du Bénin. L'histoire sociale rapportée par les leaders d'organisations de taxi-moto, concordante avec les sources écrites (Soulé & Kokou, 2008 ; Agossou, 2004 ; Tossou, 1993), informe que l'activité a son origine dans la mutation du taxi-vélo en taxi-moto dans la banlieue de Porto-Novo, la capitale du Bénin, au début des années 1970. Elle s'est ensuite propagée par diffusionnisme sur l'ensemble du territoire béninois, voire au-delà, dans les pays limitrophes. Toutefois, il n'est pas établi que le Bénin est le point de départ exclusif du phénomène qui est aujourd'hui présent dans toute la sous-région ouest-africaine. Le taxi-moto est, par ailleurs, un phénomène mondial qui se retrouve un peu partout en Afrique, en Amérique du Sud, en Asie, et même en Europe (Boco, 2015).

Des travaux ayant abordé son expansion en Afrique subsaharienne font apparaître l'existence de plusieurs pôles d'émergence. Le Bénin fait partie des premiers pays ayant connu le phénomène (Diaz Olvera, Guézéré, Plat, & Pochet, 2015 ; Keutcheu, 2015). Il a été rapporté que le taxi-vélo avait existé aussi au Sénégal dans la région Kaolack au début des années 1930 (Leite, 2010 :190). L'apparition du taxi-moto dans la zone frontalière entre le Kenya et l'Ouganda date des années 1960 (Diaz Olvera, Plat, Pochet, & Sahabana, 2007:3). Sa présence

a été également notée au Nigéria à Yola et Calabar au milieu des années 1970 (Olubomehin, 2012 ; Ogunsanya & Galtima, 1993)⁴.

L'expansion sans précédent de ce mode de transport public par engin à deux roues a été observée en Afrique sub-saharienne à partir des années 1990. Des raisons variées ont conduit à cette situation selon qu'on le retrouve en zones frontalières dans certains pays ou dans des régions particulières dans d'autres. Mais la tendance dominante est que ce sont les grands centres urbains qui sont pris d'assaut et cette propagation est toujours en cours.

Le taxi-moto a une présence marquée dans plusieurs pays de l'Afrique sub-saharienne. Il a été observé au Togo sous la dénomination locale de *oléyiah*. Au Niger il est désigné par *kabou-kabou*. Au Nigéria, son appellation varie suivant les régions : *okada*, *lory* ou encore *kabou-kabou*. Dans plusieurs pays de l'Afrique orientale notamment au Kenya et en Ouganda, il est désigné par *boda-boda*. Au Cameroun, son nom le plus populaire est *bendskin*. Il est également désigné par *clando* dans certaines parties du pays. En République Démocratique du Congo, il est connu sous la dénomination de *manseba* à Lumubashi. On note aussi sa présence au Tchad sous le nom de *clando* et au Malawi où ils sont appelés *minibuses*. L'ampleur de sa propagation est telle qu'une ville comme Accra qui a pris des lois contre l'utilisation commerciale des véhicules à deux roues pour faire figure d'exception dans la sous-région ouest-africaine a connu le phénomène à partir de 2011 avec l'apparition des *okadas* (Quénot-Suarez, 2012). L'amplification des *motards* apparus vers 2007 à Kinshasa⁵ est également un événement récent et plus visible par la présence de plus en plus nombreuse dans la circulation de ce qu'on désigne également par *wéwa*, depuis l'éclatement du conflit dans la région du Kasai en Août 2016.

Au Bénin, il a été observé que l'appellation « *zémidjan* » est communément utilisée dans toutes les régions du pays pour désigner aussi bien la profession de taxi-moto, le travailleur qui est le conducteur, la moto qui est l'outil de travail, que le mode de transport. Néanmoins, il existe d'autres dénominations en fonction des régions du pays ou de l'ère socio-linguistique. La dénomination *zémidjan*⁶ vient de la région de l'Ouémé où l'activité a ses origines. Elle est aussi

⁴ In Diaz-Olvera et al, 2016.

⁵ <https://www.ritimo.org/Kinshasa-le-taxi-moto-aujourd-hui-plus-rentable-que-le-diamant>

⁶ Du fait de l'absence d'une orthographe au pluriel pour les noms dans la langue d'origine, nous adoptons l'option de Boco (2015) de ne pas mettre « s » à « *zémidjan* » dans ses utilisations au pluriel. Toutefois, il paraît important de préciser ici que les résultats de notre recherche indiquent que l'origine linguistique du nom « *zémidjan* » est le *gun* ou *gungbé* parlé majoritairement dans le sud-est du Bénin et non le *fongbé* beaucoup plus parlé dans d'autres régions méridionales du pays.

désignée par « *kêkênon* » en pays *fon* dans la partie méridionale du Bénin et par « *kpokpo* » en langue *bariba* dans la partie septentrionale. Toutefois, « *zé* » ou « *zém* » diminutif de *zémidjan* est plus indifféremment usuel chez tous les groupes socio-linguistiques du septentrion. Dans les zones frontalières, il a été observé des emprunts linguistiques sous l'influence réciproque entre pays voisins. Par exemple, dans les localités de part et d'autres du poste frontalier avec le Togo au niveau de Hilacondji, il est couramment utilisé *zémidjan*, alors qu'à Karimama, une autre localité béninoise frontalière avec le Niger, l'appellation courante *kabou-kabou* est sous l'influence du nom nigérien de l'activité. L'utilisation des engins à deux roues pour mener l'activité fait en principe d'elle un mode de transport individuel. Mais, il n'est pas rare qu'il soit utilisé comme un moyen de transport collectif en transportant plus d'un passager.

De par son importance sur divers plans, le *zémidjan* a fini par conférer une identité au pays⁷. Plusieurs artistes béninois et étrangers n'ont-ils pas chanté les éloges du *zémidjan* en tant qu'un phénomène identitaire de la société béninoise ? Déjà en 1992, Stan Tohon a été le premier artiste béninois à avoir sorti un morceau titré *zémidjan*⁸. Son message était un appel à la conscience professionnelle de ces acteurs de transport public. Le succès de ce premier a sans doute à avoir avec le second morceau "*zémidjan 2 - Atchéhoun*"⁹ qu'il a sorti quelques années plus tard. Il évoque dans ce morceau les conditions difficiles de travail et de vie des *zémidjan* qui sombrent dans la perte de confiance vis-à-vis de l'État et des promesses politiques pour l'amélioration de leurs conditions de vie. Des artistes de la nouvelle génération continuent de lui emboîter le pas en chantant l'utilité de la profession¹⁰. D'autres stars de la musique africaine n'ont pas été du reste. Les congolais ont été les premiers à ressortir le *zémidjan* dans leurs chansons pour faire un clin d'œil au public béninois. Pierre Belkos a chanté "*zémidjan Cotonou*"¹¹ tandis que Aurlus Mabelé et Harmony¹² ont dédié des refrains de morceaux dans ce sens. Parmi la génération montante de stars de la musique africaine, le groupe togolais Toofan a chanté plus récemment "*Taxi-moto (zémidjan)*"¹³ à l'honneur des taxis-motos de la bande côtière allant de Lomé (Togo) à Lagos (Nigéria), en passant par Cotonou (Bénin).

⁷ Boco (2015 : 26) parle de : « caractère identitaire de ce mode de transport qui colle à la culture béninoise et qui de surcroît en fait la capitale internationale des taxis motos. »

⁸ <https://www.youtube.com/watch?v=hEFNPwbIzyE> ; consulté le 17 novembre 2019 à 19 :39.

⁹ https://www.youtube.com/watch?v=H7l_vhEHy3s ; consulté le 17 novembre 2019 à 19 :41.

¹⁰ <https://www.youtube.com/watch?v=iTqYRodPHpo> ; consulté le 17 novembre 2019 à 19 :57.

¹¹ <https://www.youtube.com/watch?v=h8z1yfY-EOU> ; consulté le 17 novembre 2019 à 20 :09.

¹² <https://www.youtube.com/watch?v=3idgWTfznZI> ; consulté le 17 novembre 2019 à 20 :21.

¹³ <https://www.youtube.com/watch?v=Nwy7YdfdobM> ; consulté le 17 novembre 2019 à 20 :30.

La généralisation du taxi-moto comme un mode de transport courant et son intégration dans les habitudes de mobilité au Bénin ont été favorisées par plusieurs circonstances. Les décideurs politiques au niveau des mairies, qui représentent l'interface de l'État avec les *zémidjan*, justifient le développement de l'activité dans leurs localités par l'inexistence d'un système de transport public urbain approprié aux besoins des populations. Le succès de ce mode de transport est donc lié à son efficacité et sa capacité d'adaptation aux structures urbaines pour desservir les lieux les plus difficiles d'accès (Guézéré, 2012 ; Agossou, 2004).

L'ampleur du phénomène aujourd'hui est telle qu'il est difficile d'appréhender le nombre exact de *zémidjan* en circulation dans l'ensemble du pays. En guise d'indication, les statistiques de la ville de Cotonou, qui concentre la plus grande partie de l'activité, indiquent un effectif total de 211 391 conducteurs de taxi-moto inscrits entre 1992 et 2014. Marchais (2009 : 64) avance un effectif de plus de 250 mille dans l'ensemble du pays.

Il faut noter pour finir que la première association de la corporation, l'Union Nationale des Conducteurs de Taxi-Moto du Bénin (UNACOTAMO), a été créée en 1985 (Davodoun 2006), confirmant ainsi l'assise sociale du phénomène.

1.1.2. Controverses sociales et impulsion organisationnelle des taxis-motos

Après 1985, la vie associative des *zémidjan* a été monotone jusqu'à l'ère de la démocratie. Au plus fort de la propagation du taxi-moto au début des années 1990, des polémiques sont nées sur les risques liés à son développement. Les taux anormalement élevés de maladies respiratoires et de gaz polluants dans l'environnement, l'accroissement des traumatismes de voies publiques impliquant les *zémidjan*, l'apparition de nouvelles techniques de vol et d'agressions physiques, ont été entre autres mis en cause. Dans ce contexte d'apparition des premières véritables controverses entre utilité sociale et impacts socio-sanitaires, l'instauration de l'immatriculation des conducteurs de taxi-moto auprès des autorités locales accompagnée de l'obligation du port de blouse uniforme de travail pour faciliter leur identification ont été décrétés par le gouvernement pour assurer un minimum d'encadrement de l'activité.

De manière unanime, les leaders d'organisations de taxi-moto de Cotonou ont estimé que l'annonce de ces mesures de réglementation par le gouvernement en 1992 a été l'acte déclencheur de la dynamique organisationnelle dans leur corporation. L'initiative collective spontanée pour satisfaire au besoin d'avoir une porte voie des *zémidjan* face aux menaces de suppression de leur « gagne-pain » a abouti à la constitution de l'Union des Conducteurs de Taxi-moto de Cotonou (UCOTAC). Si cette première organisation dédiée exclusivement aux

zémidjan de Cotonou est arrivée plus d'une décennie après la première association nationale, la vie associative a été par la suite très mouvementée. De dissensions internes en scissiparité, les décennies suivantes ont connu une floraison d'organisations. Une douzaine d'organisations de taxis-motos actives ont été inventoriées dans la seule ville de Cotonou. En dehors de Kandi qui fait exception avec une seule organisation, la situation est analogue dans les autres villes de la recherche : Parakou et Natitingou. Elles ont eu la création d'une première association locale au début des années 1990. De celle-ci a dérivé une floraison associative avec respectivement onze organisations à Parakou et cinq à Natitingou.

Il est important de faire remarquer que malgré la multiplicité des organisations, il a été observé sur le terrain des initiatives de regroupement d'organisations en faitière. Ce qui existe à Parakou sous la dénomination de Fédération des Associations des Conducteurs de Taxi-Moto du Bénin (FACOTAMOB) réunit les onze organisations de la ville. Le Collectif des syndicats de conducteurs de taxi moto de Cotonou quant à lui est un regroupement de sept organisations de la ville avec l'ambition de s'élargir à d'autres. La mise sur pied d'une fédération réunissant toutes les organisations actives est annoncée par les responsables d'organisation de Natitingou. Les leaders d'organisation des trois localités concernées ont expliqué cette tendance récente par leur volonté de parvenir progressivement à une synergie d'action dans les rapports de la corporation avec les autres acteurs sociaux, à défaut d'avoir une organisation unique.

1.2. PROBLÉMATIQUE DE RECHERCHE

La démarche d'élaboration de la problématique part des principaux constats pour identifier le problème central de la recherche. Elle débouche sur la construction de l'objet de recherche et la formulation des principales hypothèses en suivant les principaux angles d'attaques relevés.

1.2.1. Principaux constats

1.2.1.1. Professionnalisation malgré l'informalité

Le débat sur la professionnalisation semble être un point de discussion inévitable lorsqu'on évoque un intérêt scientifique pour la corporation des *zémidjan* au Bénin. Les constats de son adoption en tant que l'une des principales occupations par une proportion non marginale de la main d'œuvre urbaine, sa constitution en corporation par les acteurs eux-mêmes et le déni de l'admettre en tant qu'une occupation professionnelle par d'autres acteurs sociaux dans leurs interactions quotidiennes à travers leurs discours, leurs perceptions et leurs représentations, alimentent ce débat. Il est important d'élucider celui-ci sur une base théorique clairement énoncée. L'approche du courant de la sociologie des professions dans lequel s'inscrivent les

travaux de Dubar, Tripier, & Boussard (2015) et Demazière (2009) sera utilisée pour apporter l'éclairage nécessaire sur la situation des *zémidjan* dans leur processus de professionnalisation.

Dans le monde des *zémidjan*, il existe une diversité de formes d'organisation. Mais les organisations dont il s'agit ici sont les associations corporatistes ou les syndicats qui ont pour but affiché de défendre les intérêts de la corporation et obtenir de meilleures conditions de travail pour leurs membres. La plupart de ces types d'organisations sont dans la défense des « intérêts communs » tel que l'a souligné Olson (2011 :17). La tendance vers la synergie d'actions des organisations des trois villes en situation de pluralité indiquée dans la sous-section précédente correspond donc à la fonction qu'elles ont « à remplir quand les intérêts communs ou de groupe sont en jeu », d'après le même auteur.

Le principal acteur social avec qui les *zémidjan* sont en interrelation est l'État. Dans leurs rapports administratifs, le taxi-moto est considéré par l'État comme une activité informelle. De ce fait, les relations avec les *zémidjan* sont gérées par les services des collectivités locales qui ont en charge l'ensemble des activités de l'économie informelle. Cette catégorisation d'informel s'inscrit dans la contextualisation de la définition multicritère de l'OIT par l'État béninois et dont les critères vont au-delà de la seule reconnaissance administrative, selon les responsables administratifs locaux.

Au cours de la phase exploratoire, il a été observé dans toutes les localités parcourues une vie corporatiste relativement plus animée des acteurs de *zémidjan* par rapport aux autres corporations de l'économie informelle. De Cotonou aux centres urbains les plus lointains comme Kandi et Natitingou, même quand elles ne portent pas la dénomination de syndicat, leurs organisations affichent un certain activisme corporatiste qui amène les décideurs politiques à les gérer avec une sensibilité notable, ont confié des responsables administratifs locaux et décideurs politiques interrogés. Cette propension a été justifiée, en partie, par la perception des *zémidjan* que l'acquittement des formalités administratives et le paiement du droit-taxi¹⁴, « en bon citoyen » tel qu'ils mettent un point d'honneur à souligner, ainsi que la reconnaissance de leurs organisations, représentent une forme de formalisation. Se prévalant d'une certaine légitimité que leur confère cela, ils revendiquent le droit à l'activisme syndical au même titre que les travailleurs de l'administration publique et le manifestent à leur manière.

¹⁴ Taxe annuelle payée à l'administration fiscale pour l'utilisation de tout engin de deux roues et plus à des fins de taxi.

Les logiques quasi-antagonistes des deux groupes d'acteurs conduisent au premier angle d'attaque scientifique de cette recherche qui questionne le caractère formel ou non d'une profession en lien avec sa reconnaissance administrative. Cela ramène au vieux débat, qui dure depuis près d'un demi-siècle, de tentative de conceptualisation de la notion d'informel dont le contenu non univoque ne permet toujours pas encore « de cerner facilement tout le contour du travail qui est véritablement informel de celui qui ne l'est point ; ou encore des activités qui sont à considérer comme relevant du secteur informel » (Assouma, 2019 :19). D'après Bruno Lautier (2004 :3), la dénomination « informelle » (secteur informel ou économie informelle) s'est imposée depuis 1972 et sert à désigner les innombrables activités dans lesquelles « se débrouillent », le plus souvent en dehors des lois et du fisc, les millions de sans-emploi concentrés à la périphérie et dans les métropoles des pays sous-développés. En ramenant cette définition, parmi tant d'autres, à notre contexte d'étude, l'aperçu historique présenté dans la section précédente laisse entrevoir que l'activité de taxi-moto au Bénin est engagée dans l'autorégulation. L'administration reconnaît la profession et l'État décentralisé participe à son organisation. Contrairement à l'idée que certains travaux récents continuent d'entretenir¹⁵, il n'est plus aujourd'hui une simple activité de débrouillardise. Dans les faits, le taxi-moto est devenu une profession reconnue comme telle. De plus, elle est fiscalisée car les *zémidjan* sont astreints à payer des impôts annuels. Au regard de ces constats, il apparaît dans son rapport à l'État l'existence d'un procès ambigu de reconnaissance du *zémidjan* qu'il faut rendre intelligible.

Il ressort des constats que l'activité de taxi-moto a été, à ses débuts, investie par des acteurs individuels ; ce qui lui a conféré un caractère individuel. Mais, par la suite, il est enregistré une dynamique de structuration considérable à l'initiative des acteurs qui a abouti à la co-construction de la profession avec une implication évidente de l'État. Ce processus constitue le deuxième angle d'attaque du point de vue scientifique de la recherche. Il s'agit de comprendre comment, à partir de pratiques quotidiennes d'individus aux parcours sociaux éclatés, a émergé une corporation structurée avec une construction organisationnelle aussi forte.

Par ailleurs, la description de l'économie informelle en tant que plus vaste espace de production de richesse (Hart, 1973 ; Lautier, 2004 ; INSAE, 2010 ; Lindell, 2010a ; Assouma, 2019) a montré qu'elle a une légitimité sociale largement au-delà d'une reconnaissance politique ou administrative. L'informel est une réalité ordinaire de la vie quotidienne dans les pays

¹⁵ Boco (2015 : 20) dans sa thèse a fait un développement qui va dans ce sens.

d’Afrique noire bien avant la période coloniale (Assouma, 2018). Il est donc question d’éviter d’en faire une lecture exclusivement normative à travers sa reconnaissance par la loi ou par la fiscalisation pour ne pas en appauvrir la portée sociale. L’analyse du procès de reconnaissance proposée débouchera sur les accointances de la corporation avec le champ politique.

1.2.1.2. Présence remarquable des *zémidjan* dans l’arène politique

Réunie dans un creuset dénommé "Ligue des ZEMIDJANS pour l’élection de Lionel Zinsou", une faction des taxis-motos du Bénin a déclaré, le jeudi 21 janvier 2016, « l’adhésion populaire des *zémidjan* au candidat Lionel Zinsou »¹⁶ pour l’élection présidentielle de mars 2016. Dans les reportages de l’évènement diffusés lors des éditions d’informations sur les chaînes de télévision nationales (Golf TV, ORTB, E-Télé et Canal 3) durant tout le weekend de cette semaine, on observe la grande salle rouge du Palais des Congrès de Cotonou remplie par des milliers de gens arborant en grande majorité l’uniforme jaune des *zémidjan* de Cotonou avec à leurs côtés quelques personnes vêtues d’uniformes d’autres villes. Le message de soutien a été prononcé, dans une ferveur générale perceptible dans la salle, par leur porte-parole Alphonse Aïdji. L’information relayée par les quotidiens du lendemain¹⁷ et sur les réseaux sociaux indiquent que le leadership de ce "nouveau" mouvement politique des taxis-motos est assuré par le premier responsable, Secrétaire Général, du Syndicat des Conducteurs de Taxi-Moto du Littoral (SYCOTAMOL), Alphonse Aïdji, et d’autres de ses pairs responsables d’organisations de *zémidjan*. On dit de ce mouvement politique des conducteurs de taxis-motos qu’il est nouveau parce qu’il en existait d’autres.

Les commentaires d’une partie de la presse et sur les réseaux sociaux ont présenté cette sortie comme une réplique des *zémidjan* soutenant le parti au pouvoir à une précédente sortie d’un autre mouvement politique de *zémidjan* qui s’était désolidarisé du candidat du parti au pouvoir pour l’élection présidentielle. En effet, le Mouvement des *Zémidjan* pour un Bénin Émergent (MOZEBE), lors d’un meeting autant médiatisé, tenue au même endroit environ un mois plus tôt, le 23 décembre 2015, avec une mobilisation tout aussi impressionnante, avait annoncé son soutien au candidat Sébastien Ajavon. Ses leaders ont à l’occasion sollicité la mobilisation de

¹⁶ Journal télévisé de l’Office national de Radiodiffusion et Télévision du Bénin (ORTB) du vendredi 22 janvier 2016, édition de 20 heures (GMT+1).

¹⁷ Confère L’autre Quotidien, Matin Libre, Fraternité, Nouvelle Tribune et La Nation dans leurs parutions du vendredi 22 Janvier 2016.

toute la corporation autour de ce choix¹⁸. Le MOZEBE, considéré par les médias et l'opinion publique comme le mouvement politique de *zémidjan* le plus populaire du Bénin, a été constitué en 2008 par les Secrétaires Généraux de plusieurs organisations de conducteurs de taxi-moto¹⁹. Il s'était illustré au cours de ses sept premières années d'existence par des manifestations populaires de soutien au Président de la République Thomas Boni Yayi et à la Coalition de partis qui était au pouvoir dénommée Forces Cauris pour un Bénin Émergent (FCBE). L'opinion publique était habituée aux affichages publics des leaders du mouvement aux côtés du chef de l'État d'alors au cours de déjeuners à la présidence avec les *zémidjan*, lors des audiences privées qui leur étaient accordées par la haute autorité et surtout au cours des activités de propagandes électorales. Le MOZEBE, par la voie de son président, Robert Yèhouénu, s'est flanqué de plusieurs communiqués médiatisés de soutien aux actions de gouvernement. Il est donc pertinent que le choix fait par le MOZEBE de soutenir un candidat autre que celui de la mouvance et de son leader ait été interprété dans les médias sous l'angle d'un désaveu pour le parti au pouvoir et son candidat Lionel Zinsou. Pour se démarquer un peu plus des FCBE, le mouvement a réaménagé la définition de son acronyme en devenant Mouvement des Zémidjan pour un Bénin d'Espoir.

1.2.1.3. Imbrication de la vie associative et l'activisme politique

Cet activisme politique des responsables d'organisation de taxi-moto n'est pas particulier aux leaders du MOZEBE. Le Secrétaire Général du SYCOTAMOL et leader de la Ligue des ZEMIDJANS pour l'élection de Lionel Zinsou, Alphonse Aïdji, est un activiste de premier plan du parti la Renaissance du Bénin (RB). En dehors de son élection en tant que député suppléant puis conseiller communal à la mairie de Cotonou sur la liste du parti RB, il a été l'initiateur et le premier dirigeant de l'Amicale des *zémidjan* RB. Ce mouvement s'est transformé par la suite en une organisation corporatiste (SYCOTAMOL) dont il a la direction depuis la création. Il s'agit d'une pratique généralisée²⁰ et l'implication des conducteurs de taxis-motos dans l'animation de la campagne des élections présidentielles est le reflet de l'imbrication de la vie

¹⁸ L'édition de 7 heures du journal télévisé sur Golf TV le jeudi 24 décembre 2015, et l'édition de 13 heures du journal télévisé sur Canal 3 Bénin. Confère aussi les parutions des quotidiens Nouvelle Tribune, Fraternité, Événements Précis et Actu-Matin du jeudi 24 décembre 2015.

¹⁹ Les plus en vue étaient ceux de l'Union des Conducteurs de Taxis-motos de Cotonou (UCOTAC), du Syndicat National des Professionnels de Zémidjan du Bénin (SYNAPROZEB), du Syndicat National des Zémidjans du Bénin (SYNAZEB) et du Syndicat des Conducteurs de Moto zémidjan du Littoral (SYNCOMOL)

²⁰ Confère : Article non classé du journal en ligne le courrier du 19 octobre 2010, consulté le 05 mars 2016 sur http://www.lecourrier.ch/la_politique_je_ne_la_fais_jamais_a_credit

politique à la vie corporatiste. Un grand nombre de chapelles politiques engagées dans ces élections avaient leurs clubs de soutien de *zémidjan*.

La situation paraît tellement évidente que les leaders d'organisation l'assument pleinement. L'atelier de la revue à mi-parcours de notre programme de recherche sur le thème : "l'influence politique des organisations de travailleurs informels pour l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail au Bénin" a réuni les parties-prenantes béninoises à Cotonou le 14 avril 2016 (Assouma & Kaag, 2016). À l'occasion, les partenaires techniques et les décideurs politiques ont vertement critiqué la présence affichée des leaders de *zémidjan* dans l'arène politique. Ils ont exprimé leur vision de la très forte implication des leaders d'organisations aux côtés des acteurs politiques comme une instrumentalisation de leurs organisations ou plus précisément de leurs membres. Le séminaire ayant eu lieu dans un contexte national post-élection présidentielle, des éléments factuels pour soutenir cet argumentaire rendaient indéniable la difficulté à faire la nuance entre la lutte syndicale des organisations et le rôle partisan de leurs leaders par leur activisme politique. En réaction à ces critiques, les leaders d'organisation incriminés, loin de faire profil bas, affichent une ligne de défense sans équivoque en assumant leur position. De leur point de vue, il n'y a rien d'illégal à des organisations de travailleurs d'afficher publiquement des positions partisanses ou de s'engager avec des formations politiques. L'un des Secrétaires Généraux de syndicat de *zémidjan* s'est offusqué en ces termes :

« Durant toute notre formation syndicale ici et au niveau international, de même que les recherches que nous avons menées dans nos textes et au niveau international, il n'y a rien qui interdit cela. Si cela existe, apportez-nous les preuves pour démontrer que ce que nous faisons est dans l'illégalité ! ».

Leader de *zémidjan*, Stakeholders Mid-Term Review, Hôtel du Lac, Cotonou, le 14 avril 2016.

Poursuivant la défense de cette position, un autre de ses collègues a énergiquement dénoncé qu'ils font l'objet de ces griefs par mauvaise foi. Il justifie son ressentiment par le fait que pour l'élection présidentielle de 2016, plusieurs syndicats ou associations d'autres corporations ont affiché leur soutien public à divers candidats. Les enseignants, le personnel médical, le personnel paramédical, les commerçants, les transporteurs gros porteurs et d'autres ont été cités en exemple. Il conclut son intervention en insistant qu'il ne s'agit pas d'une particularité aux organisations de taxis-motos, mais plutôt d'une pratique qui existe dans le milieu des organisations de travailleurs dans son ensemble. Cet état des lieux établi est conforté par les propos de l'ancien Secrétaire Général de la Confédération Générale des Travailleurs du Bénin

(CGTB), Pascal Todjinou, qui déplore à la fin de sa longue carrière syndicale « l'infiltration de la politique dans les formes des organisations syndicales »²¹.

La résultante de ces différents constats va dans le sens de l'analyse de Lindell (2010a) pour qui « l'organisation collective, sous ses diverses formes et orientations, est une composante importante de la politique contemporaine ». Spécifiquement au Bénin, Adégbidi et Agossou (1997) précisent que « le lien du syndicat avec la politique a toujours été très prononcé » et le remonte aux lendemains de l'indépendance ; ce qui confirme que la réalité des liens des organisations de travailleurs avec les acteurs politiques est une vieille pratique de travailleurs du secteur formel qui s'est généralisée à ceux de l'informel. En faisant le rapprochement de cette réalité sociale avec la théorie des champs de Bourdieu (1994), on est en présence d'une interrelation entre deux champs de la scène sociale. La notion de champ centrale dans cette théorie (Wagner, 2016 : 50) conçoit que la société est divisée en des champs sociaux plus ou moins autonomes qui sont des « espaces d'alliance et de confrontation des pratiques des différents agents sociaux » (Bibeau, 2005).

1.2.1.4. Leaders comme personnages centraux des organisations

Dans la plupart des pays africains, les premiers leaders politiques des États post-indépendance étaient, en partie, issus des rangs des leaders des mouvements de travailleurs (Ryklief, 2012). L'auteure explique cette situation par leur participation aux luttes pour la décolonisation aux côtés des partis politiques (p.13). Le Bénin ne fait pas exception à cette réalité. Chabi Imorou (2010) et Dossou (1981) ont identifié les racines des liens entre les mouvements des travailleurs, notamment les syndicats, et les milieux politiques dans les luttes anti-coloniales menées conjointement par les deux groupes d'acteurs.

Dans le contexte contemporain, les travaux de Prag (2010) sur les leaders d'organisation des commerçants du marché Dantokpa illustrent bien les dynamiques des leaders d'organisation de travailleurs de l'économie informelle entre le milieu de travail et le milieu politique. L'auteur a démontré que l'activité des organisations est basée sur le leadership des responsables, en particulier celui du premier responsable. Un « *self made man* », qui s'inscrit généralement dans une stratégie à double volets. D'une part, il développe une notoriété citoyenne, un « *citizenship* », en défendant les droits et intérêts de ses membres et de sa corporation d'une manière globale. De la sorte, il réussit à mobiliser ses pairs autour de lui pour construire son

²¹ Confère le quotidien La Nation, numéro 6650 du mercredi 04 janvier 2017.

leadership dans le milieu de travail qu'il convertit, par la suite, dans un rapport de clientélisme, sous forme de capital (relationnel ou politique) dans le milieu politique. Dans un mouvement alternatif de transfert de capital, il utilise ses positions dans les deux champs pour un renforcement réciproque de son leadership. Cette notion de leaders, si commune aux organisations de l'économie informelle, est très prégnante dans le monde des taxis-motos et est ressortie de manière notable dans son interrelation avec le champ politique. Il constitue donc le troisième angle d'attaque de cette recherche. Les réflexions théoriques sur la notion du leader d'organisation des taxis-motos et des travailleurs informels au Bénin, telle qu'elle a été décrite, renvoient à plusieurs concepts clés de l'anthropologie politique et des sciences politiques.

Premièrement, l'existence de position de leaders présume la présence d'une minorité privilégiée, c'est-à-dire une élite, au sein de la corporation des *zémidjan* (Pareto, 1917). Pour une corporation constituée au départ de petits entrepreneurs individuels, il est opportun de s'interroger sur le processus d'apparition de cette élite. Quels sont les contours de la conscience d'existence de cette élite par ceux qui la composent ? Et qu'en est-il de sa reconnaissance par les membres des organisations ainsi que par la corporation au sein de laquelle la nature des relations de travail est plutôt horizontale ?

Deuxièmement, en partant de la théorie bourdieusienne des champs, le statut de leader est fondé sur la détention d'un volume de différentes formes de capitaux (Bourdieu, 1994). Les capitaux étant un ensemble de ressources dont la détention détermine la position au sein du champ et dont l'importance de chaque type (culturel, économique, scolaire, social, politique, symbolique, etc.) est relative à la nature du champ (Bourdieu, 1979). Même si l'organisation à l'intérieur de chaque champ social est gouvernée par ses propres règles, qui le caractérisent par rapport à la fin à laquelle il est destiné (Wagner, 2016), Durand (2014 : 3) précise qu'un capital accumulé peut « se prêter à différents faits de conversion ». L'interrelation entre le milieu de travail informel et le milieu politique qui procède par le renforcement réciproque du leadership dans les deux champs est donc un transfert des capitaux des leaders d'organisations. Ce raisonnement amène à s'interroger sur les processus d'accumulation et de reconversion de capitaux chez les *zémidjan*. Quels sont alors les types de capitaux qui déterminent la position de leader au sein de la corporation ? Quelles sont les stratégies de leurs accumulations développées par les leaders ? Comment s'opèrent les processus de reconversion de ces capitaux entre le champ de travail et le champ politique ?

Troisièmement, le processus d'émergence et de fonctionnement du leader d'organisation renvoie au concept anthropologique de *Big-Man* élaboré par Marshall Sahlins (1963). Le caractère central du leader de la société traditionnelle mélanésienne étudié est qu'il mobilise ceux qui le suivent (*followers*) pour constituer sa base dans le processus de construction de son capital social, politique voire économique. Dans le contexte africain, plus proche de notre terrain et dans le prolongement des travaux de Sahlins, le concept politiste de *Big Man Africain* a été développé par Jean-François Médard (1992). Cependant, la différence apparente entre ce dernier et le leader d'organisation de *zémidjan* est liée à l'emprise du « ventre »²² qui conduit le *Big Man Africain* à une propension d'accumulation rentière largement tributaire de son accès à l'État, alors que le leader de *zémidjan* a de très faibles possibilités d'opérer directement une accumulation économique sur les ressources de l'État. Toujours dans le prolongement des travaux de Sahlins, le concept anthropologique de « Grand Homme » a été élaboré par Maurice Godelier (1996) en étudiant les sociétés *Baruya* de Nouvelle-Guinée. La distinction fondamentale du « Grand Homme » est qu'il est d'abord un guerrier dans la société traditionnelle *Baruya* alors que le leader *zémidjan* est un entrepreneur tout comme le *Big Man Africain* et le *Big-Man* mélanésien. Toutes ces trois notions ont en commun avec le leader de *zémidjan* leur processus de construction de « *self made man* ». En somme, l'examen détaillé du niveau d'accumulation et de redistribution des ressources par les leaders du *zémidjan*, la place des divers capitaux dans leurs différents champs d'actions et les formes de légitimités dont ils jouissent pourront faire apparaître la nuance avec les concepts théoriques existants et déterminer avec précision le type d'entrepreneur que constitue le leader de *zémidjan*.

1.2.1.5. Leaders corporatistes et courtage politique

Quand on fait l'analogie avec le milieu politique africain tel qu'il a été relaté par Bayart (2006), le fonctionnement du leader de *zémidjan* peut être assimilé à un rôle d'intermédiaire fortement semblable à sa caricature de "l'élite locale intermédiaire". Cette comparaison qui part des perceptions des leaders de *zémidjan* eux-mêmes se limite au mode d'accumulation et de redistribution des ressources de nature différente fondée sur l'échange symbolique et social. Les résultats de Prag (2010) sur le cas du marché Dantokpa confirment que les relations du leader avec les autorités politico-administrative sont essentielles pour influencer les décisions politiques sur les questions importantes à la corporation et pour apporter l'assistance quotidienne aux membres de la corporation en cas de difficultés dans l'exercice de leur

²² La notion de « ventre » ici est celle conceptualisée par Jean-François Bayart (2006) dans l'analyse de l'État en Afrique.

profession. Au profit des travailleurs, sa présence dans le milieu politique accroît donc sa capacité à influencer les décisions politiques en leur faveur. Cela peut insinuer une certaine perception des membres sur la nécessité de tels intermédiaires dans leurs rapports avec l'État en particulier, et les autres acteurs sociaux en général. Vue de cette façon, cette pratique intègre la fonction première des organisations à servir les intérêts communs des membres du groupe. Sauf que Olson (2011 :18), auteur de cette pensée, met un bémol sur son affirmation en raison de ce que les organisations servent accessoirement des intérêts purement personnels. Cette dernière représentation est dominante chez les autres groupes cibles de la recherche qui ont mis à l'index les leaders dans le cas d'espèce.

Pour cette représentation dominante également chez les *zémidjan* individuels, ils mettent plus en exergue les intérêts politiques dans les relations entre leurs leaders et les décideurs politiques. Le clientélisme politique qui est sous-entendu est présenté sous forme d'une mobilisation en masse de la corporation par les leaders au profit de leurs alliés politiques sur fonds de promesses électorales à l'image des « banques de vote » ("*vote-banks*") de Mitlin & Satterthwaite (2004 : 68) dans l'étude des comportements de vote des populations des bidonvilles en Philippines. Une expression revenue plusieurs fois qui soutient ce parallèle est « bétail électoral » enregistré chez les Partenaires Techniques et Financiers et des membres de la société civile²³. De plus, concernant les avantages tirés de telles relations, les taxis-motos membres d'organisation se positionnent en victime. Ils parlent de relations d'intérêts leaders – acteurs politiques. L'image qu'ils présentent des leaders est presque identique au portrait de leader noirs dressé par Garvey (1919 : 87) dans son poème "Les traîtres". Les leaders seraient donc des gens haut placés par leur position au sein de la corporation qui s'installent dans les bonnes grâces des autorités politico-administratives et à qui revient la tâche de soumettre les taxis-motos en tant que soutiens loyaux contre rétributions.

On se retrouve en présence de deux interprétations contradictoires sur les motivations du rôle d'intermédiaire des leaders d'organisation. Pour comprendre les motivations à l'œuvre dans ces conditions, il faut examiner autant les logiques individuelles d'actions des leaders que les normes de comportement déterminés par les organisations et les diverses formes d'interaction au sein de la corporation (Bernoux, 1990 : 26) et en dehors notamment à travers les réseaux égo-centrés (Boissevain, 1974).

²³ L'expression est ressortie des propos des représentants des organisations de la société civile invités pour les workshops et les conférences de dissémination du Programme de recherche.

1.2.1.6. Création de cadres de concertation incluant les acteurs de taxi-moto

Selon les leaders d'organisation, l'exclusion des organisations de travailleurs informels de la participation directe au cadre de dialogue tripartite État-Syndicat-Patronat reste le handicap majeur à l'efficacité de l'action collective de ces travailleurs. Pour cause, le critère de représentativité des organisations de travailleurs retenu par la loi dans le cadre de ces négociations est le système interprofessionnel (UNSTB, 2009). Cela signifie que les organisations de travailleurs représentant les interlocuteurs directs avec l'État sont les confédérations ou centrales syndicales les plus représentatives à l'issue des élections professionnelles. Or, les dispositions de l'organisation des élections professionnelles n'intègrent pas les travailleurs informels dans le corps électoral. Ces travailleurs et leurs organisations (syndicats et associations) se retrouvent de fait en dehors du mécanisme d'évaluation de la représentativité des organisations devant participer au cadre de dialogue mis en place par l'État. Dans un tel contexte, comment les *zémidjan* et leurs leaders peuvent exercer de l'influence sur les décisions politiques ?

Malgré cette idée d'exclusion, les responsables politiques et administratifs locaux rencontrés au cours de la phase exploratoire ont évoqué l'existence d'espaces de négociations entre les leaders d'organisations de taxis-motos et les décideurs publics sur des questions qui touchent directement leur activité. L'instauration de ces instances au niveau local peut se comprendre par le fait qu'il constitue le principal point de rencontre des acteurs de *zémidjan* avec l'État. En plus, la décentralisation qui a démarré au Bénin en 2002 est stimulatrice des relations entre les acteurs locaux, tels que l'ont démontré Kaag (2001) et Blundo (1998). Les enjeux politiques locaux entraînés par cette dernière s'assouviennent dans les dynamiques associatives locales. On peut alors s'interroger sur la manière dont ce contexte a contribué au rapprochement des *zémidjan* avec les décideurs politiques. Les relations de courtage des leaders sont-elles par endroits un facteur déterminant pour parvenir à la création des espaces de négociation ? En quoi tout ceci est-il censé être un atout de facilitation du processus d'amélioration des conditions de la corporation ?

1.2.1.7. Politiques publiques, relations politiques et influence sur les conditions des *zémidjan*

Les propos de certains leaders d'organisation de *zémidjan* au sujet des politiques publiques mises en œuvre à leur endroit dénotent un sentiment de relation bénéfique dans un seul sens. Il s'agit de celui de la mobilisation des ressources financières par les mairies qui constituent leur interface avec l'État. De manière unanime, il existe un besoin exprimé des conducteurs de taxi-

moto et de leurs leaders de savoir l'utilisation qui est faite des taxes annuelles qu'ils payent aux mairies. Plus loin, qu'une simple démarche de contrôle citoyen de l'action publique, il y a un désir de savoir en quoi le paiement de ces taxes affecte positivement l'exercice de leur activité et leur bien-être. Les conducteurs de taxis-motos justifient cette insatisfaction dans leur rapport avec l'État par le manque d'engouement à payer ces taxes par certains de leurs collègues et l'adhésion à la campagne de résistance au paiement de taxe menée sur la base de cet argument par certaines organisations. L'interprétation de ces actions de non adhésion au paiement des taxes est qu'elles sont la manifestation d'une demande de prise en compte de leurs aspirations dans les politiques élaborées au niveau des mairies voir au niveau de l'État tout court.

Le point de vue des leaders sur les raisons d'une telle situation inculpe, au-delà du manque de réciprocité de bénéfice dans les rapports de la corporation avec les mairies. C'est la contribution à l'amélioration effective des conditions de leur corporation de leurs soutiens aux acteurs politiques qui est remise en cause. Tout en reconnaissant que ces relations leurs apportent une certaine capacité d'influence sur les décisions politiques, ils semblent rester sur leur faim quant aux acquis dans le temps et leur optimisation. L'argument des fausses promesses électorales est avancé de manière récurrente pour conclure à une complexité du milieu politique gouverné par le jeu d'intérêts et les marchés de dupes. Les propos ci-après illustrent cette insatisfaction dans le rang des leaders.

« Si vous voyez que les autorités ou les décideurs politiques taillent d'intérêt pour nous, c'est à l'approche des élections. Ces acteurs politiques nous utilisent pour gagner les élections et après ils ne répondent pas comme il faut lorsqu'on les sollicite pour régler nos problèmes. Les leaders servent d'intermédiaires entre eux et les membres. Le fait de nous avoir mis en fédération permettra de mieux tirer profit de notre collaboration [parlant de la collaboration entre les acteurs politiques et la corporation]».

(Entretien avec leader d'organisation de taxi-moto, Parakou, le 28 novembre 2015.)

De l'avis des conducteurs de taxi-moto membres et non membres d'organisation, l'activisme politique des leaders n'est pas une mauvaise approche en principe. Ils y perçoivent une opportunité pour acquérir des avantages en faveur de la corporation. Sauf que pour eux, cette espérance a trop duré et a laissé désormais place à la déception. Tout comme leurs leaders, ils pensent qu'ils n'ont rien obtenu de concret en termes d'avantages corporatifs depuis plusieurs décennies. Par contre, leurs récriminations vont à l'endroit de leurs leaders qu'ils considèrent comme des politiciens au même titre que leurs alliés politiques ["leurs alliés" exprime les alliés des leaders]. Lors des entretiens exploratoires de groupe, les *zémidjan* ont été quasi-unanimes que ce sont les leaders qui tirent profit des relations avec les acteurs politiques, dont ils font

leur chasse gardée. Ils pensent, qu'au détriment de l'intérêt général, les leaders privilégient les intérêts personnels. Un des arguments qui revient souvent en appui à cette idée est que l'activisme des leaders au profit des acteurs politiques, qui sont souvent des décideurs politiques ou parrain de décideurs, donne aux leaders la capacité de changer positivement la situation de leur corporation s'ils en avaient la volonté.

1.2.2. Énoncé du problème

Au regard des constats précédents, les problèmes évoqués par les acteurs de taxi-moto dévoilent qu'en dépit des espérances suscitées par leur dynamique organisationnelle au début de l'ère démocratique et les différentes stratégies déployées par leurs leaders, particulièrement les relations étroites avec les acteurs politiques, les *zémidjan* dans leur ensemble ne ressentent pas des changements significatifs dans le sens de l'amélioration de leurs conditions de travail et de vie. Plus explicitement, il s'agit de la faible contribution de l'utilisation de l'espace politique, par le truchement des leaders, à l'amélioration des conditions de vie des conducteurs de taxi-moto au Bénin.

1.2.3. Objet de recherche

La capacité des organisations de travailleurs à lutter pour l'amélioration des conditions des travailleurs informels a été abordée en sciences sociales sous différents angles. À partir de l'émergence du travail informel comme catégorie d'analyse dans les années 70, certains travaux se sont inscrits dans le courant du *Labour pessimism*. Des tenants de ce courant, en analysant l'évolution des relations employé – employeur dans le contexte de l'informalité, prédisaient la chute de la capacité des syndicats à défendre les travailleurs (Standing, 2011 ; Gallin 2001). A l'opposé Rizzo (2013, 2017), Selwyn (2007), Bryceson (2006) et Silver (2003) en utilisant l'approche de "*Conceptualisation of the sources of workers' power*", développé par Wright (2000) et fondé sur l'analyse structurelle du pouvoir des travailleurs, ont défendu la capacité des organisations de travailleurs à s'adapter aux mutations en cours pour continuer la lutte en faveur de la défense des intérêts des travailleurs.

L'article publié par Matteo Rizzo (2013) dans *African Political Economy Review* est une étude de cas qui met en exergue de nouvelles approches des organisations de travailleurs informels dans le milieu du transport urbain, spécifiquement les conducteurs de taxi-bus de Dar Es Salam, pour la défense de leurs intérêts. Ce travail, parmi les nombreuses études de cas foisonnant dans la littérature des deux dernières décennies, est une contribution à la complexité de l'effort de

construction d'actions communes entre les travailleurs informels et d'autres groupes sociaux, notamment les syndicats dans le cas qu'il a étudié.

L'analyse de cette nouvelle dynamique de construction d'alliances stratégiques par les organisations de travailleurs informels pour faciliter leur lutte représente l'une des principales forces des récents travaux sur la politique d'organisation du travail informel en Afrique (Lindell 2010a). Dans ce registre, l'ambivalence des leaders d'organisations entre les milieux de travail et politique analysée par Prag (2010) en tant qu'une forme de clientélisme politique contraste avec la perspective du modèle théorique de « structure des opportunités politiques » qui l'entrevoit à double titre comme une source potentielle de succès de l'action collective (Tarrow, 1989 ; Eisinger, 1973). Elle correspond, dans un premier temps, à « l'existence de forces relais à des positions stratégiques et celles des divisions des élites » pouvant favoriser l'influence sur les décideurs politiques (Neveu, 2015 :86). Dans un second temps, un degré bien étalonné de la stabilité des alliances politiques, en tenant compte des contextes politiques, peut être un levier de succès pour les actions collectives pour autant que les organisations de travailleurs réussissent à tirer profit des jeux d'alliances avec les acteurs politiques.

D'où, essayer d'expliquer la perception de non amélioration de leurs conditions de travail et de vie par les acteurs de taxi-moto dans le cadre de cette thèse renvoie à analyser la contribution de l'utilisation stratégique des relations politiques par l'intermédiaire des leaders d'organisations de *zémidjan* à la concrétisation des aspirations communes des acteurs de la corporation. La question centrale de recherche qui en découle est : ***comment expliquer la perception d'une non amélioration des conditions de travail et de vie par les acteurs de la corporation de zémidjan en dépit de l'utilisation stratégique de l'espace politique par le truchement des leaders de leurs diverses organisations corporatistes ?***

L'objet de recherche porte alors sur ***la perception de non amélioration des conditions de travail et de vie des acteurs de zémidjan au Bénin en dépit de leurs relations étroites avec les acteurs politiques à travers le rôle d'intermédiaire des leaders d'organisation de la corporation.***

1.2.4. Hypothèses de recherche

Cette recherche a analysé le monde de travail du *zémidjan* en tant que système d'acteurs et de jeu de pouvoir. Elle a été conduite suivant une hypothèse centrale qui découle de l'objet de recherche et de deux hypothèses spécifiques dérivées de l'hypothèse centrale. Ces hypothèses

élaborées pendant le terrain (inductives) offrent des clés d'analyse du matériau collecté et de corrélations explicatives des différentes situations problématiques.

▶ **Hypothèse centrale de recherche**

La non concrétisation des aspirations profondes des *zémidjan* en dépit des accointances de leur corporation avec les acteurs politiques par le courtage politiques des leaders d'organisation engendre la perception de non satisfaction quant à l'amélioration de leurs conditions de travail et de vie.

▶ **Première hypothèse spécifique**

Le déséquilibre des relations de pouvoir en défaveur des leaders d'organisations des *zémidjan* dans les instances de prise de décisions limite l'efficacité de l'action collective pour la concrétisation des aspirations communes à la corporation.

Cette hypothèse met la lumière sur la capacité réelle des leaders à agir sur les décisions prises dans des cadres parfois très complexes aux enjeux disparates où interagissent une variété d'acteurs appartenant à l'environnement interne et externe de la corporation. Les résultats de l'action du leader ont été observés par rapport à l'intérêt de sa corporation et par rapport à son propre intérêt.

▶ **Deuxième hypothèse spécifique**

L'absence de démarche participative dans l'identification des questions centrales aux actions collectives des *zémidjan* dessert la priorisation des aspirations profondes communes aux membres et aux leaders dans les cadres de négociations des initiatives collectives les plus influentes.

Cette hypothèse porte sur l'*Agency* des membres au niveau de l'organisation (*la structure*) à orienter la stratégie d'actions des leaders pour favoriser la prise en compte de leurs aspirations prioritaires ; ce qui permet aux membres de disposer d'argument (la décision du groupe) pour contrôler puis contraindre le leader dans son action afin qu'il ne s'écarte pas véritablement de la vision du groupe. Car « participer à une décision constitue certes un moyen de mieux contrôler son propre environnement mais en même temps entraîne le risque d'être contrôlé par ceux avec qui ont participé et qui influencent eux aussi la décision » (Crozier, 1960 : 60).

1.3. SCHÉMA CONCEPTUEL D'ANALYSE

L'hypothèse centrale pour appréhender le postulat de départ s'inscrit dans l'approche *Human Agency* qui attribue aux leaders la capacité de trouver les moyens pour réussir à impacter positivement la condition de leurs membres dans leurs options stratégiques quelles que soient les contraintes (Long, 1994). Suivant cette approche, la compréhension de la capacité d'action des leaders passera par une analyse de leurs relations avec les autres acteurs stratégiques (internes et externes) interagissant sur leurs actions (Clegg, 1989, cité par Long, 1994 : 7).

Cette perspective théorique est appropriée pour mettre en lumière la complexité des pratiques politiques inhérentes à l'objet de cette recherche. Dans ses variantes, le *Popular Agency* développé par Lindell (2010b) est théorie centrale adoptée pour conduire cette thèse. L'application qu'en a fait l'auteur sur une diversité de champ de recherche de l'économie informelle en Afrique prouve sa robustesse à mettre en exergue les formes variées d'*agency* des acteurs informels qui vont « de l'individu au collectif, selon un spectre qui englobe à la fois les stratégies d'invisibilité et de visibilité, d'*Exit* et de *Voice* » ; dans des espaces de pratiques politiques qui se chevauchent. Ce choix théorique a l'avantage de faire une analyse du comportement des leaders individuels tout en intégrant le contexte structurel dans lequel ils évoluent. Il ne s'inscrit pas dans une position radicale de la vieille opposition individu – société également décrite dans la littérature comme micro – macro (Bako-Arifari, 2010).

Le choix du *Popular Agency* comme théorie centrale offre la possibilité de convoquer en appoint les théories en rapport avec le cadre tracé pour consolider l'argumentation. Il est associé à la théorie centrale, la socio-histoire (Noiriel, 2006) en tant que théorie secondaire pour prendre en compte la dimension historique de la recherche. Le modèle théorique adopté pour conduire cette thèse est donc une approche historisante focalisée sur l'*Agency*.

Le schéma conceptuel ci-après (Figure 1) est une représentation synthétique de la logique d'analyse globale. Concernant les dynamiques à explorer, l'analyse de l'environnement interne des *zémidjan* n'est pas faite de manière distincte de celle de l'environnement externe, c'est-à-dire le contexte national, voire sous-régional, dans lequel elle s'insère. À l'instar des dynamiques organisationnelles dans l'économie informelle d'une manière globale au Bénin (Kaag, Vlaminck & Assouma, 2016), les processus en cours au sein du monde des taxis-motos se lisent à travers l'évolution socio-politique et économique nationale et internationale. Ainsi, tout au long du développement de cette thèse, les contextes national et international ont servi

de base d'explication, chaque fois que c'est nécessaire, pour mieux comprendre les enjeux autour des dynamiques entre les acteurs externes et ceux de la corporation.

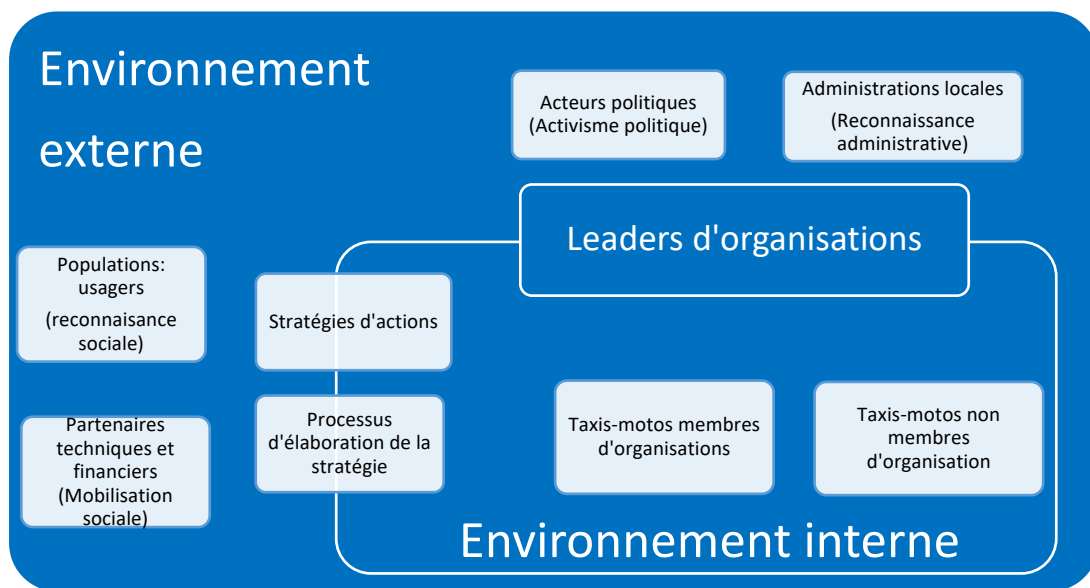


Figure 1: Schéma conceptuel du cadre d'analyse

Les processus examinés impliquent une pluralité d'acteurs avec une divergence d'intérêts dont les effets directs ou indirects déterminent les conditions de travail des taxis-motos auxquelles sont subordonnées leurs conditions de vie. La diversité d'intérêts implique un jeu d'acteurs dont la variété de stratégies en œuvre a été examinée. Les relations entre ceux-ci, même si elles reflètent les relations de pouvoir et de domination, ont été étudiées dans le sens de rapport de pouvoir bidirectionnel (Lukes, 1973). Ce qui veut dire que quelle que soit la domination d'un acteur, le dominé a une capacité de résistance et peut s'offrir des possibilités d'action (Scott, 1985). Pour un exemple précis, l'analyse de l'État décideur inactif et du travailleur informel victime de l'inaction n'est pas soutenable dans le contexte étudié.

1.4. UTILITÉ SOCIALE DU TRAVAIL

La thèse défendue par ce travail est qu'une orientation des actions collectives des *zémidjan* sur des objectifs structurels visant les aspirations profondes des *zémidjan* à long terme, avec un suivi rigoureux dans la concrétisation des avancées issues de ces actions, favorisera une utilisation optimale des opportunités politiques pour parvenir à une meilleure perception de la contribution de celles-ci à l'amélioration des conditions de travail et de vie au sein de la corporation par l'ensemble des acteurs de *zémidjan*.

CHAPITRE II : ÉTAT DE LA QUESTION DANS LA LITTÉRATURE ET ORIENTATIONS THÉORIQUES

Le présent chapitre vise à faire un point de la littérature existante sur le sujet, en complément aux aspects abordés dans la construction de l'objet de recherche. Cela apporte davantage de justification sur son choix et de précisions sur les principales orientations théoriques de la thèse à travers son positionnement dans les débats scientifiques qui sous-tend son développement. Mais, avant la revue de la littérature, une clarification des concepts centraux au travail est nécessaire.

2.1. CLARIFICATIONS CONCEPTUELLES

Cette recherche propose de se pencher sur l'engagement dans l'arène politique des acteurs de taxi-moto au Bénin pour essayer de comprendre et expliquer ses implications sur l'amélioration des conditions de travail et de vie de la corporation. Une telle démarche nécessite de clarifier dès le départ quelques notions centrales et de préciser dans quels sens elles sont utilisées dans le cadre de ce travail. Il s'agit des concepts : organisation, leader, action collective, économie informelle, travail informel et arène.

2.1.1. Organisation

Une des notions centrales au sujet est l'organisation. Dans son sens le plus large, organisation est un concept très ancien en sciences sociales. Déjà dès les origines de la sociologie, il ressortait dans les efforts de théorisation de certaines figures de proue telles que Durkheim, Marx et Weber. Le concept était présent dans les analyses des pionniers de la discipline pour rendre compte des inégalités dans les rapports sociaux. Son contexte historique fait référence au rôle de la tactique militaire. Elle fait penser à la guerre (Bachelet, 2010). Avec comme principales caractéristiques de l'organisation : la division des tâches, la hiérarchie, les procédures et la stabilité. La révolution industrielle a placé l'organisation au cœur de la sociologie industrielle et du travail. De l'évolution des théories classiques de l'organisation sociale du travail (la Taylorisation, les principes managériaux, la rationalisation et la bureaucratie) aux nouvelles théories de la production (l'École des relations humaines, l'approche socio-technique, les théories de la contingence, etc.), on note une prépondérance de la notion d'organisation. Elle est même centrale à une nouvelle branche de la sociologie apparue aux États-Unis dans la période post deuxième guerre mondiale dénommée la sociologie des organisations (Nikiéma, 2016). Il apparaît clairement que dans son usage scientifique, le terme organisation a plusieurs sens. En nous soustrayant de l'exercice d'une présentation exhaustive de ses différentes

acceptions, nous indiquons que de manière opérationnelle dans le cadre de cette recherche, la notion d'organisation de travailleurs et plus spécifiquement celle d'organisation de taxis-motos, fait référence à un regroupement de conducteurs de taxi-moto (des travailleurs exerçant le *zémidjan* comme principale activité ou ayant un lien en rapport avec ce travail) poursuivant les intérêts communs plus ou moins affichés et mobilisant diverses stratégies pour les atteindre. Dans le même esprit que Nikiéma (2016 : 3) « l'organisation est ici envisagée comme une réponse aux problèmes de l'action collective, de sa coordination, sa stabilisation et de son développement ». En ce qui concerne les intérêts poursuivis par les membres, notre acception est très proche de la notion de mobilisation collective définie par Neveu (2015 : 9) comme « un agir ensemble intentionnel marqué par le projet explicite des protagonistes de se mobiliser de concert. Cet agir-ensemble se développe dans une logique de revendication, de défense d'un intérêt matériel ou d'une cause. ». L'organisation prend donc en compte tout regroupement professionnel à caractère corporatif (association) ou corporatiste (syndicat) réunis autour d'intérêts professionnels. Il s'agit d'un creuset régi par un cadre règlementaire qui le stabilise dans son fonctionnement et dans la durée. La notion d'organisation dans notre recherche est fortement liée à celle de leader.

2.1.2. Leader d'organisation

D'après le dictionnaire Larousse, "leader" est un anglicisme adopté par la langue française depuis plus d'un siècle et demi. Selon Grawitz (2004), la généralisation dans la langue française du concept, qui semble véhiculer une idée neutre, est liée à sa préférence par rapport à son synonyme "chef" qui a plutôt une résonance fasciste.

L'auteure pense que le terme peut désigner « dans des situations très différentes, le meneur qui a sur les autres un effet exemplaire ou d'entraînement ». Dans le cadre de cette thèse, ce concept clé dont on a essayé de saisir la profondeur et la portée le long du travail, désigne *stricto sensu* les premiers responsables les plus importants des organisations de travailleurs informels, notamment celles de notre champ d'investigation : les taxis-motos. Cette importance peut être liée à leur fonction, à leur rôle ou à leur capacité d'action. Il peut s'agir aussi d'anciens responsables ayant joué des rôles importants par le passé ou de personnes contemporaines incarnant une source de pouvoir dans une organisation ou au sein de la corporation.

2.1.3. Action collective

La notion d'action collective est polysémique dans son usage par les disciplines des sciences sociales. Elle recoupe une diversité de champs de recherche : organisations, mobilisation,

mouvements sociaux, culture, innovation, marché, etc. Le *lexique des sciences sociales* la définit par « un mouvement unissant des groupes ou individus dans un objectif commun de défense de leurs intérêts, ou d'un idéal » (Grawitz, 2004 : 5). Lebaron (2009 : 5) dans "la sociologie de A à Z", insiste que le concept n'est pas approprié pour désigner l'action d'un seul individu mais « d'un ensemble d'individus, un groupe, une organisation, etc. ». Il se fonde sur les exemples d'« une grève, une manifestation ou encore une pétition qui ne prennent sens que lorsqu'elles sont collectives ».

La conceptualisation de Neveu (2015 : 9), qui repose sur l'idée d'un "agir ensemble intensionnel" qui « se développe dans une logique de revendication, de défense d'un intérêt matériel ou d'une cause » concorde avec le sens de son utilisation pour cette recherche. Cela rend compte du sens commun associé au concept dans le milieu du travail au Bénin couvrant une gamme de stratégies d'actions invisibles et visibles dont les plus en pratiques sont la grève, marche de protestation, caravane, *sit-in*, manifestation publique, pétition, plaidoyer, communiqué, motion, etc. Le contenu de la notion d'action collective de Neveu (2015 :6) est clarifié un peu plus en faisant la nuance « entre une action concertée liée à des revendications, et un résultat imprévu, parfois imprévisible ». Il précise son idée en illustrant que « l'opération "escargot" de chauffeurs routiers qui bloquent un périphérique produira un résultat comparable au bouchon suscité par les vacanciers qui se précipitent en voiture vers les plages ». L'auteur admet, par ailleurs, que les manifestations d'actions collectives « peuvent émerger sans que les organisations préexistantes soient les initiatrices ». Ramenant cela à notre contexte de recherche, la forme de manifestation collective la plus récurrente chez les acteurs étudiés est la manifestation spontanée qui au départ n'est pas concertée et rigoureusement planifiée. Mais, il n'en demeure pas moins que les groupuscules par qui cela commence sont généralement dans une protestation visant des acteurs bien précis pour exprimer un sentiment d'injustice partagée. Au fur et à mesure que la manifestation prend de l'ampleur, chaque nouvel acteur qui s'y associe agit en lien avec des revendications convergentes. Pour sa référence à Raymond Bourbon (*sd*, cité par Neveu, 2015 : 6) quant à la nécessité d'une intention de coordination, il mérite également d'être précisé que les actions collectives spontanées des taxis-motos ne sont pas coordonnées à leur naissance. Mais, tel qu'on le verra dans les chapitres empiriques, ils finissent sous le contrôle des organisations qui en prennent le devant et les conduisent jusqu'aux négociations avec les autorités.

Enfin, Crozier (1960), quant à lui, place la notion de pouvoir au centre de la conceptualisation de l'action collective lorsqu'il parvint à la conclusion que « l'action collective n'est finalement

rien d'autre que de la politique quotidienne » (p.25). Les dimensions de politique et de relations de pouvoir sont centrales dans la vision décrite par le schéma conceptuel de cette thèse. Il positionne le pouvoir au centre des réflexions sur l'analyse de l'action collective en partageant à juste titre la suite de l'idée de Crozier (1960 :25) que « tout est politique et le pouvoir est partout ».

2.1.4. Économie informelle/ travailleurs informels

La notion d'*informalité* pour catégoriser le travail ou des unités économiques est d'apparition récente dans le langage des sciences sociales. Au début des années 1970, l'anthropologue anglais Keith Hart (1973) l'a utilisée pour rendre compte des opportunités de revenus informels en milieu urbain au Ghana. À la même période, un comité d'experts de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) a utilisé pour la première fois le concept "secteur informel" inventé par Keith afin de catégoriser les activités économiques informelles au Kenya (OIT, 2013). Ces premiers essais de conceptualisation et les multiples tentatives qui ont suivi depuis une cinquantaine d'années ne sont pas parvenus à donner un contenu univoque aux concepts y afférents (secteur informel, économie informelle, travail informel, entreprises informelles, etc.) et montrent toute la difficulté à les définir (Assouma, 2019 : 18). Les efforts depuis ce temps des institutions internationales, particulièrement l'OIT, pour relever ce défi ont été remarquables ; ce qui conforte l'affirmation de Bruno Lauthier (2004 : 3) que ces concepts sont des créations des institutions internationales pour rendre compte d'un phénomène dont l'existence dans les sociétés remonte à beaucoup plus longtemps.

Au plan international, l'une des plus récentes tentatives institutionnelles issues de la 90ème Conférence Internationale du Travail en 2002 et la Recommandation 204 de l'OIT définissent l'économie informelle comme l'ensemble des unités économiques et des travailleurs non couverts ou insuffisamment couverts par les dispositions législatives et les pratiques formelles en vigueur (OIT, 2002). L'essentiel à retenir est qu'au sein de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), les concepts usuels relatifs à l'*informalité* dans l'économie et/ou dans le milieu du travail font ressortir trois concepts majeurs : secteur informel, emploi informel et économie informelle (UN-ESCWA, 2018). Le secteur informel est l'ensemble des entreprises informelles et des travailleurs auto-employés qui produisent un excédent commercialisable. L'emploi informel englobe le secteur informel plus les travailleurs informels dans les entreprises formelles alors que l'économie informelle inclut l'emploi informel plus les ménages qui produisent exclusivement pour la consommation domestique (principalement l'agriculture de subsistance).

En raison de l'absence d'une définition univoque, au Bénin, à l'instar des autres pays de l'Afrique subsaharienne, des définitions opérationnelles sont élaborées en fonction des acteurs (institutions de recherche, administration fiscale, institution étatique, universitaires, etc.) ou des objectifs visés par leurs utilisations. Ce qui engendre une variation des définitions selon les acteurs et parfois suivant les utilisations d'un même acteur. Par exemple, l'Institut National des Statistiques et de l'Analyse Économique (INSAE) qui est l'institution nationale qui s'est le plus intéressée à l'informel dans ses recherches (Enquête 1-2-3, RGE, EMICoV, etc.) n'a pas observé une constance dans la définition de l'informel lors de ses différentes études. La conceptualisation de l'économie informelle, du travail informel, des activités économiques informelles ou des Unités de Production Informelle (UPI) a varié non seulement d'une recherche à une autre (entre l'Enquête 1-2-3, le RGE et EMICoV), mais aussi entre les enquêtes d'une même série (par exemple entre EMICoV 2006, 2011 et 2015).

Une analyse croisée des divers essais de définition utilisés par les différents acteurs au Bénin ressort les aspects transversaux de statut de travailleurs ou d'entreprises non à jour vis-à-vis de la loi dans le but prioritaire de création d'emplois et de revenus et qui ne disposent pas d'un mécanisme d'une comptabilité régulière. La complexité de l'exercice suggère donc pour notre recherche²⁴ une définition claire et peu restrictive. La notion d'informel telle qu'elle a été cernée dans ce cadre, et adoptée dans ce travail, couvre une entreprise individuelle ou collective qui n'est pas enregistrée officiellement (à la Chambre de Commerce et d'Industrie ou autre cadre de formalisation déterminé par l'État) et qui ne tient pas de comptabilité écrite. Elle s'élargit au travail en intégrant toutes les formes de travail non légales ou non formalisées en respect de la législation en vigueur. Cette définition est très proche de celles utilisées par l'INSAE pour ses travaux récents et s'inspire aussi de celle utilisée par Ilda Lindell (2010a) dans son livre de référence sur les travailleurs informels et leurs dynamiques organisationnelles. Cette définition s'adapte bien à cette recherche puisque l'activité de taxi-moto s'y retrouve pleinement.

2.1.5. Arène

Selon le dictionnaire Robert illustré, l'arène est l'amphithéâtre qui accueille les combats de gladiateurs (France Loisirs, 2000). L'adoption du concept en sciences sociales a ses origines dans la littérature anglo-saxonne. Dans la littérature francophone, elle est souvent assimilée à la notion de "champ" de Bourdieu. Tout aussi imparfaitement défini que cette dernière, il a un sens polysémique. Olivier de Sardan (2003 :23), indique que dans la variation de ses acceptions,

²⁴ Il s'agit ici du programme de recherche dans lequel s'inscrit ce projet de thèse.

il peut désigner « à la fois un "marché" (au sens métaphorique) où les acteurs dotés de "capitaux" divers sont en concurrence ; à la fois un certain type de structure sociale autonomisée (des institutions, des agents spécialisés, un langage) ; et à la fois un espace de jeu et d'enjeux relevant d'un rapport de forces entre groupes sociaux ». L'élaboration conceptuelle de l'auteur retient que c'est « un lieu de confrontations concrètes d'acteurs sociaux en interaction autour d'enjeux communs ». L'acception de Bailey (1969)²⁵, dont il s'est inspiré, précise que ces confrontations et affrontements entre les acteurs sociaux se déroulent autour de leaders et de factions.

La notion d'arène a été utile dans le développement de cette thèse dans une multiplicité de sens. Toutefois, son utilisation pour appréhender les processus de reconversion de capitaux entre les différents champs sociaux par les acteurs de taxi-moto a été singulièrement précieuse dans l'orientation des analyses.

2.2. REVUE DE LITTÉRATURE

Le point de la littérature révèle une richesse de travaux scientifiques sur les thématiques générales dans lesquelles cette thèse a son ancrage, en particulier les dynamiques politiques dans l'économie informelle. L'informel a suscité beaucoup d'intérêt en sciences sociales depuis les études pionnières de Hart (1973) et de l'OIT (ILO, 1972). Les deux décennies ayant suivi ont vu la réalisation de nombreuses monographies sur le milieu de travail informel. Les acteurs, souvent présentés en débrouillards, et leurs occupations ou activités, avec une connotation de petits métiers de survie, ont été abondamment explorés. Le Bénin a enregistré jusque dans un passé encore récent, des études transversales sur l'économie informelle (INSAE, 2019 ; Assouma, 2019, 2017 ; Council's Analytical Unit, 2016 ; ANOPER, 2014 ; Schurman & Eaton, 2012 ; Conseil Economique et Social, 2011 ; Thuillier-Cerdan & Bricas, 1998 ; Maldonado, Cassehouin & Moustapha, 1996). Des études de cas ont été également réalisées sur des domaines ou activités spécifiques dominés par l'informel, entre autres, l'artisanat (Yedomon, 2016 ; Davodoun, 2006 ; Maldonado, 1994) ; le commerce (Observatoire du Changement Social, 2014 ; Ricardou & Sestier, 2008 ; Heilbrunn, 1997 ; Igué & Soulé, 1992) ; et le transport (Djossou, 2017 ; Agossou 2004 ; Tossou, 1993).

Toutefois, de manière plus spécifique sur le sujet, la diversité des travaux est beaucoup moins importante. Néanmoins, des chercheurs de diverses disciplines (sociologie, anthropologie,

²⁵ Cité par Olivier de Sardan (2003).

géographie, économie, science politique, urbanisme, architecture, histoire, etc.) ont contribué par des travaux à rendre intelligible le taxi-moto sous des aspects variés. Ces travaux se sont intéressés : à la description de l'activité dans différentes régions de l'Afrique et du monde ; ses relations avec la problématique de l'emploi ou de la structuration de la morphologie urbaine ; ses conditions d'émergence en relation avec les crises économique et/ou politique ; les conditions de travail et de vie des acteurs ; ainsi que l'activisme politique des acteurs et leur contribution à l'animation de la scène politique. Il faut noter que l'accent n'a pas été mis suffisamment sur les dynamiques politiques au sein de la corporation pour comprendre les implications de celles-ci sur les conditions de travail et de vie des acteurs de taxi-moto.

2.2.1. Dimension politique dans la recherche sur l'économie informelle

2.2.1.1. Contribution à la conceptualisation de l'informel

Ces premières recherches ont contribué à faire découvrir l'informel dans sa complexité. Elles ont en conséquence nourri le débat sur la conceptualisation du phénomène. Le débat a beaucoup évolué mais n'est toujours pas clos. Un des éclairages apportés a soutenu le caractère très restrictif de désigner par "secteur" cet ensemble complexe d'activités couvrant une hétérogénéité de branches d'activités touchant tous les secteurs de la vie économique (primaire, secondaire et tertiaire) (Sanyal, 1991 : 41 ; Sethuraman, 1981). Touré (1985) soutient que :

« La rue [sous-entendant les petits métiers informels] offre autant d'emploi et fait vivre autant de personnes que la fonction publique ! À l'évidence, on commettrait donc une erreur grossière en traitant de marginale cette population qui ne l'est qu'en référence à la rationalité économique et aux modèles culturels occidentaux ».

Touré A., "Les petits métiers à Abidjan: L'imagination au secours de la conjoncture", 1985 : 18.

Plusieurs auteurs pensent qu'il est plus juste de parler d'économie informelle, vu sa place dominante et l'importance qu'elle revêt dans l'économie des pays en développement. Cette position a été confortée par la 90^{ème} session de la Conférence Internationale du Travail en 2002 qui a mentionné dans son rapport la préférence du Bureau International du Travail (BIT) pour le terme « économie informelle » au détriment de « secteur informel » (OIT, 2002).

Dans le sens commun, par ailleurs, l'évocation d'économie informelle renvoie à l'idée de la dualité formel-informel dans la structure économique des pays. Certains travaux de cette période ont aussi apporté la lumière sur le caractère superflu et non figé de la frontière entre l'informel et le formel (de Soto, 2000). Dans la réalité, il n'existe pas une ligne de démarcation pour cerner facilement tout le contour du travail qui est véritablement informel de celui qui ne l'est point ; ou encore des activités strictement formelles de celles à considérer de l'informel

(Assouma, 2019 : 17). « L'opposition binaire commune entre secteurs "formel" et "informel" qui associe le premier à l'inclusion et le second à la marginalité » mis en question par Barchiesi (2011) n'est donc qu'une vue de l'esprit. Bayart (2006 : 309) expliquant sa difficulté à opérer une dichotomie entre les secteurs de l'économie affirme que : « Il n'y a pas, d'un côté, des acteurs hors de l'État et, de l'autre, des acteurs dans l'État. Tous les acteurs, selon les contextes, tantôt participent à la dimension étatique, tantôt s'en détournent ». Ce glissement permanent auquel il fait allusion est repris par Marchais (2009 : 59) quand il évoque « un mélange habile entre le formel et l'informel ».

D'autres auteurs ont utilisé le concept d'interface pour relativiser la notion d'*informalité* dont l'usage s'est généralisé à tous les aspects de la vie urbaine, à travers les nombreuses zones de rencontre entre le formel et l'informel. Hansen & Vaa (2004 : 5) y voient des frontières en perpétuels ajustements et réajustements du fait, soit de l'application arbitraire de la loi, soit de la considération de certaines activités extra-légales comme légitimes par les acteurs, ceci entretenu par le mutisme des autorités. Bien que ces efforts scientifiques ne soient pas parvenus à donner un contenu univoque à l'informel, ils ont toutefois apporté davantage de compréhension dans diverses dimensions.

2.2.1.2. Exploration des rapports à l'État

La polarisation des analyses sur la réponse que représente l'informel à la crise socio-économique dans les pays en développement a marqué une deuxième période de la littérature entre les années 1980 et 2000. Les rapports à l'État scrutés dans la prise en compte des acteurs de l'informel dans les politiques publiques ont ainsi émergé.

Le point de la littérature fait par Sanyal dans son article de référence sur le secteur informel urbain publié en 1991 a souligné la faiblesse des connaissances existantes sur les enjeux politiques dans ce milieu de travail. L'auteur fait remarquer que les aspects politiques abordés jusqu'à ce moment étaient plus pour comprendre la promotion du secteur dans les politiques publiques. À la fin de l'article, son appel aux défis impératifs de recherches pour la compréhension des dynamiques politiques au sein de l'économie informelle à travers les potentialités des différentes stratégies de connexion des organisations de travailleurs informels avec deux autres institutions sociales majeures, que sont le gouvernement et les partis politiques, en vue d'influencer les politiques publiques, est assez révélateur de l'état de la question en ce moment. Deux décennies plus tard, Bekker & Fourchard (2013) déplorent à leur tour, dans les études sur le secteur informel urbain en Afrique cette fois-ci, la rareté des travaux

ethnographiques rendant compte des processus par lesquels les réseaux politiques sont utilisés par les habitants à faibles revenus, localisés généralement dans les quartiers pauvres, pour avoir accès aux ressources de l'État, pour se faire prendre en compte dans la gouvernance et participer à la gouvernance des villes. Ainsi que l'utilisation réciproque par les partis politiques de ces réseaux et ressources pour bâtir et consolider leurs assises aux niveaux des quartiers et circonscriptions. Cela fait observer un faible changement de la situation après deux décennies.

Les rapports des acteurs de l'informel à l'État tels qu'ils ont été présentés par les académiques suivent deux courants de pensée. Au début des années 1980, l'apologie des activités informelles, en milieu urbain en Afrique et dans le monde en développement, a été faite en termes de manifestation de l'*agency* individuel des acteurs pour répondre à un certain nombre de leurs besoins, dans un contexte de désengagement des États touchés par la crise et soumis aux politiques néo-libérales (MacGaffey, 1988 ; Azarya & Chazan, 1987)²⁶. L'un des auteurs les plus renommés de ce courant, Hernando de Soto (1989), en insistant sur le potentiel de création d'emploi et de croissance, a présenté de manière élogieuse la capacité des acteurs à saper les réglementations de l'État (Lindell, 2010b). Dans un schéma d'analyse de domination où l'État tout puissant est opposé aux travailleurs très faibles, le modèle d'analyse triptyque : *exit, voice and loyalty* (défection, prise de parole et loyauté) de Hirschman (1970) et les théories sur les formes silencieuses de protestation de Scott (1985) et Bayat (1997) ont été fortement sollicités. Les travaux arguant du déroulement des activités informelles en contournement de la réglementation et par protestation silencieuse, dans l'ignorance totale de l'administration et donc de l'État, laissent coller à l'activité informel la notion d'illégalité et l'image d'évitement de la légalité.

Cette idée d'absence de relations des acteurs de l'informel avec l'État, associée à la sédentarisation des acteurs dans des activités supposées transitoires au départ et les mutations de certaines d'entre elles en occupations professionnelles, ont conduit vers une résurgence de la problématique de la « formalisation de l'informel » qui avait dominé les perspectives du BIT, de la Banque Mondiale et des gouvernements au milieu des années 1980 (Lautier, 2004 : 17). Cette situation a favorisé la multiplication des travaux qui ont constitué un second courant de pensée. Ce dernier reproche à l'idée d'absence de relations de l'informel à l'État d'être sous-

²⁶ Ces deux références présentent l'analyse du désengagement de l'État au Zaïre pour la première puis au Ghana et Guinée pour la seconde.

tendue par une perception trop fiscaliste de la légalité (Chen & Carré, 2020 ; Jenkins, 2019²⁷ ; Joshi, Prichard, & Heady, 2014). Toujours dans cette optique, Charmes (2000 : 2) associe cette façon d’appréhender la relation à l’État avec « la définition internationale [qui] a pour objectif d’enchâsser le secteur informel dans le Système de Comptabilité Nationale ». Les arguments avancés par les tenants de ce second courant sont surtout basés sur « les grands services que ces petits métiers durs sur lesquels on jette l’opprobre rendent là où l’État est inopérant » (Gourmelen & Le Roux, 2011 :12). En partant d’évidences empiriques, il a été démontré, en outre, que le lien fiscal n’est pas totalement absent entre l’État et les acteurs informels. Ils sont assujettis en grande majorité à des taxes, souvent au quotidien sur le lieu d’exercice de leur activité (Valodia & Francis, 2020 ; Lindell, 2010b). Un nouveau recours à la citation précédente de Bayart (2006 : 309) apporte une preuve supplémentaire que cette relation existe, même si elle est peut-être contingente au contexte et discontinue dans le temps.

Il faut souligner que, par la suite, une vague de travaux contredisant à la fois le caractère trop individuel décrit des formes de protestation chez les travailleurs informels et la non utilisation de la *voice option* dans les stratégies de défense de leurs intérêts, a émergé à travers des anthologies d’études de cas de stratégies novatrices d’initiatives collectives en Afrique et en Amérique latine à l’instar de celles de Fernández-Kelly & Shefner (2006) et de Lindell (2010a).

2.2.1.3. Paradigme syndical et action collective dans l’économie informelle

Aborder l’action collective en milieu de travail renvoie à l’idée de syndicalisme. Or, la littérature sur le syndicalisme et les organisations des travailleurs porte très peu d’attention sur le milieu de travail informel avant les années 1970. Un aperçu sur les travaux à partir de cette époque révèle qu’il a prévalu l’idée que le syndicalisme est une forme d’organisation dévolue exclusivement aux travailleurs salariés du secteur formel (Bayat, 2004). Ce paradigme a été entretenu par les pratiques des organisations internationales particulièrement l’OIT qui a basé ses interventions au profit des travailleurs de l’économie informelle sur les syndicats du secteur formel. La promotion du travail décent dans l’économie informelle en est une bonne illustration. Celle-ci est inscrite dans la continuité des différentes recommandations qui ont conduit les syndicats à développer des stratégies pour intégrer les travailleurs informels en élargissant leurs bases d’adhésion (Schurman & Eaton, 2012). Elle s’appuie très peu, et feigne même d’ignorer, les organisations de travailleurs informels développées en dehors du cadre syndical.

²⁷ Cité par Assouma, 2019 : 18.

La dynamique organisationnelle dans l'économie informelle, après avoir souffert durablement d'un manque d'attention de la littérature politique, s'est vue enrichie par un flux de contributions à partir des années 2000. La variété des questions traitées a trait : à l'exploration des réseaux de solidarité des acteurs et leurs fondements en termes de stratégies de survie ou de captage d'opportunités ; aux relations avec les autorités dans le traitement différent des initiatives collectives par rapport aux modes de gouvernance des pays et en fonction des menaces qu'elles représentent au système ; aux formes de mouvements collectifs et leurs implications sur la défense des intérêts collectifs ; aux liens partisans et leurs interactions sur les politiques publiques ; etc.

Dès les débuts, les réflexions ont été concentrées sur les réponses appropriées que représentent les initiatives collectives aux besoins des acteurs de l'informel pour la défense des intérêts de travailleurs dans leurs relations quotidiennes avec d'autres acteurs sociaux, particulièrement l'État et les employeurs. En se basant sur l'individualisation des relations employeurs-employés du travail informel, la forte proportion d'auto-emploi et l'expansion rapide de l'économie informelle dans les pays en développement, particulièrement en Afrique, les conclusions convergentes de nombreuses recherches ont généré le paradigme du *Labour Pessimism*. Les travaux de Standing (2010), Barchiesi (2011) ou encore Breman & van der Linden (2014) ont contribué à répandre la vision pessimiste que l'expansion du travail informel engendrera la fin du syndicalisme car elle affaiblira progressivement la capacité de mobilisation collective des travailleurs pour la défense de leurs intérêts (Assouma, 2018). Des théories dont le « syndicalisme du mouvement social international » (Waterman, 2001 ; Moody, 2005), le « mouvement social syndical » ou « nouveau syndicalisme social » (Waterman, 1999 ; Munck, 2004 ; Jordhus-Lier, 2010) ont été développées par la communauté scientifique pour relativiser cette prédiction. Elles prônent une mutation du syndicalisme traditionnel vers des mouvements sociaux plus élargis aux travailleurs informels par des alliances avec d'autres organisations de la société civile.

Un peu plus à l'antipode des thèses pessimistes, d'autres auteurs ont démontré l'existence d'une variété de performances de mobilisation collective pour défendre les intérêts des travailleurs dans l'économie informelle. Ces succès enregistrés dans plusieurs régions du monde ont été l'aboutissement d'une diversité de stratégies développées par les organisations de travailleurs informels seules ou en alliance avec des syndicats, d'autres organisations de la société civile, de même qu'avec les acteurs politiques (Rizzo, 2013 ; Beckman, Buhlungu & Sachikonye, 2010 ; Lindell, 2009 ; Konings, 2000). La participation des travailleurs informels aux luttes des

travailleurs a pris une telle importance que Chhahhi (2014) pense que le mouvement des travailleurs a plusieurs dimensions dont les actions des travailleurs informels et la défense de leurs intérêts. L'analyse diachronique des initiatives collectives dans l'économie informelle au Bénin a fait observer l'existence d'une multitude de forme d'initiatives collectives novatrices et a conclu à la naissance du « mouvement des travailleurs informels » dans le pays (Assouma, 2018). Dans la même veine que Sanyal (1991), Obadaré et Willems (2014) indiquent que la compréhension de cette nouvelle dynamique de la lutte des travailleurs informels en Afrique exige un champ d'investigation qui va au-delà des organisations de travailleurs.

2.2.1.4. Activisme politique et leaders d'organisation dans l'économie informelle

Des analyses sur les rapports et enjeux de pouvoir dans le milieu de travail informel, il ressort que le caractère politique des organisations de travailleurs informels dépend du contexte spécifique dans lequel elles existent (Lindell, 2010b ; Meagher 2010). En effet, le confinement des organisations dans des stratégies de protestations silencieuses par les analyses scientifiques est souvent corrélé avec les modes de gouvernance politique nationaux ou locaux dans lesquels les rapports de forces sont extrêmement déséquilibrés au profit du système politique. L'autre option qu'offre de pareils contextes de système politique qui ne laissent pas de l'espace à l'action/à la protestation des travailleurs est l'*exit option*. Celles-ci évidemment en dehors de la *loyalty* qui est la posture convenable admise. Par contre, là où l'équilibre des forces offre la possibilité de lever la voix, les organisations de travailleurs informels s'illustrent dans des affrontements ouverts aux autorités. Dans ces cas on assiste à des actions individuelles et /ou collectives d'évitement de l'État (Lindell, 2010a ; Fernández-Kelly & Shefner, 2006). Ces recherches ont démontré que des actions collectives peuvent évoluer de l'affrontement à la négociation voire à l'alliance entre les acteurs de l'informel et les décideurs publiques ou les partis politiques. Ces alliances stratégiques mettent sous les feux de la rampe de la scène politique les organisations et leurs leaders.

Sauf que sur ce dernier aspect, la littérature scientifique s'intéresse assez peu à l'analyse profonde des interrelations entre acteurs politiques et acteurs informels, comme précédemment mentionné, en dehors d'une lecture tendanciellement portée sur l'influence des comportements de vote des travailleurs informels. Quelques conclusions sur le clientélisme ont émergé de ces travaux allant du clientélisme de quartier²⁸ au clientélisme corporatiste (Prag, 2010 ; Meagher, 2010 ; Albert, 2007) en passant par des mouvements hybrides construits autour d'une variété

²⁸ Pour une synthèse, voir : Bekker and Fourchard, 2013 ; Fourchard, 2012 ; Sanyal, 1991.

d'identités sociales (Fernández-Kelly & Shefner, 2006). Ces analyses des relations clientélistes font ressortir le rôle d'intermédiaire assurée par les leaders d'organisation. De la diversité des styles de leadership étudiée, il se dégage une convergence de l'importance du leader dans la gestion des dynamiques relationnelles des acteurs de l'économie informelle avec ceux du champ politique. La plupart des travaux affichent que même dans leur position d'intermédiaire politique, ils ont été en mesure de défendre les intérêts collectifs de leurs membres.

En outre, la faible exploration de cette problématique dans la recherche politique est un paradoxe eu égard à la place centrale occupée par « la politique des partis et du favoritisme » dans les travaux des politologues et anthropologues sur l'État en Afrique entre les décennies 1980 et 2000 (Bekker and Fourchard, 2013 :15). La publication d'un des ouvrages de science politique les plus renommés sur l'État en Afrique par Bayart (2006)²⁹ : "*L'État en Afrique. La politique du ventre*" ; a donné une impulsion aux études sur l'État, les systèmes politiques et les partis politiques. Le mouvement de démocratisation et du multipartisme enregistré sur le continent au cours de la décennie suivante, suivi de la généralisation du processus de décentralisation durant celle d'après, ont alimenté les recherches et maintenu la densité des travaux. De façon presque concurrente et complémentaire, les théories sur les élites dans le jeu politique en Afrique ont été développées en s'inspirant de la publication de référence en anthropologie des élites de Sahlins (1963) sur le Big-Man mélanésien, de la théorie des grands hommes de Godelier (1996)³⁰ et des travaux de Lemonnier (1990) dans le prolongement des deux premiers. Diverses types d'élites ont fait l'objet de recherche. On peut évoquer les élites locales (Koter, 2013 ; Bako-Arifari, 1995 ; Daloz, 1991), les élites économiques (Toulabor, 2012 ; Faure, 1991 ; Mac Gaffey, 1988), les élites politiques (Nguegang, 2015 ; Hinnou, 2012 ; van de Walle, 2007 ; Nugent, 1995 ; Médard, 1992 , 1987) et les élites religieuses et sociales (de Souza, 2014 ; Kaag, 2013 ; Logan, 2008 ; Beck, 2001 ; Rathbone, 2000 ; Van Kessel & Barbara, 1997 ; Coulon, 1981).

Au regard du point effectué sur la dimension politique dans la recherche sur l'économie informelle, le défi du déficit de l'implication de la dynamique politique dans l'analyse des conditions de travail et de vie dans l'économie informelle demeure presque entier. D'un autre côté, quoique l'étude des élites soit une thématique classique en anthropologie, les élites des

²⁹ La première édition de l'ouvrage a été publiée en 1989.

³⁰ La première édition de l'ouvrage a été publiée en 1982.

corporations socialement déclassées telle que le taxi-moto n'ont pas été étudiées. Ces constats confortent la pertinence de la présente thèse.

2.2.2. Taxi-moto : un champ de recherche transversal en sciences sociales

En tant que petites entreprises individuelles du milieu de travail informel, les taxis-motos ont bénéficié de la réalisation de nombreuses monographies sur les acteurs de l'économie informelle. L'article de Ehebrecht, Heinrichs & Lenz (2018), qui est une recherche documentaire sur les motos-taxis en Afrique Subsaharienne, a identifié 101 études de cas. Bien qu'elle ne soit pas exhaustive, puisque les travaux sur le Bénin, par exemple, ont laconiquement figuré à travers une étude de cas comparative entre le Bénin et le Togo alors que plus d'une vingtaine de travaux portant sur le phénomène au Bénin ont été produits entre 1993 et 2018. Toutefois, leur revue approfondie de la littérature a le mérite de montrer que le phénomène n'est pas encore une préoccupation majeure de la recherche dans la plupart des pays, à l'inverse de sa propagation rapide dans toute la région.

Qualifié de transport artisanal, transport non conventionnel ou encore transport informel (Ehebrecht & al 2018 ; Guézéré, 2008 ; Godard, 1983), il fait partie des modes de transport public de substitution aux modèles occidentaux de transport en commun. Une thématique transversale à plusieurs disciplines, son apparition dans la recherche est tout autant récente que son entrée dans les habitudes de mobilités. Cet intérêt récent justifie que très peu de travaux s'y sont consacrés avant les années 2000. Néanmoins, son assise sociale a suscité l'intérêt scientifique sur plusieurs dimensions.

Un aperçu global dans la littérature sur le taxi-moto en Afrique sub-saharienne dégage quatre principaux axes suivant lesquels sont orientées les réflexions. Le premier regroupe les études descriptives de l'activité à travers la typologie des acteurs et la morphologie du service offert. Le deuxième est orienté sur la nature des rapports du taxi-moto à l'État au regard de son utilité sociale. Le troisième aborde les implications de l'exercice sur l'espace urbain puis les risques socio-sanitaires et environnementaux qui en découlent. Le quatrième, qui est le moins fourni, concerne la dynamique organisationnelle des taxis-motos avec quelques incursions sur le présence dans l'arène politique des acteurs de la corporation.

2.2.2.1. Acteurs et pratiques du taxi-moto en Afrique sub-saharienne

Les monographies, entières ou partielles, du taxi-moto dans les pays d'Afrique subsaharien ressortent des traits de ressemblance au niveau des caractéristiques des acteurs et de l'offre du service. Concernant les profils des conducteurs de taxi-moto, on note une uniformité dans les

différentes régions du continent. Ils proviennent majoritairement de la main-d'œuvre inactive, presque totalement masculine, indifféremment de leur qualification professionnelle ou du niveau d'éducation. Les conducteurs de taxi-moto sont en majorité jeunes et proviennent des milieux sociaux pauvres et modestes. Une variation notable constatée est que dans certaines villes dont Kinshasa et Accra les conducteurs sont en grande majorité constitués d'allochtones³¹ alors que dans d'autres villes telles que Lomé ou Douala, ce sont les autochtones qui assurent le service.

Plusieurs auteurs ont étudié la vie quotidienne des conducteurs de taxi-moto pour rendre compte de leur course pour assurer la pitance quotidienne. Les conditions d'exercice de l'activité ont été abordées partout au départ sous le prisme de la précarité. Mais, les analyses approfondies des aspects économiques de l'activité réalisés par Diaz Olvera & al. (2015) à Lomé, Quénot-Suarez (2012) à Accra et Kaffo & al. (2007) au Cameroun ont proposé des typologies à peu de choses près similaires des conducteurs de taxi-moto à partir de la nature des relations de travail avec le moyen de production (la moto). Cela a ressorti la forte corrélation du niveau de revenus des conducteurs en fonction de leur statut que nous présentons ici sous les formes simplifiées de conducteur propriétaire de la moto, de conducteur sous contrat de location-vente et de conducteur employé journalier. Il a été ainsi démontré la diversité des conditions économiques des acteurs de taxi-moto. Ces recherches ont abouti à la conclusion que le métier nourrit son homme ; ce qui rejoint les résultats d'autres études menées au Togo (Ouyi, 2016), au Bénin (Aboudou & Sounon Bouko, 2010), au Cameroun (Sahabana, 2006) et simultanément à Lagos, Douala et Kampala (Kumar, 2011). Ces évidences sont donc venues contredire l'idée communément admise que l'activité est une trappe à pauvreté. Du point de vue économique, le taxi-moto a un impact positif sur les moyens de subsistance des conducteurs en leur procurant des revenus plus élevés que le SMIG dans un emploi formel et meilleurs que ce que gagnent les travailleurs de bien d'autres activités ou métiers.

Une autre catégorisation des travailleurs de taxi-moto en conducteurs permanents, conducteurs occasionnels et conducteurs temporaires présente dans la littérature est faite en fonction du temps d'occupation dans l'activité. Elles désignent respectivement ceux qui y travaillent principalement à plein temps, ceux qui en font une activité secondaire et les travailleurs à faibles

³¹ À Kinshasa, les populations déplacées de la région du Kasaï (les deux provinces de Kasaï avant le découpage administratif de 2015) constituent le plus fort contingent des *Wéwa* en émergence dans la capitale de la RDC. (<https://www.ritimo.org/Kinshasa-le-taxi-moto-aujourd-hui-plus-rentable-que-le-diamant>). Tandis que à Accra, 80% des *Okada men* sont des migrants du nord du pays (Quénot-Suarez, 2012 : 29).

revenus d'autres secteurs (formel et informel) qui viennent l'exercer par moment pour tirer des ressources additionnelles. Cette catégorisation rend également compte de la potentialité du taxi-moto à fournir des revenus à une diversité d'acteurs sociaux. Cette potentialité est plus perceptible dans l'analyse des flux économiques autour de l'activité. La large variété d'acteurs économiques qui y tirent profit directement (conducteurs et investisseurs) et indirectement (commerçants de moto, de pièces détachées, de carburant, métiers d'entretien, etc.) a révélé sa contribution au développement économique local (Olawo & al., 2014).

Enfin, une caractéristique frappante du service des taxis-motos est relative au type de moto utilisé. D'une part, il est noté presque partout une tendance identitaire par les modèles et marques d'engins utilisés. D'autre part, sur l'ensemble des localités explorées dans la littérature, on remarque entre elles une dissimilitude du type d'engin. Les motocyclettes sont les engins les plus couramment utilisés avec des cylindrées variables selon les localités. Par ailleurs, il a été documenté l'utilisation de bicyclette dans les localités de Kisumu et Nakuru au Kenya et ailleurs en Ouganda (Mutiso & Behrens, 2011) ainsi que celle de tricycle à Korhogo et Bouaké en Côte d'Ivoire (Dindji, Diabagaté, Houenenou, & Brou, 2016) et dans d'autres localités en Afrique subsaharienne.

2.2.2.2. Rapports à l'État au regard de l'utilité sociale du taxi-moto

L'expansion contemporaine du phénomène de taxi-moto en Afrique est unanimement associée à un effet de diffusion à la suite de crises socio-économiques et politiques (Aloko N'guessan & Guele Gue, 2016). Ce contexte particulier de son développement met en évidence la capacité de ses acteurs à saisir l'opportunité de gagne-pain dans le domaine du transport public mal assuré ou délaissé par l'État. Cela pose bien évidemment le problème de son exercice en marge de la loi qui, par ailleurs, est en adéquation avec le contexte classique d'émergence des petits métiers informels (Assouma, 2019a). Les rapports à l'État construits dans ces conditions de confrontation avec les autorités locales et les forces de l'ordre public garant du maintien de la loi se révèlent tout naturellement conflictuels.

Cette vision dominante dans la littérature est toutefois contrebalancée par les nombreuses utilités sociales du taxi-moto. En plus de ce qu'il est un facteur de lutte contre le chômage, la naissance du taxi-moto satisfait à un besoin de service de transport public. Source de revenus complémentaires pour les travailleurs aux revenus modestes, par endroit, vecteur de communication et agent de propagande politique, par ailleurs, sa portée sociale a été mise en exergue dans de nombreux travaux. Dans des perspectives fonctionnalistes, ces derniers sont

parvenus à la conclusion convergente que le déficit ou la mauvaise assurance par l'État du service de transport public a représenté un champ favorable au développement des initiatives informelles qui ont apporté des formes accommodées de réponses « par le bas » à la crise multiforme des villes (Diaz Olvera & al., 2007).

En situation de crise, ces nombreuses utilités jumelées à la détermination des acteurs par des manifestations et revendications du droit à exercer leur gagne-pain, en développant des stratégies de résistance à la répression de l'État, poussent souvent les gouvernants dans une posture de laisser-faire. N'ayant d'alternative à proposer ni aux acteurs en quête d'emploi, ni pour le service qu'ils coproduisent, les décideurs politiques finissent par admettre implicitement l'activité en adaptant la loi pour essayer de l'encadrer (Togbe, 2020). Dans les rares cas où il n'y a pas eu une adaptation de la réglementation publique représentant une sorte de formalisation du service de taxi-moto, il a été noté une autorégulation des acteurs pour régir l'activité qui s'intègre de fait dans les services de mobilités en dépit de l'interdiction, tels que les cas soulignés par Ehebrect & al. (2018) au Nigéria et au Ghana.

2.2.2.3. Dynamique organisationnelle et gouvernance du service de taxi-moto

Dans la plupart des localités, l'existence d'une vie associative est un des points distinctifs de la corporation. La constitution des acteurs en association matérialise l'existence sociale de la corporation. Dans un contexte de laisser-faire, elle facilite les relations avec les pouvoirs publics en assurant l'interaction avec les représentants de l'État et en mettant en place des mécanismes d'autorégulation du service.

Pour plusieurs auteurs, la constitution des organisations (association, syndicat, etc.) est une étape importante du processus de formalisation de l'activité. En étudiant le quotidien des conducteurs, des récits empiriques ont rendu compte du rôle déterminant des organisations dans la lutte des taxis-motos pour la survie de leur gagne-pain. Les organisations sont au centre des manifestations contre le harcèlement policier. À différents endroits, leurs autres fonctions sont de réguler l'accès à ce marché de travail, de faciliter la cohésion entre les travailleurs en instaurant l'entraide et la solidarité par le biais des systèmes d'épargne et de crédit qui permettent d'apporter une assistance sociale aux membres en cas d'accident de travail ou de maladie.

Il faut observer, cependant, que le niveau d'organisation au sein de la corporation n'est pas le même partout. Par endroit, l'organisation a très peu d'implications sur la manière dont est régie l'activité tandis qu'à d'autres endroits c'est elle qui la régite. Au sein de cette dernière catégorie,

le mode d'organisation est aussi variable. Par exemple, les acteurs sont organisés en des associations locales à Cotonou pouvant exercer sur l'ensemble du territoire de la ville (Marchais, 2009) pendant que dans la ville de Lomé les associations sont constituées par zonage avec la possibilité pour les membres de chaque association de travailler à l'intérieur de sa zone (Guézéré, 2012).

En outre, les types d'organisation varient également pour ce qui est de leur niveau d'engagement dans la lutte politique suivant les contextes politiques locaux ou nationaux. Dans les pays où la législation laisse peu de possibilités à la liberté d'organisation de ces travailleurs, les organisations corporatives de type association sont établies alors que se sont les organisations corporatistes de type syndicat qui dominent dans les environnements plus libéraux. Un coin de voile a été levé sur la forte politisation des organisations dans certains pays avec des relations de patronage par des partis politiques (Ehebrecht, Heinrichs, & Lenz, 2018 ; Goodfellow & Titeca, 2012).

2.2.2.4. Changements environnementaux dans l'espace urbain et risques sanitaires liés

À l'inverse de l'utilité sociale du taxi-moto, ses revers sur le développement durable des grandes agglomérations, avec des impacts négatifs sur la santé, ont souvent été avancés pour atténuer l'enthousiasme quant à la réponse qu'il constitue à bien de problèmes sociaux.

Les études urbaines ont investigué le taxi-moto en Afrique subsaharienne et ont ressorti ses transformations sur l'espace urbain. Le caractère pratique et adapté du mode de transport à deux roues au mauvais état de la voirie offre plus de possibilité de mobilité entre les noyaux centraux des villes et leurs banlieues. Son impact sur la morphologie des espaces urbains en termes d'étalement et de croissance spatiale est sans équivoque (Diaz Olvera, Plat, & Pochet, 2002 ; Guézéré, 2008). La réciprocité de cet étalement urbain dans les zones *non aedificandi* et les nouveaux quartiers sur le taxi-moto a favorisé en retour son expansion vigoureuse d'après Agossou (2004 : 138).

Toujours par rapport aux changements induits, son impact sur le façonnage du paysage urbain est ressorti de manière sommaire. Les logiques de localisation des têtes de lignes dans la structuration de leur occupation de l'espace ont fortement recomposé l'espace urbain à Lomé (Guézéré, 2012) de même que leur émergence a entraîné une recomposition spatio-économique de Korhogo, Bouaké et Ferkessédougou, trois villes secondaires de la Côte d'Ivoire (Dindji & al., 2016). Plus loin à Bangkok, Sopranzetti (2013 :61) évoque le tissage somnolent des

paysages sociaux et spatiaux de la ville par les taxis-motos. Cet aspect sera approfondi pour le cas du milieu urbain au Bénin dans la présentation du cadre d'étude au chapitre suivant.

En général, les inconvénients les plus mis en exergue par rapport à l'activité de taxi-moto sont les risques sanitaires et l'insécurité. Les risques sur la santé humaine sont liées principalement à la pollution environnementale. Les incidences de l'activité sur la dégradation de l'environnement dans les grandes agglomérations ont été abordées depuis les premiers travaux jusqu'au plus récents (Leite, 2010 :190). Mais, en dépit de l'évocation de sa contribution à la pollution de l'air et à la pollution sonore, la littérature subsaharienne sur le taxi-moto a très peu approfondi la part réelle de celui-ci au niveau de la pollution globale d'après Ehebrect & *al.* (2018). Sauf que, les travaux sur le taxi-moto au Bénin ont fait la part belle à cette préoccupation grâce à la contribution des environnementalistes, biochimistes, biologistes et spécialistes de santé publique. Cette singularité dans la région se justifie par la cristallisation des débats, au plan national, sur ses effets environnementaux et sanitaires néfastes du *zémidjan* au début de son essor qui avait suscité des éclairages scientifiques.

La croissance de la pollution environnementale dans les grandes villes du pays, principalement Cotonou, a le plus focalisé l'attention des chercheurs. Ces impacts sur divers aspects de la vie sociale continuent de susciter des recherches dans une variété de disciplines (Lawin & *al.*, 2018 ; Lawin & *al.*, 2016 ; Ouassa Kouaro, 2014 ; Mama & *al.*, 2013 ; Banque Mondiale, 2010 ; Ahokpè, 2001). Elles ont attiré l'attention sur les impacts graves sur la santé des différentes formes de pollution amplifiées par le développement du *zémidjan*. Des évaluations ont relevé une forte contribution à la pollution atmosphérique estimée à 59% des émissions quotidiennes de CO² et 90% des émissions quotidiennes de HC à Cotonou (Boco, 2015 ; Soulé & Kokou, 2008 ; Fanou, & *al.*, 2006 ; Avocè Viagannou, 2002 ; OMS, 2001 ; Fayomi & Sanni, 2001 ; Gounongbe, 1999). Des mesures effectuées aux principaux carrefours de la ville (Tokpa, Gbèdjromèdé), où s'instaurent des nuages de fumée et une sonorité bruyante à des heures de pointes, ont indiqué des taux particulièrement inquiétants de résidu de plomb dans l'air (Mama & *al.*, 2013 : 385). Sur les 83 tonnes de monoxyde de carbone émises chaque jour à Cotonou, le Ministère de l'Environnement estime que 49 tonnes proviennent des *zémidjan* (Ibid, p.33). Une étude précédente réalisée en 2001 a évalué un taux de monoxyde de carbone à un niveau de saturation très élevé dans le sang surtout des conducteurs de *zémidjan* (Ahokpè, 2001). L'émission de ces gaz nocifs à effet de serre (Leite, 2010) a des implications directes sur la santé des usagers de la route car ces chiffres montrent que la quantité de polluants inhalée augmente en fonction du temps d'exposition des sujets. À juste titre, cette pollution

atmosphérique constitue des Facteurs de Risques Professionnels (FRP) pour les conducteurs de taxi-moto (Lawin, & al., 2018). Aussi, l'augmentation de la prévalence de certaines affections dans les statistiques sanitaires est-elle justifiée par la dégradation de plus en plus prononcée de l'environnement (Zomalhèto, Mikponhoué, Wanvoègbe & al., 2019 ; Bouraïma, & al., 2019 ; Akplogan, Lawani, & Fanou, 2006 ; Boko, 2003). D'après Houssou (2016 : 27), les risques liés à la pollution atmosphérique et environnementale dans les grandes agglomérations du pays contribuent à une espérance de vie plus faible chez les conducteurs d'engins à deux-roues qui est de 40 ans en milieu urbain contre 54 ans en milieu rural. Il ajoute, qu'ils induisent aussi une perte annuelle de plus de 1,2% au PIB.

La pollution environnementale et les affections sanitaires sont donc des inconvénients avérés de l'utilisation de la moto à but commercial pour le transport en commun. En plus, le taxi-moto impose tant de défis sécuritaires à de nombreuses localités.

2.2.2.5. Désagréments sécuritaires émanant du taxi-moto

L'insécurité routière est la principale source de dépréciation de ce mode de transport dans toute la région subsaharienne. Le manque de compétence requise en conduite, le non-respect du code de la route, le manque d'entretien des engins et le comportement imprudent, voire discourtois, des conducteurs de taxi-moto dans la circulation est partout pareil. De la sorte, les autres usagers de la route, les utilisateurs de leur service et les conducteurs eux-mêmes sont exposés à des risques d'accident (Raynor, 2014). Sahabana (2006 : 8) affiche l'ampleur de la situation à Douala au Cameroun en faisant étalage de ce que « un pavillon de l'hôpital Laquintinie de Douala a été surnommé "bendskin"³² du fait de l'importance de ceux-ci dans les accidentés reçus aux urgences ». A Accra, la raison d'insécurité a été fondamentale dans l'interdiction de l'utilisation commerciale de moto (Quénou-Suarez, 2012 : 30). La plupart des travaux se basent sur les statistiques officielles des structures nationales de sécurité pour prouver l'implication de ces derniers dans un grand nombre de traumatismes de voies publiques et mieux dans leur croissance proportionnelle à l'extension du service de taxi-moto (Bishop & Amos, 2015). Ehebrecht & al. (2018) ont indiqué que des initiatives de formation et de sensibilisation ont permis de réduire dans certains pays, dont la Tanzanie et le Nigéria, un tant soit peu l'enregistrement des cas de décès et de blessure par accident dans le rang des conducteurs. Cependant, il n'a pas été noté dans la littérature existante la mise en place de véritables

³² Appellation locale du taxi-moto.

politiques pour inverser cette triste tendance, même-si ces auteurs ont précisé des travaux ayant formulé des implications politiques et proposé des nouvelles mesures.

Dans les travaux sur le Bénin, les statistiques officielles produites par le Centre National de Sécurité Routière (CNSR) sont utilisées pour prouver le taux élevé d'accidents dans lesquels sont impliqués les taxis-motos. En 2011, elles ont relevé que 10% des accidents enregistrés dans la ville de Cotonou étaient dans le cas (Djossou, 2017). Le taux de mortalité lié à ces cas rapporté par Madougou, Chigblo, Lawson et *al.*, (2016) était de 5,2%. La méconnaissance du code de la route du fait de la non détention du permis de conduire de la grande majorité des *zémidjan* est naturellement mise en cause (Noukpo, 2004). Cependant, Diaz-Olvera et al. (2015) ont montré que les conditions stressantes de travail des conducteurs contraints à des objectifs journaliers de productivité contribuent à développer chez eux une propension à des comportements à risques d'accident dans la circulation. Ces différentes évidences ont amené l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), à conclure que le taxi-moto dans la forme où il est pratiqué au Bénin et dans plusieurs autres pays en développement constitue un véritable problème de santé publique (OMS, 2015).

Djossou (2017) a analysé la perception du risque chez les conducteurs de taxi-moto de Cotonou. Elle conclut que les acteurs décident, en dépit de la connaissance des risques, d'exercer l'activité de taxi-moto qui leur est plus accessible, pour éviter le chômage et se retrouver sans revenu. Cette conclusion est partagée par une partie de la littérature. Dans une autre optique, Quénot-Suarez (2012) est parvenu au résultat que même pour les utilisateurs du service, sa dangerosité a peu de poids face à son efficacité. On comprend alors un peu plus les logiques qui gouvernent son enracinement dans les modes de déplacement en Afrique subsaharienne en dépit des risques de sécurité afférents.

Pour être complet sur la problématique de l'insécurité, il faut noter que la littérature met en relief l'implication des taxis-motos dans l'insécurité civile. Sans que cet aspect ne soit véritablement étudié en profondeur, il est souvent attribué aux taxis-motos des vols et agressions physiques sur des populations (Keutcheu, 2015 : 510), entraînant la croissance de la délinquance urbaine par l'appartenance de certains conducteurs à des gangs. Au Bénin, l'apparition de nouvelles formes de banditismes impliquant les *zémidjan* a ouvert des débats sur la contribution de l'activité à l'insécurité des personnes et des biens (Leité, 2010 ; Aboudou et Sounon Bouko, B., 2010). La récurrence des cas de vol de marchandises des clients et

d'agressions physiques par des nouvelles techniques affichant la complicité des conducteurs de taxi-moto a créé une suspicion sur la corporation.

2.2.3. Défi continu de production de connaissances sur l'objet de recherche

Il ressort de ce qui précède que les travaux sur le phénomène de taxi-moto ne foisonnent pas dans la recherche en sciences sociales. Dans les travaux existants, les analyses sur la dimension politique est particulièrement pauvre. Certaines insuffisances ont été soulignées à cet égard sur les différents ancrages de l'objet de la présente thèse dans l'aperçu de la littérature.

D'abord, la faible centralisation des recherches sur l'analyse politique dans ce champ est étroitement liée au faible intérêt des politologues des pays en développement, pendant longtemps, à l'économie informelle (Sanyal, 1991), dans laquelle est ancrée l'activité de taxi-moto. C'est l'anthropologie politique qui a surtout apporté les contributions les plus valables à la connaissance dans ce sens. Le terrain ainsi délaissé a été exploré par d'autres perspectives scientifiques (géographie des transports surtout, mais aussi économie, études urbaines, sciences de l'environnement et sciences de la santé) qui ont rendu plus intelligible le phénomène suivant les axes de réflexions qui ont structuré l'état de la question précédemment présenté.

Ensuite, parmi les réflexions dominantes dans la littérature, celles qui offrent des passerelles d'analyses politiques sont restées collées aux thématiques de préférence de la communauté politiste africaniste en se focalisant sur la gouvernance du service et l'existence de relations avec l'État (Keutcheu, 2015 : 509). La rareté des références d'analyses politiques relatives aux taxis-motos mentionnée par cet auteur reste d'actualité avec le nombre réduit d'études de cas réalisées ici et là (Ouganda, Tanzanie, Nigéria). Ces quelques cas laissent transparaître des pratiques de favoritisme et de patronage à des fins clientélistes des acteurs politiques en direction des taxis-motos mais également des éléments de l'utilisation de l'espace politique par les acteurs de taxi-moto pour parvenir à leur reconnaissance sociale (Bishop & Amos, 2015 ; Raynor, 2014 ; Goodfellow & Titeca, 2012). Pour notre recherche, ceux-ci ont l'avantage d'être des études de référence en raison des éléments d'analyse portant sur l'utilisation du pouvoir d'une organisation en faveur de la défense des intérêts communs des conducteurs dans leurs interactions avec les représentants de l'État (cas de Kampala) ainsi que le pouvoir de négociation que leur confèrent leurs initiatives collectives (cas des localités de Tanzanie). Sur un autre terrain dans le contexte Sud-Est asiatique, la recherche de Sopranzetti (2013) est partie de la structuration du phénomène de taxi-moto à Bangkok par l'évolution de la configuration politico-économique de la ville pour expliquer comment la mobilité et l'invisibilité associées à

l'expérience quotidienne des conducteurs sont les sources de production de leur mobilisation politique. L'utilisation de la manifestation du mouvement des chemises rouges de 2010 en Thaïlande comme cadre explicatif a mis en exergue les dynamiques qui se côtoient, s'imbriquent ou s'opposent pour donner corps à une force politique en permanence exposée à la quête d'appriovissement par les dirigeants de l'État. Cette ethnographie a ressorti l'émergence des conducteurs de taxi-moto en tant que courtiers politiques centraux, celle de leur présence au cœur des stratégies politiques, la place par excellence d'acteurs politiques des espaces et des opérateurs de taxis-motos en tant qu'arènes politiques et leur pouvoir de négociation vis-à-vis de l'État thaïlandais. Cela prouve, s'il était nécessaire de préciser, que « de véritables systèmes sociaux se cachent derrière des éléments apparemment anecdotiques tels que le phénomène des motos-taxis qui, à travers les messages subliminaux qu'ils émettent, peuvent permettre de rendre davantage compte de la dynamique politique » à l'échelle nationale (Keutcheu 2015 :509).

En outre, la faiblesse des analyses politiques sur les taxis-motos sera également comblée par des travaux sur d'autres champs d'investigations qui sont assez proches de notre objet de recherche en anthropologie des transports et dans des disciplines connexes. Dans le transport public informel, la monographie de Rizzo (2017) donne une compréhension empirique et conceptuelle à la lutte des conducteurs de minibus à Dar es Salaam en Tanzanie. À travers les structures politiques et économiques de ce milieu de travail, il propose une analyse de l'*agency* de ces travailleurs. Cela amène à aborder un autre angle mort de la littérature politique africaniste qui est l'analyse des élites des professions ou métiers déclassés. Les travaux classiques en anthropologie des élites et des disciplines connexes sur les autres types d'élites (Sahlins, 1963 ; Médard, 1992 ; Nugent, 1995 ; Godelier, 1996, Leferme-Falguières & Van Renterghem, 2001) et des études plus récentes en Afrique subsaharienne et au Bénin (Prag, 2010 ; Hinnou, 2012 ; Kaag, 2013 ; Koter, 2013 ; de Souza, 2014 ; Nguengang, 2015) fourniront un riche contexte théorique dans l'orientation de la réflexion.

Enfin, la recherche pionnière sur les taxis-motos au Bénin a été l'étude comparée de Tossou (1993) sur les taxis-autos et taxis-motos, dont le but était d'appréhender les enjeux économiques, sociaux et politiques du transport urbain qui était jusque-là marginalisé dans la recherche scientifique. Plusieurs recherches menées par la suite dans les principales villes et les villes secondaires, et quelques fois dans des perspectives comparatives avec le Togo, parce que ce pays voisin partage avec le Bénin beaucoup de réalités socio-économiques liées au développement du taxi-moto (Aboudou & Sounon Bouko, 2010 ; Blimpo, 2015 ; Soulé &

Kokou, 2008), ont enrichi les connaissances scientifiques. L'analyse des connaissances acquises dans ce chapitre conforte la pertinence de la présente thèse qui viendra combler certaines lacunes et mettre à jour les connaissances académiques existantes par rapport à la sous-représentation de l'analyse des dynamiques politiques.

2.3. POSITION DANS LE DÉBAT SCIENTIFIQUE

À la lumière du point de la littérature sur son objet de recherche, cette thèse se positionne dans le débat scientifique sous quatre principaux angles.

Premièrement, les recherches sur l'économie informelle dans les pays en développement ont produit des théories qui tiennent implicitement pour établi que les activités économiques informelles et le travail informel non-agricoles, des plus pérennes aux plus éphémères, naissent de manière opportuniste durant les périodes difficiles de crises sociales, économiques ou politiques en saisissant parfois des contingences pour émerger. Cependant, on verra plus loin que la socio-histoire du taxi-moto *zémidjan* dans cette thèse ressort une activité informelle qui a émergé des pratiques traditionnelles et dont l'historicité est antérieure au contexte de crise. Cette profondeur historique rompt avec la perception d'apparition brusque et de spontanéité véhiculée par ces théories sur les acteurs de l'économie informelle. Les dynamiques qui ont engendré sa force sociale tout au long de son parcours historique, qui a traversé et subsisté au contexte de crise ainsi qu'à divers contextes politiques, met en exergue comment la corporation se mobilise pour atténuer le déséquilibre des rapports de force dans les prises de décision et parvenir à une efficacité des actions collectives.

Deuxièmement, un courant de pensée développé par des politologues à partir des années 1980 soutient que la croissance de l'économie informelle dans les pays en développement est un désappointement de la société à l'égard des modèles économiques étatiques (Lindell, 2010b). Celui-ci a abouti à une représentation des acteurs de l'économie informelle caractérisés par l'absence de relation avec l'État. Leurs actions individuelles de résistances quotidiennes ont été confinées dans des analyses en tant que stratégies individuelles d'évitement et de contournement de l'État pour confirmer l'idée de leur inadaptation à s'organiser pour faire prospérer des initiatives de lutte collective. La présente contribution se positionne plutôt dans la lignée des travaux en opposition à cette tendance pour enrichir le débat sur les formes de relations existantes entre les acteurs de l'économie informelle et l'État. Elle apporte un peu plus de lumière sur les processus par lesquels des acteurs de l'informel développent la capacité de

lutter pour la prise en compte de leurs aspirations par les gouvernants en vue de l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail.

Troisièmement, l'étude des élites est un sujet classique en anthropologie. Les premiers développements de la théorie des élites dès la fin du XIX^{ème} siècle par l'œuvre initiatrice des sociologues italiens, dont l'un des plus illustres a été Pareto (1917), ont eu pour point de départ une critique des analyses marxistes de l'État et du pouvoir (Leferme-Falguières & Van Renterghem, 2001 : 58). Après leur essor grâce à la sociologie politique, de nouvelles tendances d'analyse structurale et fonctionnelle des élites ont été développées par la sociologie des professions. L'anthropologie des élites s'est beaucoup intéressée aux élites politiques, économiques, religieuses, intellectuelles, sociales, traditionnelles, etc. En somme, il s'agit plus des élites avec des statuts sociaux valorisants. La contribution heuristique de ce travail, en revanche, est qu'il s'engage dans une anthropologie des élites des corporations socialement déclassées. Cet examen apporte des clarifications essentielles, tant sur la validité des débats théoriques soulevés pour ce type d'élite, que sur sa contribution réelle à opérer des changements significatifs au profit de sa corporation.

Quatrièmement, l'activisme politique des travailleurs informels présenté comme du clientélisme des leaders au profit des acteurs politiques au détriment de la corporation, et particulièrement des membres, est une perception erronée de la réalité. Cette thèse apporte en effet une nuance au débat sur le clientélisme dans le milieu de travail informel. La pratique est intrinsèque aux stratégies d'influence politique déployées par les travailleurs informels au Bénin et met en relief l'importance du rôle de courtiers des leaders d'organisation. Il est évident que les acteurs politiques en tirent profit. Cependant, les leaders d'organisation de *zémidjan* utilisent aussi ces relations à leurs avantages, aux bénéfices de leurs membres et au profit de leur corporation. Il s'agit donc de relations dynamiques qui profitent à l'ensemble : acteurs, structures et corporation.

Écrire sur ces processus politiques est difficile, car la micro-politique au niveau local ou métropolitain exige que le chercheur soit bien connecté dans les réseaux locaux et nécessite souvent aussi les compétences d'un activiste et d'un chercheur (Bekker & Fourchard, 2013). Cette difficulté est atténuée par le choix d'un modèle théorique d'analyse approprié ainsi que celui d'une démarche méthodologique conséquente qui sera présentée dans le chapitre à venir.

CHAPITRE III : PRÉSENTATION DU CADRE DE RECHERCHE ET DE L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

Les chapitres précédents ont esquissé le cadre théorique de la recherche en cernant l'objet de recherche qui a levé le voile sur la thèse défendue, le modèle théorique d'analyse et sa position dans le débat scientifique. La perspective est d'appréhender comment les dynamiques entre le milieu de travail informel et les acteurs politiques affectent les conditions de travail et de vie des travailleurs de l'économie informelle et cela par l'exploration de la corporation des taxis-motos *zémidjan*. Le premier angle d'attaque scientifique de la recherche, qui donne un sens à l'analyse des accointances de cette corporation avec le champ politique, est le procès de professionnalisation du *zémidjan* qui est pourtant devenu une profession dans les faits. Le deuxième angle d'attaque choisi est la notion de leader qui, dans un modèle semblable au *big man* mélanésien, est dominante dans l'analyse des dynamiques politiques de la corporation des taxis-motos au Bénin. Le troisième angle d'attaque est la construction organisationnelle à partir de la structuration de la corporation des *zémidjan* pour entrer dans l'analyse du processus de transfert du capital corporatiste initial en capital politique ; ce qui ramène à la problématique de la politisation par le bas. À la suite de l'élaboration du cadre théorique, ce chapitre présente le cadre spatial de la recherche et l'approche méthodologique ayant conduit à sa réalisation.

3.1. PRÉSENTATION DU CADRE DE LA RECHERCHE

Le cadre spatial de réalisation de la recherche a été le milieu urbain au Bénin d'une manière globale. En effet, l'analyse des dynamiques politiques au sein de la corporation des taxis-motos renvoie à un phénomène ayant une assise sociale dans le milieu urbain béninois. L'emprise du taxi-moto dans le transport public urbain est tant perceptible que le façonnage du paysage urbain par la présence des *zémidjan* est patent dans les grandes villes et les villes secondaires du pays.

3.1.1. Catégorisation dans le tissu urbain béninois

À l'instar de la plupart des pays en développement, le fait urbain en République du Bénin connaît une évolution continue depuis la colonisation (Sohouenou, 2001 : 28). En se basant sur les taux élevés d'accroissement de la population urbaine et l'étalement rapide des grandes villes qui sortent de leurs limites administratives impliquant une multiplication des agglomérations urbaines, l'auteur soutient que le Bénin est en situation d'explosion urbaine. Par ailleurs, il démontre que le paysage urbain actuel est un ensemble composite de villes d'origines historiques, coloniales et administratives. La variation du contenu de la notion de

ville au Bénin a été en grande partie fonctionnelle, suivant les périodes au cours desquelles certaines localités ont été érigées en centres urbains. Les villes historiques sont les anciennes cités précoloniales qui assuraient la fonction de capitale des anciens royaumes. Les villes coloniales sont pour la plupart celles érigées par l'administration coloniale pour assurer diverses fonctions (capitale, chef-lieu de cercle, etc.). Et après la colonisation, il y a eu les différentes localités érigées en ville à la suite de découpages administratifs successifs.

En plus des définitions administratives, les critères de conceptualisation de la ville par les structures techniques et de recherche nationales, qui ont travaillé sur la question urbaine, ont participé à ce caractère équivoque de la notion. Compte tenu de l'importance de leurs travaux et de leurs intérêts pour la question, deux principales structures, la Société d'Études Régionales d'Habitat et d'Aménagement Urbain (SERHAU)³³ et l'Institut National de la Statistique et de l'Analyse Économique (INSAE), ont proposé les définitions qui ont influencé les statistiques et les travaux sur le milieu urbain.

En 2007, un décompte des centres urbains dans le pays a dénombré trois grandes villes, une douzaine de villes moyennes et 120 petites villes réparties sur l'ensemble du territoire national³⁴. Les trois plus grandes villes : Cotonou, Porto-Novo et Parakou ; ont un statut administratif particulier. Elles dominent le tissu urbain et abritent à elles seules plus de la moitié de la population urbaine nationale.

Bien que la présente recherche porte sur l'ensemble du milieu urbain, son champ d'investigation a porté sur un échantillon de quatre villes. La catégorisation des centres urbains qui a servi de référence pour le choix de l'échantillon de ville a jumelé la définition tirée de l'organisation administrative, renforcée par la loi 98-005 du 15 Janvier 1999 portant organisation des communes à statut particulier, avec la définition de l'INSAE pour le RGPH4 (INSAE, 2017 : 7). La catégorisation qui ressort de cette démarche identifie trois types de villes.

- ▶ Les grandes villes : elles regroupent les communes ayant le statut particulier défini par loi 98-005 du 15 Janvier 1999 indiqué supra. Jusqu'en 2019, seulement trois communes détiennent ce statut qui leur confère l'appartenance à la catégorie de grande ville.

³³ La Société d'Études Régionales d'Habitat et d'Aménagement Urbain était au départ une Société d'Économie Mixte désignée par SERHAU-SEM. Elle est actuellement une Société Anonyme désignée par SERHAU-SA.

³⁴ Jean-Marie Cour (2007) cité par Houssou (2016 : 16).

- ▶ Les villes secondaires : elles regroupent les centres urbains constitués par les arrondissements urbains des trois autres chefs-lieux de département déjà désignés en 2015 (Natitingou, Lokossa et Abomey) auxquels s'ajoutent les centres urbains formés d'arrondissements urbains définis par l'INSAE et ayant une population supérieure à 100.000 habitants au recensement de 2013.
- ▶ Les petits centres urbains : ils regroupent les autres centres urbains reconnus par l'INSAE et comptant entre 10.000 et 100.000 habitants au recensement de 2013.

3.1.2. Défis du transport public urbain

L'urbanisation en République du Bénin est caractérisée par un déficit chronique de planification (Delanne & Guingnido, 2003). Dans ces conditions, son rythme galopant et son expansion spatiale « engendrent des problèmes auxquels les acteurs urbains ont du mal à apporter des solutions viables et durables » (Gnélé, 2010 : 14). Les principales difficultés auxquelles sont confrontés les centres urbains sont liées à l'assurance adéquate des services sociaux essentiels tels que les services de santé (Assouma, 2007), la gestion des espaces publics (Chabi Imorou, 2004), les services de sécurité, les services de voirie (Houssou, 2016), le marché de l'emploi, l'accès au logement, la gestion foncière, la gestion environnementale (Soton & *al.*, 2004 ; Gouvernement du Bénin, 2018), l'approvisionnement en eau potable (Assouma, 2009), ainsi que le service de transport public.

Concernant le transport public, l'étalement de l'espace urbain et de l'intensification des activités ont accru les besoins de mobilité dans les centres urbains. Le rôle essentiel du transport dans le fonctionnement d'une ville du point de vue de son économie et du bien-être des citoyens nécessite que le service soit en adéquation avec le contexte de la ville (Houssou 2016 : 47). Dans son essai de caractérisation de la mobilité urbaine au Bénin, David Houssou place en première position « (i) une congestion urbaine importante du fait de l'accroissement rapide du parc de véhicules », suivi de « (ii) la vétusté du parc constitué en grande majorité de véhicules d'occasion dont l'usage entraîne une forte pollution dans les grandes agglomérations ». En mentionnant que le réseau de voirie urbaine comporte environ 800 km de voies revêtues sur un total d'environ 3000 km, il met le doigt sur le mauvais état des voies qui affecte négativement les conditions de mobilité en rallongeant le temps de circulation à l'intérieur des villes. Cela limite également les possibilités de circulation des véhicules à quatre roues dans tous les lieux et leur rapidité dans le trafic.

Ces défis du transport interne ont conduit à l'adoption de modes de déplacement conséquents.

Particulièrement pour ce qui est du transport public, les observations de terrain font état de l'existence des taxis-motos dans tous les centres urbains parcourus. Mais, dans la ville de Cotonou spécifiquement, il y a en plus les taxis-villes, les télés-taxis, les minibus et les bus de la compagnie BenAfrique. Plus récemment, au cours de notre recherche de terrain sont apparus, dans la ville de Cotonou et en expansion à Porto-Novo, Parakou et plusieurs autres villes secondaires, les taxis-jaunes de la compagnie Bénin-Taxi. Dans cette même période, d'autres types de taxi de la même gamme, que sont Soft Taxis Bénin, Africab, Kom-Kom Taxis et Uber-taxi ; ont fait leur entrée en circulation. Ces types de taxi rallient souvent les villes voisines de Cotonou (Abomey-Calavi, Porto-Novo, Ouidah, Allada, etc.).

3.1.3. Taxi-moto : principal mode de transport public en milieu urbain

Le transport public en milieu urbain au Bénin présente deux visages. D'un côté la situation à Cotonou avec une variété d'offres disproportionnée qui contraste fortement avec la situation de tout le reste du milieu urbain où l'offre est limitée.

La réalité du transport public en milieu urbain au Bénin, excepté dans la métropole, est l'inexistence d'un système mis en place par l'État ou les sociétés privées pour assurer le service. L'utilisation des véhicules motorisés à deux roues à des fins commerciales par des acteurs informels a progressivement suppléé l'absence du service et s'est établie comme l'unique moyen de mobilité intra-urbain pour les citoyens. La consécration de leur contrôle sur le service est la structuration dans chaque localité des taxis-motos en commun accord avec les administrations locales pour régir la corporation. L'arrivée d'autres acteurs, précisément les Bénin-Taxi, a été enregistrée à partir de 2017 dans les grandes villes et quelques villes secondaires. Ces voitures de marque Renault Duster 4x4 de couleur jaune desservent les villes voisines de Cotonou telle que Abomey-Calavi, Sèmè-Kpodji, Ouidah, etc. Prévu pour être présent progressivement dans toutes les villes secondaires, ils ont été officiellement lancés dans d'autres villes (Porto-Novo, Parakou, Abomey, etc.). Leur présence actuelle est en nombre réduit et la proportion du milieu urbain déjà couvert est très faible ; ce qui peut expliquer leur utilisation peu courante.

Dans la ville de Cotonou, contrairement au reste du milieu urbain, il a été observé une offre variée de service de transport public qui dessert aussi sa banlieue. Les taxis-villes ordinaires sont des voitures généralement vétustes de couleur jaune-vert que l'on retrouve dans la circulation sur les principales artères et aux parcs de stationnement routier. Les minibus communément appelés *Tokpa-Tokpa* offrent leur service sur les longs axes pour rallier le

centre-ville à la banlieue (Calavi, Cococodji, Houénoussou, Ekpè carrefour, Sèmè carrefour, etc.). A la différence des taxis-villes et minibus, les télés-taxis offrent un service par location sur la distance, sur l'heure ou pour la journée. Ils sont souvent stationnés à l'aéroport ou devant les grands hôtels avec qui ils sont en partenariat. Ces trois types de prestataires sont des particuliers. Il faut noter aussi la présence des bus de la compagnie BenAfrique qui desservent sur les mêmes axes que les minibus.

Toujours concernant le transport public à Cotonou, l'arrivée d'une nouvelle génération de taxis a été observée à partir de la seconde moitié de 2016. Dans un premier temps les sociétés privées ont mis en circulation une nouvelle gamme de taxi pour diversifier l'offre. Il a été recensé : les Soft Taxis Bénin de couleur verte avec l'inscription de Soft Taxis en jaune ; les Uber-Taxi de couleur vert-bleu-blanc portant l'inscription sur le côté latéral ; les taxis Africab de couleur jaune-noire ; et Kom-Kom Taxis de couleur blanche pour ceux rencontrés. Ces sociétés qui ne manquent pas d'afficher de grandes ambitions pour l'avenir disposent pour le moment de parcs automobile n'atteignant pas plusieurs dizaines ; ce qui est très limité par rapport à la demande d'une ville qui compte environ un million de personnes autour de ses activités quotidiennes, d'après les responsables municipaux. Dans un second temps, le projet Bénin-Taxi initié par le gouvernement a procédé à la mise en circulation d'une cinquantaine de taxis lors de son lancement le 3 juillet 2017 à Cotonou. Cette flotte a été complétée le 02 Novembre 2017 par 203 nouvelles voitures d'un ensemble de 250 voitures annoncés et disponibles. Cette nouvelle génération de taxis offre des services pour des courses en ville (courts trajets), pour des courses aller-retour hors de Cotonou (longs trajets), et les locations de véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC).

Au sein de cette diversité de l'offre à Cotonou, le taxi-moto surpasse les autres modes de transport public. Ceux-ci détiennent le plus gros effectif et sont plus visibles dans la circulation. Ils sont dénombrés en centaine de milliers tandis que les minibus qui sont le mode de transport le plus proche en effectif sont décomptés en millier par les responsables municipaux. Dans l'ordre d'importance, suivent les taxis de nouvelle génération, y compris les Bénin-Taxi, qui se comptent par centaine. Les taxis-villes ordinaires sont estimés par les responsables de l'UNACOB à moins de trois cents. Enfin, les bus sont au nombre d'une cinquantaine³⁵. Presqu'autant que pour les autres localités urbaines, il résulte de ces constats que le transport

³⁵ Site de la compagnie BenAfrique : <https://benafrique.com/apropos.html>, consulté le 30/10/2019 à 16 :19.

public formel est très peu développé à Cotonou et que l'essentiel du service est assuré par les taxis-motos.

Ces résultats vont dans le même sens que les conclusions de plusieurs auteurs. Sur la question, Gnélé (2010 : 14) a indiqué que le service de transport public à Cotonou s'est détérioré au point où les systèmes de transport public qui existaient ont disparu au profit des taxis-motos. Pour Alinsato et Satoguina (2010), « ils sont aujourd'hui le principal mode de transport au Bénin et représentent plus de 75% des services de transport ». Assamoi (2011) a estimé que l'activité employait 2,5% de l'ensemble de la population en 2002. Houssou (2016 : 26), quant à lui, part des constats que « ce sont surtout les véhicules de particuliers et les deux-roues qui investissent les voies de Cotonou » pour affirmer que le transport public est très peu développé. Il ajoute que « plus de 75% des déplacements se font en mobylette dont 45% sont réalisés par les motos-taxis ». Djossou (2017 : 2) apporte la précision que le secteur privé formel assure principalement le voyage sur longue distance tandis que le voyage sur courte distance et le transport urbain sont principalement assurés par les taxis-motos.

Le transport public en milieu urbain, désigné dans certains travaux par systèmes de transport en commun (Gnélé, 2010) ou système des transports collectifs urbain (Alonmadon & Apaloo, 2009), regroupe l'ensemble de l'offre de service à des fins commerciales pour assurer le déplacement des personnes et des biens en milieu urbain. La réalité de celui-ci au Bénin qui a été décrite confirme que le mode de transport dominant du transport public en milieu urbain demeure le taxi-moto (Tossou, 1993 : 9). La caractéristique dominante qu'elle constitue pour le transport public a concentré l'attention de la recherche. Mais, son effet sur le façonnage du paysage urbain est autant frappant.

3.1.4. Façonnage du paysage urbain par le phénomène de *zémidjan*

Les taxis-motos constituent aujourd'hui des marqueurs dans le paysage urbain béninois. Dans les quatre villes qui ont constitué le champ d'investigation de cette recherche, on observe facilement une uniformité des marques et modèles de moto utilisés par les acteurs de *zémidjan*. Cela a d'ailleurs un effet net sur les marques et modèles de moto les plus présents dans la circulation. En plus de leurs motos, leurs uniformes qui varient suivant les villes, leurs positionnements aux carrefours et aux lieux stratégiques, de même que leur présence permanente dans la circulation aux heures de pointe participent à la construction de l'identité de chaque ville.

Contrairement à la disparition des usages du port de blouse de travail imposé aux conducteurs de taxi-ville à ces débuts, dont les couleurs à Cotonou rappelées par Tossou (1993 : 9) étaient le bleu du début de la semaine au jeudi et vert du vendredi à la fin de la semaine, la blouse des taxis-motos a survécu au temps. Même s'il y a d'autres attributs qui permettent de les distinguer, cet uniforme dont la couleur varie suivant les centres urbains constitue le signe distinctif majeur. Son effet visuel sur le paysage des villes colore les principales artères aux heures de pointe ainsi que les zones de forte circulation ; ce qui leur donne une certaine identité. Une simple observation dans la ville de Cotonou par exemple permet de constater les vagues jaunes des *zémidjan* qui surplombent les principaux axes à des créneaux donnés dans les jours ouvrables et aussi autour des lieux de forte concentration d'activités. Cette coloration jaune éparse du trafic routier qui s'en dégage confère une identité visuelle à la ville.

Il a été également observé dans les quatre villes de la recherche, à l'image de ce qui a été relevé à Douala au Cameroun par Amougou Mbarga (2010 : 72), que « les taxis-motos se définissent en tant que groupe à la fois "marginal" et essentiel dans les rapports sociaux de la ville ». Leur ressentiment de frustrés de la société est très souvent perceptible à travers leurs comportements dans la circulation. Dans un contexte où la grande majorité des motocyclistes circule sans permis de conduire, les règles du code de la route (dépassement par la gauche, respect des feux tricolores, non circulation sur les trottoirs et terre-pleins...) disparaissent de même que la courtoisie. Ce qui contribue à transformer rapidement sur les principales artères le moindre incident en embouteillages monstres, aux heures de pointe. C'est parfois à une reproduction parfaite de la scène décrite à Abidjan par Touré (1985) qu'on assiste : « C'est à celui qui s'imposera dans le plus grand cafouillage, jusqu'à ce que parfois, tout s'immobilise... Le trottoir peut alors servir d'échappatoire à ceux qui s'en approprient. » ; et les taxis-motos en sont les principaux acteurs.

Son impact sur la morphologie du paysage urbain est un autre aspect qui ne saurait être occulté. Sa contribution à l'étalement urbain a été principalement pointée du doigt. La facilité qu'offre le taxi-moto à rallier quotidiennement les zones péri-urbaines non desservies par les autres modes de transport public aux centres-villes détermine l'établissement des citadins aux revenus modestes dans les localités périphériques. Cela participe indirectement au développement non orienté des milieux urbains vers les banlieues périphériques.

Au regard de ce qui précède, une analyse portant sur le taxi-moto au Bénin revient alors à l'analyse du principal mode de transport public dans l'ensemble des agglomérations urbaines du pays. Quelle démarche a été adoptée pour saisir ce phénomène d'envergure nationale ?

3.2. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

L'approche méthodologique de cette recherche est descriptive et analytique. Elle est descriptive dans la mesure où elle explore le processus de reconnaissance sociale de la profession de taxi-moto ; et analytique puisqu'elle part de ce processus historique pour mettre en lumière l'utilisation stratégique de l'espace politique par les acteurs de taxi-moto à travers les dynamiques interrelationnelles avec d'autres acteurs sociaux.

De nature essentiellement qualitative, elle a associé plusieurs techniques de collecte et d'analyse de données qualitatives notamment : la recherche documentaire ; les observations directes et participantes ; les entretiens individuels approfondis, les entretiens biographiques, les entretiens non directifs, les entretiens de groupe, les focus group discussion ; les conversations informelles, les études de cas ; l'analyse de contenu ; la triangulation des sources d'informations ; etc. Cet éclectisme des données a l'avantage de prendre en compte les différents faciès de la réalité sociale étudiée (Olivier de Sardan, 2017 : 71) et offre plus de possibilité pour une investigation approfondie sur un sujet qui s'est révélé très peu étudié.

Par ailleurs, des données quantitatives secondaires provenant de plusieurs sources ont été exploitées pour conforter certaines analyses. Aussi, certaines des données qualitatives ont-elles été mises sous forme quantitative pour les rendre plus expressives.

Le design de la méthodologie a été un mixage d'une démarche collective et d'une démarche spécifique.

3.2.1. Cadre de la démarche collective

Telle qu'elle a été précisée en introduction, la présente recherche fait partie intégrante du programme de recherche « Améliorer l'influence politique des organisations de travailleurs et travailleuses de l'économie formelle et informelle pour un développement inclusif : les cas du Ghana et du Bénin ». Et pour cause, l'orientation du projet de thèse est restée liée à la thématique générale du programme. Dans ce contexte, la méthodologie de travail adoptée a été en partie collective.

Le programme de recherche a été développé dans une approche intégrée et multisectorielle réunissant au sein d'un consortium des chercheurs académiques et des partenaires sociaux non académiques (ONG, centrales syndicales nationales et internationales, réseau mondial de travailleurs informels). Il a été mis en œuvre au Bénin et au Ghana pour aboutir à une analyse comparative entre les deux pays. Les travaux scientifiques réalisés ont été pluridisciplinaires (anthropologie, économie, sociologie politique, sciences de l'éducation, etc.) du fait des profils diversifiés des chercheurs issus des institutions universitaires membres du consortium provenant de quatre pays : le Centre d'Études Africaines de l'Université de Leiden (ASC Leiden) aux Pays-Bas ; la Faculté des Sciences Économiques et de Gestion (FASEG) de l'Université d'Abomey-Calavi (UAC) et le Laboratoire d'études et de recherches sur les dynamiques sociales et le développement local (LASDEL-BENIN) au Bénin ; l'International Institute for Advanced Studies (IIAS) de l'Université du Ghana (UG) ; et l'Institut pour le travail et la société (HIVA) de KU Leuven en Belgique.

L'approche méthodologique du programme est de nature mixte, combinant les méthodes qualitative et quantitative. Les analyses qui y ont été réalisées l'ont été aux échelles micro, méso et macro. Le caractère multidisciplinaire de la recherche et la composition intégrée du consortium par des membres académiques et non-académiques ont offert un contexte de travail approprié pour la réalisation des étapes clés de notre projet de thèse. Les différents cadres de travail au bureau, sur le terrain, lors des ateliers, des conférences de dissémination, des rencontres internationales ont servi à la réalisation en grande partie du travail.

3.2.2. Démarche spécifique axée sur le projet de thèse

Simultanément et en complément à la démarche collective, une démarche spécifique à notre projet de thèse a été mise en œuvre. Celle-ci a été focalisée sur le sujet de thèse et a permis de conduire, en marge des activités du programme, les activités propres au projet de thèse. Elle a permis la réalisation des étapes de travaux complémentaires lors des différentes phases de recherche du cadre général du programme. Cette dernière étant orientée dans une perspective de comparaison, les champs d'investigation au Ghana ont été le marché de Makola à Accra et Suame magasin à Kumasi ; et au Bénin le marché Dantokpa à Cotonou et le taxi-moto "*zémidjan*" en milieu urbain. Le choix de ces champs d'investigations a été évidemment pour faciliter la comparaison entre les pays. Mais, également pour comparer à l'intérieur des pays une diversité de réalités entre les secteurs d'activités informels.

S'il est évident que l'intérêt des recherches antérieures a été beaucoup plus porté sur le marché Dantokpa, qui a une histoire beaucoup plus ancienne que l'activité de taxi-moto, des différences fondamentales entre ces deux champs de recherche ont également motivé leur choix puis influencé la préférence de notre projet de thèse sur le taxi-moto. On peut en ressortir ici quelques-unes, de manières superficielles tel que cela nous a été révélé par le terrain à l'étape de la phase exploratoire au bout de laquelle le design méthodologique du projet de thèse a été consolidé.

En explorant de près la nature des relations de travail entre les acteurs dans les secteurs d'activités, les conducteurs de taxi moto ont la particularité d'avoir une relation horizontale par rapport aux trois autres secteurs investigués par le programme. Au plan économique, les acteurs sont de petits entrepreneurs individuels en dépit des revenus qu'ils peuvent tirer de l'activité. À l'opposé le marché Dantokpa fonctionne dans des relations de travail verticales entre les acteurs avec à des niveaux de revenus très contrastés selon leurs positions sur l'échelle. De plus, le *zémidjan* est une activité essentiellement mobile dans son exercice comme dans la manifestation de ses engagements politique et partisan ; ce qui lui confère une autre spécificité relative à l'activisme politique. Ces différences sont des détails importants pour une analyse fine et solide des dynamiques politiques au sein de la corporation qui a été l'orientation de notre sujet et justifie la nécessité d'une démarche spécifique pour explorer un peu plus en profondeur dans ce champ d'investigation cet aspect transversal aux cinq principales questions de recherche du programme (confère introduction).

La présentation de l'approche méthodologique du travail rend compte de cette double démarche. Elle est composée de plusieurs étapes qui se sont déroulées de façon simultanée ou successive. Celle-ci regroupe la recherche documentaire ; la collecte de données empiriques ; le traitement et l'analyse des données ; les discussions des résultats préliminaires et la rédaction finale de la thèse.

3.2.3. Recherche documentaire

La revue documentaire a été une tâche en amont et s'est déroulée durant tout le processus de la recherche. Point de départ du processus de collecte de données, elle s'est réalisée dans divers cadres et regroupe la revue de littérature scientifique, la recherche de la littérature grise, la recherche d'archives et le dépouillement de la presse.

3.2.3.1. *Revue de la littérature scientifique*

La revue de littérature a été effectuée en grande partie dans les bibliothèques et centres de documentation ciblés au Bénin et aux Pays-Bas mais également de façon significative au cours des activités du programme. La liste des bibliothèques et centres de documentation parcourus, les types d'ouvrages consultés et la nature des données recueillies sont synthétisés dans le tableau I en annexe au document. Au sein du programme, celle-ci a été capitalisée à travers les discussions des revues de littérature présentées par divers chercheurs lors des ateliers de travail annuels et d'étapes. De plus, le partage des documents et des références documentaires entre chercheurs du consortium a été d'une contribution importante pour notre travail. Ainsi, les discussions des revues de littérature à l'atelier de finalisation de la rédaction du programme les 18 et 19 février 2014 à l'IAS à Accra (Ghana) puis à l'atelier de lancement du programme les 08 et 09 décembre 2014 à la FASEG à Abomey-Calavi (Bénin), ont posé les bases de la constitution de notre fond documentaire.

En outre, la participation aux rencontres scientifiques internationales, en particulier le 12^{ème} colloque international de l'APAD, du 17 au 20 novembre 2015 à Cotonou (Bénin), sur « la fabrique de l'action publique dans les pays "sous régime de l'aide". Acteurs, processus, négociations » et l'école d'été 2016 de Africa-Europe Group for Interdisciplinary Studies (AEGIS) sur le thème : « Urban Africa – Urban Africans: Emergent Spaces and Multiple Representations », à Cagliari (Italie) du 21 au 25 Juin 2016, ont offert des opportunités de discussions théoriques sur le sujet. Les réunions dans ces creusets de chercheurs rompus, aux profils pluridisciplinaires et provenant de grandes universités du nord et du sud, avec des doctorants ont été aussi des occasions d'apprentissage. Ces occasions ont contribué à appréhender l'évolution des paradigmes et surtout à identifier les grands débats théoriques en cours dans le monde scientifique sur la thématique.

La recherche sur internet a été également d'un grand concours pour identifier et exploiter des documents qui ont été d'un apport précieux. Les sites de revues en ligne, l'accès à des bibliothèques universitaires par leurs sites et les maisons d'éditions ou de commerce d'ouvrages en ligne ont été exploités pour renforcer notre documentation.

La revue de littérature scientifique a servi dans un premier temps à esquisser le cadre théorique et méthodologique et à positionner notre thèse dans le débat scientifique au sein des disciplines auxquelles elle est connectée dans les sciences sociales. Elle a été la source fondamentale des bases théoriques qui ont orienté cette thèse. Au sens méthodologique, elle a guidé la préparation

de la phase exploratoire de terrain et a aidé à ajuster durant tout le processus la conduite du projet. Elle a été la principale source de la reconstruction socio-historique de la naissance du *zémidjan* avec en complément des données de la littérature grise et quelques entretiens approfondis.

3.2.3.2. Recherche de la littérature grise

S'il faut admettre l'existence d'une littérature scientifique foisonnante sur la thématique de l'économie informelle au sens large, on doit être moins affirmatif concernant la disponibilité des travaux sur l'analyse des dynamiques politiques entre les acteurs de ce milieu pouvant induire des changements sur les conditions de vie et de travail. Il est évident que la situation n'est plus celle déplorée par Sanyal (1991) mais elle demeure singulièrement remarquable pour ce qui est relatif à la corporation des taxis-motos (Ehebrecht & *al.*, 2018 ; Keutcheu, 2015). Compte tenu de cette réalité de faiblesse de la production scientifique sur notre champ d'investigation, le recours à la littérature grise a été une alternative utile pour compenser le déficit.

Les documents exploités pour le compte de cette littérature sont de nature très diversifiée. Ils regroupent les documents produits par les organisations de travailleurs informels et les centrales syndicales : bulletins d'information, comptes rendus de réunion, circulaires et dépliants, rapports d'activités, plateformes revendicatives, motions de grèves ou de protestation, procès-verbaux de négociations, etc. Il faut noter que la bureaucratie est plus fonctionnelle du côté des centrales syndicales qui disposent toutes en leurs sein des syndicats de bases dans l'informel que du côté des organisations de *zémidjan* qui n'ont pas d'affiliations avec les centrales. Au nombre des documents de la littérature grise, il a été inclus les actes administratifs de l'État central ou décentralisés touchant directement ou indirectement la corporation des taxis-motos. Toujours pour ce qui est du type de documents concernés, il y a les rapports d'études, les mémoires académiques, les documents stratégiques, les rapports d'activités, les supports de communication de personnes ressources, qui ont été collectés au niveau des sources précédentes, des institutions de recherche et des institutions de développement identifiés comme ayant un intérêt pour notre thématique. La collecte de ces données a été en partie réalisée par la recherche internet. Les exploitations de ces données ont tenu compte de leur degré de fiabilité.

3.2.3.3. Recherche d'archives

Le dépouillement des archives a concerné les archives administratives d'intérêts pour notre sujet au niveau des administrations décentralisées des quatre villes couvertes par la recherche et de l'administration centrale. Cette recherche a mis le focus sur les textes de lois, divers actes administratifs et tout document ayant fait partie du dispositif normatif qui a régi la corporation au niveau de l'État.

Les archives ont été étudiées également au niveau des organisations de *zémidjan*. Les rapports d'activités, les photos, les correspondances, les registres de suivi des membres, les affiches, les textes, les actes administratifs, et tous les documents ayant trait à notre objet de recherche ont été minutieusement étudiés. Les périodes de leur réalisation ont été lors des travaux de terrain.

Ces données ont servi à analyser la nature et l'évolution des rapports entre l'État et la corporation des taxis-motos. Cette activité avec la recherche de la littérature grise a participé à saisir de l'intérieur le fonctionnement réel des organisations de taxis-motos, et de la corporation d'une manière globale, de même que le fonctionnement effectif de l'administration locale dans la gestion des relations de l'État local avec la corporation au-delà des discours officiels. Elles ont éclairé l'analyse sur le processus de reconnaissance administrative et sociale de la corporation dans les villes de l'échantillon. La recherche d'archives a aidé à la constitution de la liste des informateurs clés. Elle a, par ailleurs, renseigné sur le processus d'accumulation et de reconversion des différentes formes de capitaux au sein et par la corporation de *zémidjan*, en vue de saisir leur transition entre le milieu de travail et le milieu politique.

3.2.3.4. Dépouillement de presse

Un autre pan important de la recherche documentaire a été le dépouillement de la presse. Il a porté sur divers types de productions journalistiques. Des coupures et photographies de presse écrite ; des enregistrements de séquences d'émissions audiovisuelles et radiodiffusées ; et des publications de la presse en ligne ; ont été collectés et exploités.

Habituellement, les organes de presse s'intéressent à la vie des acteurs sociaux dont font partie les organisations de travailleurs informels qu'ils traitent au quotidien. Afin de suivre l'actualité des acteurs de taxi-moto au cours de certaines périodes durant nos travaux de terrain, nous avons procédé, à un dépouillement des organes de presse écrite privés et public de façon hebdomadaire ou bi-hebdomadaire. Les principaux quotidiens de la presse écrite nationale ciblés par cette revue sont : La Nation, Le Matinal, Fraternité, La Nouvelle Tribune, L'Autre Quotidien, Matin Libre, Le Matin, l'Événement Précis et L'Économiste. Cette revue de la

presse écrite a été effectuée à la médiathèque de l'Institut Français de Cotonou. Elle est complétée par l'analyse des éléments enregistrés lors des éditions des bulletins d'informations sur les principales chaînes de radio et télévision ou au cours des émissions portant sur le phénomène étudié.

La réalisation de cette revue a été durant les travaux de terrain dans les périodes de pré-campagne et de campagne des élections législative et municipale de 2015 puis celle de l'élection présidentielle de 2016. Les informations recherchées sont liées à la naissance des mouvements partisans dans la corporation, à leur positionnement sur l'échiquier politique, à la reconfiguration du paysage associatif, aux acteurs influents, aux discours, aux pratiques et aux rationalités qui ont eu cours dans ces périodes. Les informations dépouillées dans la presse ont été transcrites ou saisies.

Les outils conçus à partir du descripteur de recherche pour la collecte des informations lors de la revue documentaire ont été une grille de lecture pour la revue de littérature scientifique et la recherche de la littérature grise tandis que la recherche d'archives et le dépouillement de la presse ont été faites au moyen d'une grille de dépouillement. Intensive autour de l'idée de recherche, dans un premier temps, avant et pendant la phase exploratoire, elle a contribué à l'enrichissement de la méthodologie, à l'élaboration des outils de collecte et à la constitution de la liste des informateurs clés. Elle a servi à collecter un maximum d'informations secondaires existantes en complément aux données primaires. L'activité de la revue documentaire s'est poursuivie, dans un second temps, d'une manière approfondie sur l'objet de recherche après l'élaboration définitive du projet jusqu'à la finalisation de la rédaction de la thèse, en renforçant les bases théoriques de notre analyse et en constituant une source de triangulation avec les données empiriques.

3.2.4. Travaux de terrain

Les travaux de terrain ont consisté à la réalisation entre Février 2015 et Décembre 2018 de quatre opérations de collecte de données empiriques, en addition aux données issues de la recherche documentaire. Elles sont réparties en deux phases : la phase exploratoire et la phase d'enquête de terrain proprement dite.

3.2.4.1. Phase exploratoire

La phase exploratoire a marqué le début de la collecte des données empiriques. Elle s'est déroulée de Février à Juillet 2015, en concomitance puis dans la continuité de la cartographie

exploratoire des dynamiques organisationnelles dans l'économie informelle du programme de recherche au Bénin. Elle a couvert l'ensemble des chefs-lieux de départements du pays³⁶.

Vingt et un entretiens ont été réalisés avec des informateurs privilégiés dans l'ensemble des localités parcourues. Les interlocuteurs étaient deux chercheurs-universitaires, cinq responsables de centrales syndicales, dix responsables d'organisations de *zémidjan*, trois chefs services et un Adjoint au Maire au niveau des administrations locales. Dans chaque localité, une à deux séquences d'observation ont été réalisées sur des parcs de taxi-moto. Une collecte de données secondaires a complété ces entretiens et observations. Elle a été réalisée auprès des centrales syndicales, des administrations locales et des structures productrices des données sur l'emploi pour recueillir de la documentation, des statistiques, et autres données fiables disponibles sur la thématique de recherche.

Les informations recueillies ont servi à constituer une base de données des organisations existantes par localité et à esquisser le paysage associatif dans la corporation de taxi-moto au Bénin. Deux voies ont été empruntées sur le terrain pour avoir une vue globale sur ce paysage. Les centrales syndicales qui ont fourni la liste de leurs syndicats de base et les administrations locales qui ont fourni la liste des organisations avec lesquelles elles collaborent. A partir de ces portes d'entrée, il a été répertorié les organisations existantes par effet de boule de neige. Les entretiens exploratoires et observations ont renseigné sur les intervenants, leurs interventions et les enjeux dans cette dynamique associative.

Dans la conceptualisation du travail, l'exploration a servi à réduire le décalage entre les informations documentaires et les réalités de terrain. Ce contact avec le terrain a permis de faire le pré-test des outils de collecte préalablement élaborés et de les finaliser. Aussi, les groupes cibles à enquêter ont-ils été redéfinis et la liste des informateurs clés étoffée. En somme, les réajustements nécessaires apportés par l'exploration ont permis de finaliser le projet de recherche.

3.2.4.2. *Enquête de terrain proprement dite*

L'enquête de terrain a constitué la principale phase de collecte des données empiriques. À la suite de la phase exploratoire, elle a été effectuée en trois temps dans un va et vient entre les opérations de collecte des données sur le terrain et les analyses préliminaires au centre de

³⁶ Six chefs-lieux étaient désignés à l'époque pour les binômes de département : Natitingou, Cotonou, Parakou, Lokossa, Porto-Novo et Abomey.

recherche. La première partie de l'enquête s'est déroulée de fin Novembre 2015 à fin Août 2016, la deuxième partie a couvert la période de début Janvier à mi-Juin 2017. Enfin, une collecte complémentaire des données a été opérée entre Avril et Juin 2018.

L'univers de cette recherche est la corporation des *zémidjan* au Bénin constituée par l'ensemble des conducteurs de taxi-moto. Le champ d'investigation est un ensemble de quatre villes (Cotonou-Kandi-Natitingou-Parakou) déterminé par échantillonnage.

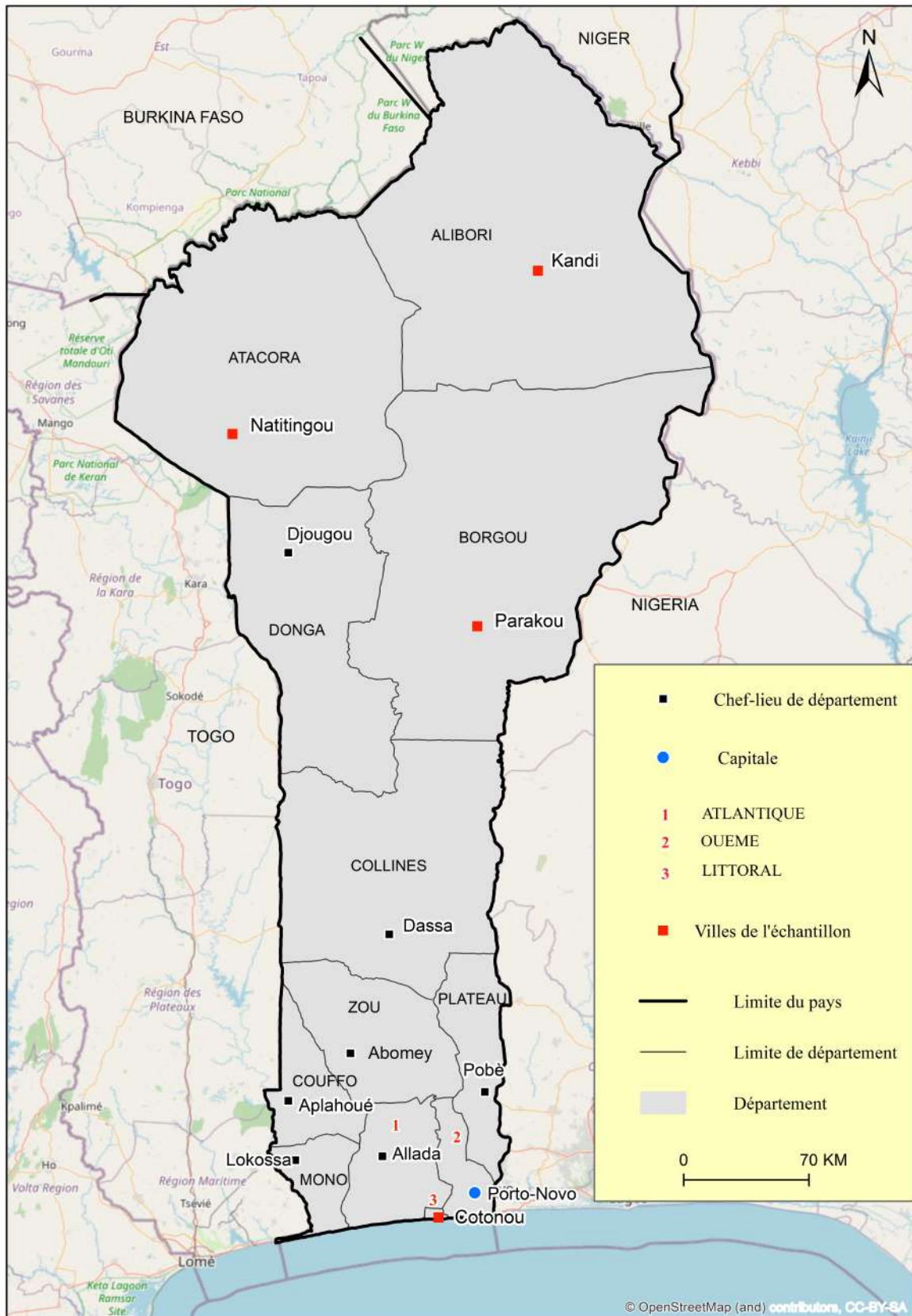
3.2.4.2.1. Constitution de l'échantillon

La méthode d'échantillonnage adoptée a été celle du choix raisonné. Les hypothèses de recherche ont guidé les critères de choix des centres urbains, des unités de recherche et des informateurs clés. La sélection de l'échantillon a procédé par tirage à plusieurs niveaux.

3.2.4.2.1.1. Choix du champ de recherche : le milieu urbain au Bénin

Malgré sa présence dans toutes les contrées du pays, le taxi-moto comme activité professionnelle est véritablement un phénomène urbain. Les chapitres empiriques suivants donnent des éléments d'explication à travers les perceptions sociales sur le phénomène qui continuent d'amener la majorité des acteurs à migrer de leurs zones rurales d'origine vers les centres urbains pour exercer l'activité. En plus, la demande de service de mobilité est nettement plus élevée en milieu urbain qui concentre les services publics et les activités économiques. Le choix du milieu urbain au détriment du milieu rural pour constituer le champ d'investigation de cette recherche est déterminé par ce critère. Ne pouvant travailler dans tous les centres urbains, le choix de l'échantillon a consisté à un premier niveau au tirage de quatre centres urbains sur la base de critères objectifs.

Dans le souci de mieux capter les diversités dans l'activité taxi-moto à l'échelle nationale, le choix des centres urbains a tenu compte de la répartition géographique (Voir Figure 2), des fonctions des localités urbaines et de l'animation de la vie associative des taxis-motos au cours des cinq années précédant l'enquête. Les quatre centres urbains sélectionnés sont : Cotonou, Parakou, Natitingou et Kandi.



Sources: Cénatel, OSM, 2000

Mars 2022

Kassim ASSOUMA

Figure 2 : Carte administrative de la République du Bénin présentant les quatre localités de la recherche (Cotonou, Kandi, Natitingou et Parakou)

La ville de Cotonou est la métropole du Bénin et concentre la plus grande partie de l'activité de taxi-moto. En dehors de Cotonou, les deux autres villes à statut particulier que sont Porto-Novo et Parakou mobilisent une certaine densité d'activités économiques et de services administratifs. En raison de la proximité géographique entre Cotonou et Porto-Novo, le choix a été porté sur Parakou. Il incarne la capitale de la partie septentrionale du pays et en est le principal pôle économique.

À part les grands centres urbains, le tissu urbain béninois comporte des villes secondaires parmi lesquelles figurent certains chefs-lieux de département. Les trois autres chefs-lieux de département explorés (Lokossa, Abomey, Natitingou) sont concernés. La ville de Natitingou a été retenue parmi ceux-ci en raison des multiples mouvements sociaux dans lesquels ont été impliqués les taxis-motos au cours des cinq dernières années.

Le tissu urbain béninois compte en son sein également de petits centres urbains parmi lesquels certains se particularisent par leur situation géographique, leur passé historique, leur fonction politico-administrative ou d'autres atouts. Dans ce groupe il a été identifié en lien avec le centre d'intérêt de la recherche : les centres urbains de Bohicon, Comé, Djougou et Kandi. Dans le rang de ceux-ci, le choix de la quatrième localité a été porté sur Kandi qui est devenu en mai 2016, dans la période de réalisation de nos travaux de terrain, le chef-lieu du département de l'Alibori avec la matérialisation du nouveau découpage administratif. La ville de Bohicon a présenté beaucoup de proximité avec Cotonou non seulement par rapport à la distance mais également dans la structuration du paysage associatif, le fonctionnement et les relations politiques entre les deux localités. À Comé, le mouvement corporatiste des *zémidjan* n'était pas particulièrement marqué et Djougou est proche géographiquement de Natitingou sans que l'activisme corporatiste ne soit pareil. Kandi, en plus de son caractère de ville éloignée de la métropole Cotonou et de la capitale Porto-Novo (voir figure 2), a un modèle d'organisation de la corporation qui le particularise des autres localités dans la manière de régir la corporation et dans ses rapports à l'État.

Les quatre villes sélectionnées : Cotonou, Parakou, Natitingou et Kandi ; présentent des disparités qui offrent la possibilité d'analyses différentielles. Il faut ajouter que les besoins d'approfondissement de certains aspects de la recherche en particulier les racines historiques de la structuration de la corporation ont conduit à Abomey-Calavi situé à la périphérie de Cotonou où des investigations ont été menées sur la toute première organisation dans la corporation, l'UNACOTAMO.

3.2.4.2.1.2. Unités de recherche et sélection des cibles enquêtées

Les unités de recherche ont été des acteurs institutionnels et sociaux retenus en fonction de la pertinence de leurs relations avec le sujet. Il s'est agi de :

- ▶ les organisations de *zémidjan* (association et syndicat) où les informations ont été recueillies auprès des leaders et des membres ;
- ▶ des conducteurs de taxi-moto ordinaires non membres d'organisations auprès de qui les informations ont été directement collectées ;
- ▶ les confédérations et centrales syndicales ayant des syndicats de base dans la corporation des *zémidjan* où les informations ont été recueillies auprès des Secrétaires Généraux ;
- ▶ les administrations communales qui servent d'interface dans les rapports de l'état avec les *zémidjan* où les informations ont été collectées auprès des autorités à divers niveaux ;
- ▶ autres institutions nationales étatiques et para-étatiques et privées ayant de l'intérêt pour notre champ thématique : Caisse de Mutuelle pour Protection Sociale (CMPS), Centre National de Sécurité Routière (CNSR), Union des Chambre Inter-départementales des Métiers du Bénin (UCIMB), Conseil National du Patronat du Bénin (CNPB), LARES, INSAE, etc. ; chez qui les informations ont été collectées auprès des personnes ressources ;
- ▶ enfin, les Partenaires Techniques et Financiers (PTF) nationaux et internationaux qui interagissent avec les taxis-motos (CNV International, Solidarité Mondiale ; FES Bénin, etc.) où des informations ont été collectées auprès des responsables et personnes ressources.

Hormis les deux premières unités de recherche, tous les autres acteurs énumérés ont été enquêtés de façon exhaustive. Pour les organisations de taxi-moto, leurs leaders, les conducteurs membres et non-membres d'organisations enquêtés, un deuxième tirage d'échantillon a été opéré.

En se basant sur le paysage associatif de chaque ville, les critères de sélection des organisations pour la représentation de la diversité existante ont été : type d'organisation (association ou syndicat), principale stratégie d'actions de l'organisation³⁷, existence de lien politique affiché ou non, participation à l'instance de prise de décision, organisation de base ou structure faîtière, être une organisation active sur le terrain. Il faut préciser que ces critères ne sont pas exclusifs. Ainsi, sept organisations ont été sélectionnées à Cotonou et environs, une organisation à Kandi,

³⁷ Pour les diverses formes de stratégies d'actions dans l'économie informelle au Bénin confère le rapport de la cartographie exploratoire des dynamiques organisationnelles dans l'économie informelle au Bénin (Assouma, 2015).

cinq à Natitingou et cinq également à Parakou ; soit au total 18 organisations. Les organisations enquêtées sont résumées dans le tableau ci-après.

Tableau I: Liste des organisations de l'échantillon

N°	Organisations de taxi-moto	Nature	
Cotonou			
1	Union pour la Défense des Conducteurs de taxi-moto Zémidjan du Bénin (UD-COZEB)	Syndicat	Affilié à la CGTB (en réseau avec la Ligue des Droits de l'Homme)
2	Syndicat des Conducteurs de Taxi-Moto du Littoral (SYCOTAMOL)	Syndicat	Non affilié (membre d'un Collectif)
3	Union des Conducteurs de Taxi-moto de Cotonou (UCOTAC)	Syndicat	Affilié à la CSA
4	Syndicat National des Zémidjans du Bénin (SYNAZEB)	Syndicat	Affilié à la COSI
5	Association Professionnelle des Zémidjans Camp-Marié (APZCM)	Association	Non affilié
6	Union Nationale des Conducteurs des Taxis-Motos (UNACOTAMO)	Syndicat	Affilié à la CGTB
7	Syndicat National des Professionnels de Zémidjan du Bénin (SYNAPROZEB)	Syndicat	Affilié à l'UNSTB
Kandi			
1	Syndicat des Conducteurs de Taxi-Moto du Bénin (SYNCOTAMOB)	Association	Non affilié
Natitingou			
1	Association des taxis-motos de Natitingou (AN)	Association	Non affilié
2	Association Souroumaba des Conducteurs de Taxi-Moto (ASCTM)	Association	Non affilié
3	Union des Zémidjans de Natitingou (UZN)	Association	Non affilié
4	Syndicat des Professionnels de Zémidjan du Bénin (SYNAPROZEB)	Syndicat	Relation ad'hoc avec les centrales syndicales
5	Communauté des Zémidjans de Natitingou (CZN)	Association	Non affilié
Parakou			
1	Association des Conducteurs de Véhicule à 2 Roues / Zémidjan (ACVR/Z)	Association	Non Affilié
2	Syndicat des Conducteurs de Taxi-Moto du Bénin (SYNCOTAMOB)	Syndicat	Affilié à la CSA
3	Syndicat National des Zémidjans Autonomes du Bénin (SYNZAB)	Syndicat	Affilié à la CSA
4	Syndicat des Jeunes Conducteurs de Zémidjan de Parakou (SJCP)	Association	Non affilié
5	Fédération des Associations des Conducteurs de Taxi-Moto du Bénin (FACOTAMOB)	Fédération	Faïtière des organisations de Parakou

Source : Travaux de terrain, 2018.

Les profils sociologiques indiquent que quatre grandes catégories d'interlocuteurs ont été enquêtées :

- ▶ les leaders d'organisations de la corporation des *zémidjan*. Il s'agit des leaders au sens de sa conceptualisation dans le cadre de ce travail (voir 2.1.2.) qui adhère à l'usage chez les informateurs clés ;
- ▶ les décideurs politiques et les administratifs, avec d'un côté la municipalité et les conseillers communaux qui incarnent les décideurs politiques et de l'autre côté le personnel de l'administration communale qui est dans le rôle des administratifs. Les

autorités politico-administratives aux niveaux départemental et national font partie des décideurs politiques ;

- ▶ les conducteurs de taxi-moto, qui sont souvent désignés par *zémidjan*, sont les travailleurs individuels de taxi-moto aussi bien ceux qui sont membres d'une organisation que ceux qui ne se reconnaissent pas comme étant membres d'une organisation ;
- ▶ les Partenaires Techniques et Financiers en abrégé PTFs. Ils regroupent les structures d'appuis techniques et financiers (nationaux et internationaux) implantées au Bénin qui pour la plupart sont des intermédiaires des interventions des bailleurs de fonds.

3.2.4.2.1.3. Taille de l'échantillon

L'identification des informateurs sur le terrain a été effectuée par la technique de boule de neige pour les acteurs institutionnels et la technique de convenance pour les personnes ressources interviewées. La taille de l'échantillon a été déterminée par « le principe de saturation » pour chacune des variables et pour l'ensemble des groupes cibles dans chacune des localités (Olivier de Sardan, 2017 : 88).

Au total, l'enquête a touché 94 personnes avec qui 111 entretiens ont été réalisés. La répartition des types d'entretien suivant les profils sociologiques des enquêtés est le suivant :

Tableau II: Répartition de l'échantillon suivant le profil sociologique des enquêtés et les techniques de collecte des données discursives

N°	Profils sociologiques	Nombre Personne enquêté	Entretien non directif	Entretien individuel approfondi	Entretien biographique	Entretien de groupe	Focus group	Nombre d'entretien
1	Leader d'organisation	37	12	36	18	03	01	70
2	Décideur politique et Personnel Administratif	14	03	13	00	02	00	18
3	Conducteur de taxi-moto " <i>zémidjan</i> "	31	00	03	05	00	04	12
4	Partenaire technique et financier (PTF)	08	00	06	00	01	00	07
5	Chercheur-Universitaire	04	03	01	00	00	00	04
Total		94	18	59	23	06	05	111

Source : Travaux de terrain, 2019.

Comme l'affiche le tableau II, plusieurs types d'entretiens ont servi à la production de données discursives auprès des diverses cibles. Il montre que les leaders d'organisations ont été interviewés majoritairement de manière individuelle et quelquefois en groupe. Les entretiens

avec les décideurs politiques et les personnels administratifs de même que les Partenaires Techniques et Financiers sont essentiellement individuels. Par contre, les discussions avec les conducteurs de taxi-moto individuels ont été faites en Focus group.

3.2.4.2.2. *Techniques et outils de collecte des données empiriques*

L'enquête de terrain a été consacrée à la collecte de plusieurs types de données. Il s'agit à la fois des données observationnelles, discursives et écrites produites à partir des observations (directe et participante), des entretiens (individuel et de groupe), des études de cas et de la collecte de données secondaires.

3.2.4.2.2.1. Observation

Les données observationnelles ont constitué une partie du corpus produit lors des travaux de terrain. Dès la phase exploratoire, l'observation aussi bien directe que participante a été réalisée dans chaque localité pour faciliter l'immersion dans la communauté locale des taxis-motos. Les longues séquences journalières ont été passées sur les parcs de taxi-moto et aux sièges de certaines organisations dans les localités, là où il en existe et qui sert de lieu de rencontre aux acteurs (Cotonou et Parakou), ou plutôt sur les lieux de retrouvailles des leaders comme au club télé *Firi Banza* à Kandi ou au parc du grand marché à Natitingou. Elles ont aidé à intégrer la communauté mais plus utilement à nous rapprocher des « élites » locales de la corporation.

Après la phase exploratoire, des séquences d'observations ont été effectuées de manière sporadique au cours de l'enquête de terrain. Elles se sont déroulées principalement durant les campagnes des élections présidentielles dans les quatre localités et chaque fois que sur le terrain nous avons eu des informations relatives à des manifestations qui sont d'intérêt pour notre recherche. Vers la fin de l'enquête, des séquences d'observation directe ont été organisées dans chacune des localités pour recenser les marques de moto utilisées actuellement pour l'activité de taxi-moto.

Les observations ont permis d'observer diverses manifestations des organisations de travailleurs ou impliquant les travailleurs informels, sur leur lieu de travail ou en dehors. De même, elles nous ont donné l'occasion de participer à des séances de concertation interne à certaines organisations, ou à des événements publics organisés par des organisations. Du point de vue méthodologique, l'observation a permis d'identifier les *zémidjan* individuels appartenant ou non à une organisation et qui représentent des pôles d'influence dans leur corporation que nous avons réunis pour les focus group.

Une grille d'observation conçue en fonction des thématiques de la recherche, la photographie et l'enregistrement vidéo ont servi d'outils de collecte d'informations au cours des observations.

3.2.4.2.2.2. Entretiens non directifs

Le principal mode de production de données de terrain a été l'entretien. Plusieurs types d'entretien ont été utilisés au cours des phases successives d'exploration et d'enquête. Elles ont permis de recueillir les points de vue et les représentations des enquêtés à partir des différentes pistes de recherche.

Les premiers entretiens réalisés principalement au début du terrain lors de la phase exploratoire ont été non-directifs. Ceux-ci se sont prêtés à la démarche exploratoire dans le but de circonscrire le cadre de recherche et identifier les variables clés du descripteur de recherche. Néanmoins, quelques-uns ont été réalisés durant l'enquête proprement dite pour élucider les nouvelles pistes de recherche qui ont émergé. Les entretiens non-directifs ont été réalisés avec différentes sources potentielles d'informations dont les experts sur la thématique notamment les chercheurs-universitaires, les responsables d'organisation *zémidjan* et les décideurs politiques.

3.2.4.2.2.3. Interviews individuelles approfondies

Les interviews individuelles approfondies ont été des entretiens semi-directifs réalisés sur la base du guide d'entretien comportant des points de discussion organisés autour des sous-thématiques du sujet. À cet effet, trois guides d'entretien ont été conçus spécifiquement pour les leaders d'organisation, les décideurs politiques et les PTFs. Sur le terrain ils ont été adaptés pour les interviews avec les conducteurs de taxi-moto et chercheurs universitaires auxquels la cible initiale a été élargie compte tenu de la qualité des informateurs.

Les principaux axes de discussion ont porté sur la socio-histoire du *zémidjan* ; les enjeux et stratégies d'actions dans la dynamique organisationnelle de la corporation ; les différents intervenants ; les politiques publiques à l'endroit des taxis-motos et les rapports de la corporation à l'État ; la perception des différents groupes cibles sur le mouvement corporatiste des *zémidjan* et leurs interrelations avec les autres sphères de la vie socio-politique ; l'influence des actions collectives des *zémidjan* sur les agendas de leurs partenaires stratégiques.

Principale activité réalisée au cours de la première opération de collecte d'informations de l'enquête de terrain, elle visait initialement les leaders d'organisation, les décideurs politiques et les PTFs. Mais sur le terrain, elle a touché également quelques conducteurs de taxi-moto non

leaders qui ont été repérés lors des focus group en raison de leurs trajectoires, de leurs histoires de succès/échec ou encore de leur engagement dans la vie associative. En croisement avec les observations et la recherche documentaire, ces interviews ont circonscrit le terrain pour les entretiens biographiques et les études de cas.

3.2.4.2.2.4. Entretiens biographiques

Les entretiens biographiques menés exclusivement avec les acteurs de taxi-moto, leaders d'organisation et *zémidjan* individuels, ont été des échanges ouverts, approfondis et compréhensifs où « chaque entretien biographique est une mise en forme argumentée d'un parcours » tel que souligné par Dubar & Nicourd (2017 : 72) en s'appuyant sur Demazière (2007). Dans cette optique, les échanges ont été orientés pour recueillir auprès de ces acteurs des éléments descriptifs et explicatifs (i) de leurs carrières en se basant sur leurs itinéraires professionnels et leurs environnement relationnel ainsi que (ii) sur leurs trajectoires professionnelles en vue de mettre en évidence l'évolution des positions sociales des leaders dans différentes sphères à partir ou à l'arrivée dans la sphère corporative.

Les données biographiques ont été produites à partir de récits de vie et d'entretiens narratifs de reconstitution de parcours relatés directement par les concernés ou reconstitués par d'autres. Elles ont permis de partir d'analyses empiriques, pour « montrer comment les parcours individuels, s'éclairent en étant reliés à des processus sociohistoriques et comment, inversement, ces processus peuvent se comprendre à partir de l'analyse de leurs traductions individuelles ». La conduite de ces entretiens a respecté la double temporalité diachronique et synchronique. Cela a été appréhendé sur « un mode rétrospectif » des échanges (Dubar et Nicourd, 2017 : 73).

Il faut souligner que la démarche biographique a été utilisée pour explorer des sous-thématiques qui se sont avérées complexes du fait de leurs fortes potentialités subjectives.

3.2.4.2.2.5. Conversations informelles

La réalisation des entretiens sur le terrain n'a pas toujours été empreinte de formalisme. Le protocole de réalisation d'un entretien formel passant par l'acquisition du consentement, l'enregistrement, l'annonce d'une durée estimée de l'entretien, voire l'énonciation des principaux points de discussion font ressentir chez certains enquêtés une situation d'interrogatoire. Cela a parfois un effet inhibiteur sur leur liberté d'expression. La création dans ces cas d'un cadre anodin pour une seconde partie de ces échanges est initiée autant que faire

se peut. La richesse de ces types de données sur un terrain anthropologique n'est plus à démontrer.

Aussi, pour des besoins d'approfondissement des discussions avec certains participants aux focus groups, des échanges ont-ils été prolongés avec eux plus tard par des conversations informelles à défaut de les prendre en entretien individuel approfondi. Des rencontres fortuites ou opportunes, à la faveur de divers événements (dissémination, atelier de formation, manifestations publiques, etc.), ont favorisé ce type d'échanges avec des leaders d'organisation, décideurs politiques et PTFs. Ces espaces ont offert l'occasion de creuser un peu plus avec eux des aspects qui paraissent sensibles à aborder ou à leur donner l'opportunité de relativiser leur position initiale sur certaines questions.

A l'issue du terrain, il a été dénombré une douzaine de conversations informels dont six avec les leaders, quatre avec les conducteurs de *zémidjan*, avec un décideur et avec un PTF.

3.2.4.2.2.6. Entretiens de groupes

Quelques entretiens ont été collectifs sur le terrain. Ils ont été généralement l'initiative des informateurs. Cela a été le cas lorsque l'ancien chef du service chargé des relations avec les taxis-motos de la mairie de Natitingou qui avait fait l'entretien exploratoire a accepté de participer à l'entretien approfondi, sur insistance de sa toute nouvelle remplaçante au poste auprès de qui elle nous a mis en contact, lors du deuxième passage dans la localité pour l'enquête. De la même façon, j'ai fini par m'apercevoir, à force de familiarité et de complicité intelligente dans le développement de ma « politique de terrain », au sens de Olivier de Sardan (2017 :39), avec le président de la plus grande et plus ancienne organisation de *zémidjan* de Parakou que celui-ci a pour habitude de ne pas tenir seul les entretiens formels concernant son organisation. Beaucoup de raisons justifient cette position et il n'a pas manqué d'arguments pertinents chaque fois pour que l'entretien individuel négocié avec lui se réalise en groupe. Du besoin de l'assistance de certains collaborateurs pour les recours aux sources administratives, à la nécessité de faire l'entretien avec le porte-parole de son organisation qui a plus géré les relations publiques de l'organisation, au cours de la dernière année de terrain, à cause des représailles professionnelles dont le président a fait l'objet du fait du positionnement partisan de son organisation. Seul l'entretien biographique et les conversations informelles avec lui ont pu se dérouler en tête à tête. Pour être plus complet sur les situations dans lesquelles sont advenus les entretiens de groupe, il est arrivé que la seule possibilité qui était offerte avec une institution de PTF, dans la période de réalisation des entretiens approfondis, ait coïncidé avec

le créneau d'une séance de travail de l'informateur clé avec ses collaborateurs qui ont aussi des connaissances sur la thématique de recherche. D'une manière naturelle, la présence des collaborateurs dans la discussion a été imposée dans la perspective de leur contribution aux échanges.

Ces entretiens initialement prévus pour être individuels ont été de cette manière convertis en entretien de groupe. Ces entretiens de groupe se sont avérés pertinents par la qualité des données produites dans l'effort de précision qui en a découlé à travers les divergences, nuances et convergences dont les participants ont souvent fait preuve dans leurs points de vue.

3.2.4.2.2.7. Focus group discussion

Le focus group a été le mode privilégié de collecte des données auprès des conducteurs de taxi-moto. Un focus group a été organisé par le centre urbain réunissant entre six et douze participants. La sélection des panels de participants s'est faite suivant des critères pour couvrir les divers profils de *zémidjan* en fonction de sa relation de travail (auto-employé ou employé), de sa participation à la vie associative (membre ou non membre d'organisation), de son âge, de son principal parc d'attachement ou non, de la durée dans le travail, etc. Seuls les *zémidjan* qui se reconnaissent comme des professionnels ont été pris en compte.

Une fiche de screening a été utilisée pour la composition des panels. L'animation des séances de discussion a été assurée par le chercheur et l'équipe d'animation a été complétée dans chaque localité par ses assistants. Un guide de discussion sans une structuration dirigiste a servi à orienter les débats.

En dehors des conducteurs, un focus group a été réalisé avec les leaders en l'occurrence le Bureau du SYNCOTAMOB à Kandi. Le président de l'unique association de la ville a préféré que notre entretien se passe avec tous les membres présents de son bureau ; ce qui a finalement été organisé sous forme de focus group.

3.2.4.2.2.8. Études de cas

À partir de la convergence des données d'observation, d'entretien, de focus group et l'analyse de manifestations collectives des études de cas illustratifs des dynamiques examinés ont été réalisées. Un à deux cas permettant d'approfondir l'analyse des questions d'intérêts collectifs, les dynamiques de pouvoir et les rationalités qui gouvernent les actions collectives des acteurs

de taxi-moto ou encore les processus ayant abouti à des changements des conditions dans la corporation ont été réalisés par localité.

Les études de cas ont été utilisées pour éclairer les particularités et refléter la diversité de notre terrain. Néanmoins, de ces particularités relatives à des événements collectifs locaux ont résulté des conclusions qui ouvrent sur le contexte social plus large en faisant ressortir des interactions particulières autour d'enjeux corporatistes globaux pour y déceler les logiques sociales qui gouvernent les initiatives corporatistes, les normes pratiques en usages, les stratégies d'actions les plus récurrentes ou encore les influences réciproques des environnements internes et externes.

Les études de cas ont apporté un éclairage sur les acquis de la corporation. Par l'analyse croisée des situations entre les localités, elles ont rendu compte de la diversité des formes d'utilisation de l'espace politique dans les processus qui ont abouti à ces acquis.

3.2.4.2.3. Collecte de données secondaires

Une partie de l'enquête de terrain a concerné la collecte des données secondaires. Elle a été effectuée auprès des organisations de travailleurs et des acteurs institutionnels produisant des données en lien avec la thématique de recherche. Les données ont été recueillies auprès des administrations communales (services économiques et marchands, les services statistiques, etc.), COSI Bénin, CSPIB, CSA Bénin, CGTB, UNSTB, CSTB, LARES, CNV International, FES Bénin, etc.

Une bonne partie du corpus de données recueillies dans ce cadre est quantitative. Elles sont issues des bases de données des recensements nationaux et autres enquêtes nationales réalisées par l'INSAE ; et celle de l'enquête nationale sur les taxis-motos réalisée en janvier 2018 pour la DGAE par une équipe d'experts à laquelle nous avons apporté un appui technique.

Il faut préciser que la principale source de données quantitatives exploitées a été l'enquête quantitative réalisée par le programme courant octobre et novembre 2015 sur l'influence politique des organisations de travailleurs informels au Bénin et qui a couvert partiellement notre champ d'investigation le taxi-moto dans la ville de Cotonou.

3.2.4.3. Conduite de l'enquête de terrain

Les travaux de terrain ont été conduits par moi-même à toutes les étapes. L'appui d'assistants de terrain a été recouru dans la réalisation de certaines tâches opérationnelles. A cette fin, trois

assistants de recherche ont été recrutés et formés dont un pour chaque site en dehors de Cotonou. Il s'agit de personnes ayant un niveau d'instruction supérieur ou égal à la licence, une expérience confirmée dans la collecte de données empiriques et capables de traduire correctement les questions dans les principales langues des localités parcourues. Pour leurs principales tâches, ils ont servi de guides interprètes pour la facilitation de l'identification des cibles et le déroulement des interviews en langue locale si c'est la préférence des enquêtés. Ils ont réalisé également des séquences d'observation des événements de campagne impliquant les *zémidjan* sur les différents sites au cours des élections présidentielles. Enfin, les assistants ont contribué à la transcription de certains entretiens notamment ceux réalisés en langue locale.

3.2.5. Exploitation et analyse des données

L'exploitation et l'analyse des données ont été faites en plusieurs étapes.

3.2.5.1. *Traitement des données primaires*

Le traitement des données a été manuel et informatique. Le dépouillement manuel a été réalisé à l'aide d'une grille thématique. La saisie et la mise en forme des textes ont été faites sous le logiciel Word et ont concerné aussi les données secondaires. Les calculs, les tabulations et les graphiques ont été produits en partie sous Excel. Le reste du traitement statistique en vue de l'analyse a été réalisé par le logiciel SPSS 21.0.

Le traitement n'a pas été fait de manière globale, mais chaque information primaire collectée a subi un traitement séquentiel approprié pour faciliter l'analyse. Cela a été un processus de documentation et archivage des notes de terrain, des supports audio, et tout document spécifique aux entretiens suivi de la transcription des supports audio et de la saisie des notes écrites.

3.2.5.2. *Analyse des données*

En adéquation avec l'orientation anthropologique de la recherche, l'analyse de contenu et la triangulation ont été la principale méthode d'analyse des données. L'analyse de contenu a été effectuée pour les données qualitatives (Van Campenhout & Quivy, 2011 : 206). Le tri thématique a été réalisé à l'aide d'une grille d'analyse pour ressortir les principaux thèmes, leurs récurrences et leurs convergences ainsi que les contradictions des discours.

La triangulation des informations provenant de diverses sources et portant sur une même variable, indicateur ou hypothèse, a permis de faire le croisement des explications « émiques » du corpus de données issu des discours des acteurs d'un même groupe cible, dans un premier temps, puis avec les discours des autres groupes cibles, dans un deuxième temps. Dans un

troisième temps, le corpus de données discursives a été croisé avec les données observationnelles et les explications éthiques de la revue documentaire. La consolidation des similitudes et des différences entre sources d'information a conforté les analyses.

Les données quantitatives, autres que celles de l'enquête quantitative du programme, ont fait l'objet d'analyses secondaires. L'analyse secondaire a été « la réutilisation de sources statistiques, produites à d'autres fins que celles de la recherche, pour des objectifs de description ou d'explication, généralement de type causal » Dubar & al. (2015 : 166).

Au fur et à mesure que les analyses étaient produites, elles ont servi à la rédaction d'articles et de communications pour des ateliers internes du programme de recherche ou pour des rencontres scientifiques internationales.

3.2.5.3. Discussion des résultats préliminaires et rédaction de la thèse

La rédaction de la thèse a été progressive dans un processus itératif entre les opérations de collecte des données de terrain au Bénin et les séjours de travaux de laboratoire à l'ASC Leiden. Entre les analyses préliminaires et cette version de la thèse défendue, il y a eu plusieurs occasions de discussion des résultats.

Dans la démarche collective au sein du programme, les résultats préliminaires ont été présentés et discutés lors des ateliers de travail internes du consortium de recherche. Ces premiers résultats ont été également discutés en externe avec l'ensemble des parties prenantes du programme de recherche lors de la revue à mi-parcours le 14 Avril 2016 et lors des conférences de dissémination à Cotonou le 06 Mars 2017 et à Parakou le 29 Mars 2017. Au-delà du rôle de discussion des résultats préliminaires par les universitaires et parties prenantes membres du consortium mais également par les parties prenantes de diverses origines, ces ateliers et conférences ont été des espaces de collecte d'informations. Ils ont permis de recueillir les points de vues des parties prenantes et les explications des acteurs pour mettre à l'endroit la compréhension à avoir de certains processus ressortis par les analyses.

Les rencontres scientifiques internationales ont été aussi des cadres de présentation et d'échanges sur les analyses partielles. Cela a été le cas à la conférence de ECAS 2017 (7th European Conference on African Studies) sur « Urban Africa - Urban Africans : New encounters of the rural and the urban », à Basel (Suisse) du 29 juin au 1 Juillet 2017 ; à l'atelier de travail "Surviving the city. Learning from Africa. The political relevance of informality", organisé à Milan (Italie) les 04 et 05 Avril 2019 par Feltrinelli Foundation, Polytechnic de

Milan et L'Orientale University de Naples ; au colloque international : « La sociologie et l'anthropologie au cœur du développement » organisé en hommage aux anciens professeurs du Département de Sociologie-Anthropologie de l'Université d'Abomey-Calavi du 10 au 12 Avril 2019 sur le campus d'Abomey-Calavi (Bénin) ; et au colloque : « La jeunesse en Afrique francophone : des engagements à l'affirmation du sujet », organisé par le Comité de Recherche 28 Sociologie de la jeunesse, de l'Association Internationale des Sociologues de la Langue Française (AISLF) à Abomey-Calavi (Bénin) du 10 au 12 Juillet 2019.

Les explications « émiqes » des parties prenantes et commentaires recueillis dans ces différents cadres ont servi de points de repère importants dans la rédaction finale du document. Plusieurs chapitres, dans des proportions variables, ont été rédigés à partir des articles en cours de publication et des communications présentées à ces rencontres.

Ce chapitre méthodologique clôture la partie conceptuelle du travail. À sa suite, la partie empirique débutera par le chapitre IV qui aborde la genèse du *zémidjan* au Bénin. Dans une démarche socio-historique, il explore les racines historiques de l'activité et les grandes étapes de sa transition vers une occupation professionnelle.

**DEUXIEME PARTIE : STRUCTURATION SOCIALE ET ORGANISATIONNELLE
DE LA CORPORATION DES ZÉMIDJAN**

CHAPITRE IV : SOCIO-HISTOIRE DE LA CORPORATION DES TAXIS-MOTOS "ZÉMIDJAN" AU BÉNIN

Ce chapitre propose de faire la genèse du *zémidjan* en République du Bénin. La compréhension du processus d'apparition du taxi-moto va concourir à mieux appréhender ses manifestations contemporaines abordées dans les chapitres suivants. L'approche socio-historique a été adoptée en vue de « mettre en lumière l'historicité du monde dans lequel nous vivons, pour mieux comprendre comment le passé pèse sur le présent » (Elias, 1969, cité par Noiriel, 2006 : 4). Il s'agit d'explorer les transformations successives de la pratique sociale originelle ainsi que celle des contours du travail de taxi-moto qui en est issue. Comment une activité de débrouille, produit de l'ingéniosité opportuniste et spontanée de la main d'œuvre urbaine (Gourmelen & Le Roux, 2011 ; Touré, 1985), a-t-elle amorcé des « dynamiques professionnelles, entendues comme des changements dont l'enjeu est la transformation significative de la définition du travail effectué par une catégorie de travailleurs » (Boussard, Demazière & Milburn, 2010 : 19, cité par Dubar & al., 2015 : 288) ? Les origines du taxi-moto, dont l'utilisation dans le service de transport urbain paraît récente, sont documentées dans la littérature. Son histoire a été retracée à partir de la littérature existante et du corpus de données empiriques produites par les entretiens avec des anciens conducteurs de taxi-moto qui font partie des tout premiers à embrasser la carrière.

Au Bénin, jusqu'à la fin de la première moitié des années 1980, en dehors de Porto-Novo où les taxis-villes étaient en très forte concurrence avec les *zémidjan*, le service de transport public urbain était assuré par les taxis-villes et les bus. Mais, cette situation a vite évolué sous la crise socio-économique à la fin des années 1980. Le tournant important que représente la fin de l'État jacobin, entraînée en partie par cette crise, dans l'histoire politique du Bénin, tel qu'il a été précédemment indiqué, a eu une influence sur la trajectoire historique du *zémidjan*. Les changements dont cela a été porteur n'ont donc pas affecté que la sphère politique. L'engagement du pays sur la voie du libéralisme économique par la conférence nationale de février 1990, qui a matérialisé le début de l'ère démocratique, ainsi que les Programmes d'Ajustement Structurels (PAS) successifs adoptés par les gouvernements ont généré une reprise économique déjà dès les premières années. Sauf que leurs effets au plan du travail ont surtout été poussifs. Il a été enregistré, au contraire, un allongement de la crise de l'emploi. Conformément au paradigme libéral, l'apologie de l'entrepreneuriat en tant qu'issue salvatrice à la crise de l'emploi et à la pauvreté est devenue centrale dans les discours et orientations politiques. Dans cette nouvelle impulsion entrepreneuriale, certaines activités de débrouille,

informelles et presque clandestines, qui ont émergé durant la crise socio-économique des années 1980, se sont inscrites dans des dynamiques d'organisation corporative pour assurer pleinement le rôle d'acteur du développement. Le *zémidjan* a subi de telles mutations qui a influencé l'évolution de son statut dans l'occupation professionnelle.

4.1. D'UNE PRATIQUE RURALE À UNE ACTIVITÉ DE DÉBROUILLE

4.1.1. Origines rurales du *taxi-kanan*

Le phénomène de *zémidjan* a ses racines historiques dans une pratique sociale qui avait cours à Adjarra, dans la banlieue de Porto-Novo, la capitale administrative et politique du Bénin (Agossou, 2003 ; Diaz-Olvera & al, 2015 ; Leité, 2010 ; Tossou, 1993). En effet, l'une des principales activités traditionnelles des femmes de cette communauté rurale, pour contribuer à la production des ressources économiques de la famille, était la transformation et la commercialisation des produits agricoles dans les marchés périphériques du centre urbain de Porto-Novo. L'industrie artisanale agro-alimentaire locale était réputée pour la production du *Kanan*. Dérivé du maïs, le *kanan* est l'aliment de base des groupes socio-culturels dominants de la région. Il était de ce fait produit en quantité importante pour alimenter les marchés du centre urbain de Porto-Novo. Le transport de la production les jours de marché était assuré par les hommes de la famille au moyen de leur bicyclette, compte tenu du poids des marchandises, d'après les informateurs. En cas d'empêchement des hommes d'une famille, ceux d'une famille voisine assuraient cette tâche masculine dans une solidarité agissante généralement retournée sous la même ou sous une autre forme. Il ne s'agissait donc pas au début d'une activité rémunératrice de transport de marchandise, encore moins de personnes. Calixte Tossou (1993 : 9) a indiqué que les insuffisances dans la réciprocité de cette solidarité ont été à la base de sa mutation en un « service payant » ; ce qui a donné naissance au « *taxi-kanan* ».

4.1.2. *Taxi-kanan* : la naissance d'une activité de débrouille

La dénomination *Taxi-Kanan* ressort à la fois le caractère du service payant (par le mot **taxi**) et le champ d'exercice fondamental de l'activité qui maintient le lien avec la pratique sociale de laquelle cela découle (le transport du *Kanan* des lieux de production vers les marchés). Cette mutation en *taxi-kanan* marque la naissance d'une activité de débrouille du même type que les petits métiers décrits par Abdou Touré (1985) dans le contexte de la crise économique à Abidjan au début des années 1980. De nombreuses personnes ont trouvé le moyen d'exploiter de manière ponctuelle leur vélo les jours de marché pour se procurer des revenus en proposant leur service de transport de toutes sortes de marchandises à moindre coût aux bonnes dames

commerçantes. S'étant avérée lucrative, l'activité est devenue l'occupation à temps partiel pour de nombreux jeunes gens qui y ont fait une source de revenus. Elle s'est ainsi répandue dans toute la région de Porto-Novo dans les années 1960 (Leite, 2010). Les *taxi-kanan* assuraient le transport public des marchandises et par la suite des personnes jusqu'à l'arrivée des taxis-villes (autos-taxis).

L'histoire du taxi-moto est aussi celle de l'évolution du matériel de transport qui représente le moyen de production de cette activité. Dans cette période, le moyen de locomotion le plus usuel dans le milieu après la marche était le vélo. Certains modèles de vélo plus appropriés au transport de marchandise étaient utilisés par les *taxi-kanan*. Il était aménagé sur ces engins des porte-bagages pour faciliter le transport de lourdes charges pouvant atteindre les 200 kg, soit deux sacs de 100 kg de maïs. Leite (2010) a indiqué les grandes bicyclettes de marque britannique « Raleigh », alors que Tossou (1993) parle plutôt de bicyclette de marque « Hercule » plus adaptée au transport de marchandises. Une mutation importante est intervenue avec l'entrée dans l'activité des motocyclistes. Les opinions des auteurs ne sont pas toujours précises sur l'année de démarrage du taxi-moto. Calixte Tossou (1993) situe son apparition vers le milieu du 20^{ème} siècle. Sans plus de précision, Emma-Christiane Leité (2010) parle de l'entrée des engins motorisés dans l'activité dans les années 1970. Cet avis concorde avec celui de Soulé & Kokou (2008 : 2) qui ont affirmé que c'est à partir de la seconde moitié des années 70 que les vélomoteurs prendront la place des *taxis-kanans*. Noukpo Agossou (2004) a été plus précis en affirmant que les premiers taxis-motos sont apparus en 1976 (p.135). En confrontant ces informations avec celles des sources orales, le milieu des années 70 est fort probablement celui de l'avènement du taxi-moto en République du Bénin.

Dans le milieu des acteurs de taxi-moto dans la région de Cotonou et Porto-Novo, un nom est resté attaché à cette évolution. Jules Ahotin, originaire d'Adjarra, est considéré par ses pairs comme le premier à avoir eu l'initiative d'utiliser une moto en remplacement de la bicyclette. La légende raconte que l'intéressé était dans des activités transfrontalières entre le Bénin et le Nigéria. Suite à la perception d'une tontine³⁸, il a acquis une moto Yamaha 100 à des fins d'utilisation commerciale. Le premier passager dame qu'il a transporté, arrivée à destination, a fait des commentaires en langue locale *goungbé* sur le rebondissement énergétique de la moto chaque fois que le conducteur donne un coup d'accélérateur. Elle aurait tenu les propos :

³⁸ Groupement d'épargne et de crédit très courant pour combler l'absence de système financier décentralisé.

« Attends pour me reprendre avec ton *djanhoun djanhoun*. » ; imitant la réaction de la moto. Ce sont ces mots qui ont été transformés : « la moto qui prend *djanhoun djanhoun* », « prends moi *djanhoun djanhoun* » ; et finalement c'est devenu *zémidjan*. La traduction littérale du nom est « Prends moi avec énergie » ; d'autres disent « Prends moi vite ».

Les premières vagues de conducteurs de moto-taxi étaient des jeunes de retour de la migration de travail au Nigéria voisin d'où ils reviennent avec des motos de marque japonaise (Suzuki, Yamaha, Honda, Kawazaki ...). La rentabilité de l'activité a attiré de nombreuses personnes à y investir, en dépit du flou qui apparaissait sur sa nature légale ou illégale lors des contingences avec les autorités locales, principalement les forces de l'ordre.

Du *taxi-kanan* on est passé de la sorte au taxi-moto. Une véritable activité de débrouille qui a occupé de plus en plus de jeunes et qui permettait aux propriétaires de moto d'en tirer aussi des revenus par la pratique de location de moto sur une base journalière, à la main d'œuvre urbaine sans emploi en quête d'occupation. Une nouvelle mutation intervint dans la structure économique de l'activité : les conducteurs sont de moins en moins propriétaires de leurs instruments de travail. Les coûts élevés des nouvelles motos de marques japonaises de seconde main (d'occasion) importées par bateau et achetées au Nigéria, en remplacement des vélos, n'étaient pas à la portée de la grande majorité de la main d'œuvre urbaine au chômage qui sont les premiers conquérants des petites activités économiques de débrouille (Ayimpam, 2014 ; Gourmelen & Le Roux, 2011).

Au-delà de la traduction littérale, le nom traduit aussi bien le caractère rapide et prompt du taxi-moto par rapport au *taxi-kanan* que son caractère énergique et vif pour les bonnes dames commerçantes qui étaient les cibles originelles. La dénomination dénote enfin un manque de confort par rapport aux taxis-villes qui étaient déjà apparus à Porto-Novo. Devenue une activité largement adoptée par la main-d'œuvre masculine juvénile de la banlieue et du centre urbain de Porto-Novo, elle s'est rapidement répandue par diffusion dans les grands centres urbains du pays dès la fin des années 1980.

4.1.3. Crise socio-économique et généralisation du *zémidjan*

4.1.3.1. Transport public sous monopole des opérateurs privés avant la crise

Les taxis-villes firent leur apparition au début des années 1960 dans la métropole économique Cotonou. Ils ont gagné progressivement les autres grands centres urbains qui symbolisaient l'essentiel du tissu urbain. Le transport public interne de la capitale, Porto-Novo, du doublet

urbain du centre du pays, Abomey-Bohicon, et du pôle économique du septentrion, Parakou, étaient desservis sur leurs principales artères par les taxis-villes. Ces voitures deux chevaux de couleur jaune avec le capot et la malle arrière peints en vert constituaient la grande majorité du parc automobile des taxis-villes. À Cotonou, ils avaient été rejoints en 1978 dans la délivrance du service par les bus de la Société des Transports Provinciaux de l'Atlantique³⁹ (STPA). Ces bus de la société d'État de transport public avaient introduit la concurrence dans le transport urbain pour favoriser le déplacement à moindre coût. Cette concurrence n'a duré qu'une décennie puisque la STPA fit faillite et sa privatisation est intervenue en 1986 (Alonmadon & Apaloo, 2009). Cet événement marque définitivement le retrait de l'État de la délivrance du service public de transport dans toutes les villes. Les opérateurs privés de taxis-villes avaient repris l'entièreté du contrôle du service, excepté bien sûr à Porto-Novo.

Toutefois, un fait important qui mérite d'être souligné, puisqu'il se reproduira à des nuances près dans le développement du taxi-moto, est le lien étroit qui existait entre les secteurs public et privé autour des opérateurs de taxi-ville. Selon divers informateurs, les crédits mis en place par le gouvernement vers la fin des années 1970, à travers la Caisse Nationale de Crédits Agricoles (CNCA)⁴⁰, qui était censée faire des crédits aux agriculteurs, ont été contractés en grande partie par des fonctionnaires de l'État en quête de revenus complémentaires. Beaucoup parmi eux ont investi dans l'achat de taxi-ville comme activité génératrice de revenus. À cette époque, la journée de travail dans l'administration publique était continue de 07 heures du matin à 14 heures dans l'après-midi. Pour une meilleure rentabilité de cette activité secondaire, ces fonctionnaires contractaient avec un chauffeur professionnel qui conduisait le taxi de 06 heures à 15 heures. Le propriétaire fonctionnaire, à la fin de sa journée de travail formel, prend le relais autour de 16h et conduit lui-même en tant que taxi-*man* clandestin dans l'après-midi et dans la soirée. Puisque dans la période il y avait une interdiction aux agents de la fonction publique d'opérer dans le secteur privé, des prête-noms ont servi d'écran. Les taxis étaient souvent immatriculés au nom des conjointes ou compagnons de ces fonctionnaires taxi-*men* informels. C'est évidemment à cette pratique que renvoie l'allusion de Tossou (1993 : 8) qui met en relief le fort taux de féminisation du droit de propriété sur les taxis-villes d'immatriculation antérieure à la période de libéralisation économique à partir de 1990 qui contraste avec la forte proportion de propriétaires de sexe masculin qu'il a noté au début des années 1990.

³⁹ La Société des Transports Provinciaux de l'Atlantique "STPA" a été créée par l'Ordonnance N° 78-23 du 5 août 1978.

⁴⁰ La Caisse Nationale de Crédits Agricoles (CNCA) a été créé en 1975.

4.1.3.2. *Crise de l'emploi dans un contexte de forte concentration urbaine de la main d'œuvre*

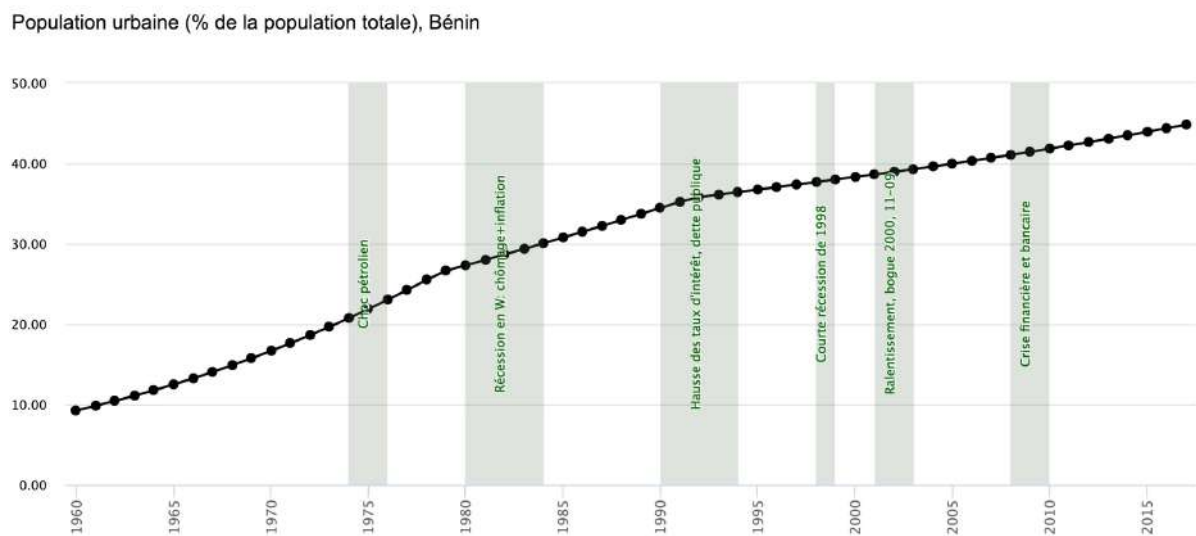
D'une manière conséquente, il faut revenir au contexte de crise socio-économique qui a affecté le Bénin entre les années 1980 et 1990 pour comprendre son rôle catalyseur dans l'expansion rapide du *zémidjan*. Le monde en général et les pays en développement d'une manière particulière, ont été secoués au plan économique par les chocs pétroliers de 1973 et 1979. Ces chocs sont intervenus à un moment où la mauvaise gouvernance du régime au pouvoir a mis le Bénin en faillite précipitant ainsi le pays dans la crise mondiale. Déjà l'État providence a été instauré avec l'orientation à vouloir assurer tous les services au lendemain des indépendances ; ce qui n'est pas en concordance avec les ressources disponibles. L'instauration de l'État jacobin par le régime socialiste du 30 novembre 1975 a compliqué un peu plus les choses. La nationalisation des sociétés privées et la gestion confiée à des cadres de la fonction publique n'ont pas apporté les résultats escomptés. « Le mode de gouvernance étatique où la délivrance des services publics est assurée par le monopole de l'État a entraîné la faillite des États empreint de patrimonialisme » (Bayart, 2006). Les externalités négatives de cette situation néfaste, dans les années 1980 et 1990, ont abouti à la crise économique qui s'est installée dans la durée.

Une caractéristique majeure de cette conjoncture défavorable sans précédent a été la crise de l'emploi. À divers endroits de la sous-région, ses effets ont induit diverses adaptations de la main d'œuvre active. Le "petit peuple abidjanais", par exemple, a fait « montre d'une imagination extrêmement positive que les faits divers alimentés par quelques déviants ne sauraient remettre en cause » ; démontrant ainsi « la véracité de la maxime qui veut que la nécessité soit mère d'ingéniosité » (Touré, 1985 : 8). L'ingéniosité de la main d'œuvre informelle urbaine qui constitue la population de "petits débrouillards" s'est révélée à travers les petits métiers que constituent les activités de débrouille (Gourmelen & Le Roux, 2011 ; Touré, 1985). Quelque part d'autre, dans la ville de Kinshasa où la crise est devenue aigüe en se prolongeant sur plus d'une vingtaine d'années, la « débrouille et la sociabilité » représentent « le quotidien partagé entre la recherche d'un minimum vital et la recherche du bonheur » de la population urbaine⁴¹. À partir du champ de l'économie informelle, Ayimpam (2014) a appréhendé l'univers de débrouille qui est devenu chez les kinois un état d'esprit généralisé, un marqueur de l'identité citadine qui traverse tout l'espace social de la ville.

La conjoncture, l'appellation de la crise qui a été adoptée dans les pays francophones ouest-africains, s'est manifestée avec sévérité au Bénin à partir de la seconde moitié des années 1980.

⁴¹ Wautelet Jean-Marie, préface de Ayimpam S. (2014).

Elle intervient à un moment où le contexte de travail était marqué par une forte tendance de migration urbaine de la main d'œuvre. Les migrations de travail enregistrées depuis la seconde moitié des années 1950 avaient fortement influencé le fait urbain. L'évolution de la population urbaine du Bénin entre 1960 et 2015 présente une croissance progressive (voir Figure 3). Les données utilisées par Perspective monde de la Banque Mondiale concordent avec les statistiques de l'Institut National des Statistiques et Analyse Économique (INSAE) qui indiquent que la population urbaine est passée de 9,3% en 1960 à 44,6% au dernier recensement général de la population en 2013 (INSAE, 2017 : 12).



Source : Banque Mondiale, Perspective monde, date de consultation : 19/09/2018⁴²

Figure 3 : Courbe d'évolution de la population urbaine du Bénin entre 1960 et 2015 affichant les périodes de récessions globales

L'allure de la courbe montre que la croissance urbaine a été plus prononcée au cours des décennies 1960 et 1970. L'accroissement plus élevé enregistré jusqu'à l'année du deuxième choc pétrolier (de 9,3% en 1960 à 26,7% en 1979) semble légèrement ralenti entre 1979 et 1992. Ce ralentissement apparent ne change pas véritablement les tendances car l'urbanisation a atteint un taux de 35,8% en 1992. Par ailleurs, sur la période 1979-1992, on assiste à un développement des villes moyennes qui ont vu leur nombre passer de 20 à 48 (INSAE, 1994). C'est la période d'étalement de la ville de Cotonou vers les localités rurales périphériques (Abomey-Calavi et Sèmè-Kpodji).

⁴² <http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/tend/BEN/fr/SP.URB.TOTL.IN.ZS.html>

Cette dynamique urbaine dans la période précédant la crise socio-économique avait pour principale origine l'attrait des populations actives pour les opportunités d'emploi et d'affaires dans les grandes villes. L'analyse des données des recensements généraux de la population de 1979 et 1992 ont permis à l'INSAE de fournir une compréhension plus approfondie de la situation. En effet, entre 1955 et 1961, les travaux de réalisation de plusieurs infrastructures dans la ville de Cotonou (Le port, le Centre National Hospitalier, la Présidence de la république...) ont engendré une arrivée massive des ouvriers qualifiés et non des villes secondaires périphériques (Ouidah, Abomey) et même la capitale Porto-Novo (Glèlè, 1967, cité par INSAE, 1994 : 87). Les artisans, commerçants et d'autres catégories professionnelles ont suivi les ouvriers. Selon le rapport de l'INSAE, « au moment de l'indépendance du pays en 1960, la situation sociale se caractérisait par une concentration des investissements socio-économiques à Cotonou et dans une moindre mesure à Parakou » (INSAE, 1994 : 84-85). Les villes de Cotonou, Porto-Novo et Parakou se distinguaient du reste non seulement à cause de leurs fortes populations mais parce qu'elles concentraient la plupart des infrastructures socio-économiques. Par contre, les conditions de travail en milieu rural étaient archaïques avec de faibles productivités. L'instabilité politique post-indépendance, entre 1960 et 1972, a empiré ces conditions car elle n'a pas permis aux gouvernements d'élaborer des politiques d'accompagnement en faveur de la production rurale. Le régime révolutionnaire relativement plus stable qui a suivi à partir de 1972, a procédé à la nationalisation de la plupart des sociétés sur place dès l'adoption de l'idéologie marxiste-Léniniste en 1975. Le gouvernement révolutionnaire a pu ainsi offrir l'emploi à tous les diplômés de l'Université entre 1975 et 1985. La multiplication des entreprises publiques et parapubliques a également créé un marché de travail potentiel à la main d'œuvre non universitaire, qu'elle soit qualifiée ou non. La plupart de ces entreprises d'État se trouvant dans les trois grandes villes, la migration de la population s'est poursuivie vers ces pôles économiques.

Eu égard à cet aperçu, le marché du travail était concentré dans les grandes agglomérations urbaines. Cela va sans dire que les premiers effets de la crise sociale ont été ressentis par la main-d'œuvre urbaine. On peut citer quelques manifestations entre 1986 et 1992, même si des sources économiques indiquent clairement que les premiers signes de la crise économique étaient ressentis à partir de 1982 en évoquant les faillites successives de nombreuses sociétés d'État. En 1986, les recrutements à la fonction publique ont été gelés par le gouvernement compte tenu des difficultés à faire face aux charges salariales. À partir de 1988, les principales banques ont fait faillite (BCB, BBD, CNCA). Il y a eu cessation des paiements par le trésor

public et les fonctionnaires de l'État ont connu des retards de salaires. En 1989, ils avaient accumulé jusqu'à huit mois de retard d'arriérés de salaires. La privatisation des entreprises publiques et parapubliques en faillite a causé l'augmentation du nombre de chômeurs. Pour couronner le tout, les Programmes d'Ajustement Structurels (PAS) imposés par les institutions de Bretton Woods contraignent l'État à réduire substantiellement son rôle de principal pourvoyeur d'emploi. Ils ont occasionné les départs ciblés (forcés) et volontaires parmi les agents de la fonction publique. Le pays a connu trois PAS entre 1989 et 1999 (BAD, 2003).

La récession économique s'était alors généralisée, réduisant la capacité du marché du travail à absorber la main-d'œuvre sans cesse croissante. Car, en dépit de l'arrêt des recrutements et de la mise au chômage de travailleurs, le mouvement migratoire de la population active vers les principaux centres urbains a continué. À ceux-ci il faut ajouter les diplômés formés sur place et qui rejoignent par milliers chaque année le marché du travail. La crise de l'emploi est là et va s'installer dans la durée. Puisque l'État providence instauré par le régime révolutionnaire n'était plus en mesure d'assurer toutes les fonctions sociales aux citoyens.

Les effets de la crise n'ont donc pas induit un renversement de la tendance migratoires de la main d'œuvre. En témoigne la croissance de la population urbaine qui est demeurée positive (Figure 3). La crise qui secouait le pays n'a pas épargné le milieu rural. L'idée de la main d'œuvre rurale qu'il serait plus facile de trouver en ville des opportunités de se débrouiller, afin de joindre les deux bouts en cette période de vache maigre, a maintenu la ville toujours attractive.

4.1.3.3. Zémidjan à la conquête de l'espace urbain

Comme partout ailleurs, en temps de crise, toutes les opportunités sont intelligemment exploitées par la main-d'œuvre urbaine au chômage pour se tirer d'affaire. Celle des grandes villes du Bénin n'a pas fait exception au principe. Dans la métropole Cotonou, en premier lieu, la masse plus densifiée de chômeurs au profil diversifié avait pour leitmotiv « la débrouille », bien entendu, pour survivre en attendant la sortie de crise.

Aussi, faut-il rappeler que d'une manière générale l'impulsion des petites activités informelles dans les pays en développement est en lien avec l'urbanisation (Bryceson, 2006 ; Lindell, 2010b). La croissance urbaine rapide souvent mal planifiée offre des passerelles d'éclosion du génie créateur de petites activités informelles de subsistance à la main d'œuvre urbaine en quête d'emploi. Les domaines de services publics mal assurés ou délaissés par l'État constituent des champs favorables au développement de telles initiatives informelles en apportant des formes

accommodées de réponses aux besoins des populations. Dans ce sens, la forte urbanisation enregistrée à Cotonou, Parakou et Porto-Novo, de même que le développement des villes secondaires ont créé un besoin de service de transport public au-delà de l'existant.

Le paysage urbain tel qu'il se dessine au début des années 1990 a été le résultat d'une péri-urbanisation qui a abouti à l'étalement des grandes villes sur les faubourgs périphériques (Delanne & Guingnido, 2003 ; Gnélé, 2010 ; Tossou, 1993). Sous la pression urbaine, des villes telles que Cotonou se sont étendues dans les zones impropres à l'habitation, non viabilisées donc sans voies d'accès aménagées. Les besoins de rattachement quotidien des banlieues, servant de cités dortoirs aux classes moyennes et nouveaux migrants, vers le centre urbain, lieux de concentration des services et activités économiques étaient croissants. L'allongement des distances avec l'étalement nécessitait des modes de déplacement conséquents. Or, la faillite de la société d'État STPA a restreint l'offre du service de transport public. Seuls les opérateurs privés de taxis-villes assuraient à ce moment le transport public sur les principales artères des grandes villes. La quasi-totalité des villes secondaires ne disposaient d'aucun système de transport public. Les conditions d'émergence des opérateurs informels du transport public dans les villes étaient donc réunies (Godard, 1983). L'alternative est venue de la ville de Porto-Novo avec le *zémidjan*. Attendu que les inventeurs de petites activités de débrouille analysent scrupuleusement la vie quotidienne pour y déceler les besoins afin d'y apporter les réponses correspondantes (Touré, 1985), le taxi-moto dans cette conjoncture a été une activité salvatrice spontanément propagée dans les autres villes par diffusionnisme (Agossou, 2003).

Il n'est pas facile de déterminer de manière précise le point de départ d'une activité dont l'on ne prend conscience de l'existence évidente que lorsqu'il prend de l'ampleur. Cependant, à partir des événements majeurs l'appréciation de l'intégration du taxi-moto dans le mode de transport public urbain montre qu'il n'a pas connu les mêmes difficultés selon qu'il s'agisse de la métropole Cotonou ou d'une autre ville à statut particulier comme Parakou ou encore de villes secondaires comme Natitingou et Kandi.

4.1.3.3.1. Difficile introduction du zémidjan dans la ville de Cotonou

La propagation du phénomène de *zémidjan* a touché en premier lieu la ville de Cotonou (Tossou, 1993). La capitale économique du Bénin, Cotonou, est localisée à une trentaine de kilomètres de la capitale administrative et politique, Porto-Novo, qui a constitué le point de diffusion du *zémidjan*. Les premières tentatives de pénétration de l'activité dans la métropole ont été confrontées, dans les années 1984 et 1985, à l'interdiction du Préfet de l'Atlantique, la

province administrative à laquelle appartenait Cotonou dans le découpage administratif de l'époque. Mais, plus tard, Cotonou a subi l'assaut des conducteurs de taxi-moto qui venaient de Porto-Novo par un mouvement pendulaire quotidien de travail, arrivant les matins pour travailler et repartant en fin de journée à leur ville de résidence Porto-Novo et sa banlieue. Repoussé dans les zones suburbaines au départ, le taxi-moto a fini par pénétrer le centre-ville.

Les décideurs politiques et leaders de *zémidjan* ont déclaré que son entrée dans la ville représentait dans un premier temps une alternative et une complémentarité aux bus et aux taxis-villes pour la desserte des secteurs qui étaient inaccessibles aux deux premiers modes de transport public cités. Dans leur relation concurrentielle, les débuts ont été quelque peu conflictuels. En témoigne le récit de ce leader de l'organisation de taxi-moto :

« Au début, comme ils ne voulaient pas qu'on prenne leurs clients ils nous chassaient quand on allait rester devant les parcs de taxis. Après leur syndicat demande aux policiers de nous arrêter comme on n'avait pas d'autorisation. On n'avait pas encore d'association donc on allait dans les VONS⁴³ pour chercher les clients »

Entretien avec leader de *zémidjan*, Cotonou, le 23 juin 2015.

En dehors de l'interdiction aux taxis-motos de roder autour des auto-gares pour concurrencer la clientèle avec les taxis-villes, les leaders de *zémidjan* ont soupçonné le syndicat des taxis-autos, l'Union Nationale des Conducteurs de taxi du Bénin (UNACOB), très influent à l'époque, de solliciter l'appui des forces de l'ordre pour réprimer le taxi-moto du fait de son caractère informel.

Après un début difficile, l'intégration du taxi-moto dans les modes de transport à Cotonou a été favorisée par plusieurs circonstances. L'existence du besoin d'un service de transport public approprié aux réalités de Cotonou et la disponibilité d'une main d'œuvre importante en quête d'occupation ont été les deux principales raisons avancées par l'ensemble des groupes cibles enquêtés pour justifier l'ampleur qu'a pris le phénomène au cours de la décennie suivant son introduction dans la ville. Ces résultats concordent avec les conclusions de différents travaux sur le taxi-moto à Cotonou (Marchais, 2009 ; Soulé & Kokou, 2008 ; Agossou, 2004).

4.1.3.3.2. *Effets de la crise et l'avènement du zémidjan à Parakou*

L'avènement du taxi-moto dans les trois autres villes de la recherche a en commun le fait d'être lié à l'histoire du tout premier conducteur qui est désigné de façon tout aussi commune par le

⁴³ Le sigle des Voies Orientées Nord-Sud est couramment utilisé à Cotonou pour désigner les rues des quartiers.

sobriquet « le numéro 1 » dans la corporation. Commencer à exercer le *zémidjan* a été une initiative individuelle adoptée par imitation de ce qui se faisait ailleurs. Il s'agit donc d'une histoire à la fois personnelle et propre à chaque ville.

L'histoire sociale du taxi-moto à Parakou recueillie auprès des leaders d'organisations indique que le *zémidjan* est apparu dans la localité durant la crise socio-économique vers la fin des années 1980. Les travailleurs de l'Industrie Béninoise des Textiles (IBETEX) subissant les affres de la crise, la cessation de paiements de salaires et la mise au chômage pour d'autres, ont pris cette initiative dans la recherche de revenus alternatifs pour couvrir leurs besoins. Le premier *zémidjan*, le "numéro 1" de la ville, est identifié comme étant Boukari Issa, un ex agent de IBETEX. Il pratiquait l'activité en longeant les principales artères et proposant son service aux usagers de la route. Certains de ses collègues puis d'autres personnes n'appartenant à leur service l'ont rejoint dans les rues du centre urbain où le transport public n'existait presque plus. Ils transportaient surtout les populations résidant dans les zones périphériques éloignées vers le centre-ville et vice versa. De l'avis des enquêtés, c'est probablement la réponse à ce besoin de service de transport public urbain associée à l'existence connue de l'activité à Cotonou et dans la partie méridionale qui ont facilité son acceptation par les autorités de la ville et son intégration dans les habitudes de mobilité des populations.

4.1.3.3.3. *Importation du taxi-moto à Natitingou*

Du recoupement des informations recueillies auprès des leaders d'organisation de taxi-moto de Natitingou, il ressort que "le numéro 1" était un allochtone venu du sud du pays. Les recherches de précisions sur son identité n'ont pas été fructueuses. Elles renseignent juste qu'il est du groupe sociolinguistique Adja. L'intéressé a séjourné quelques années dans la ville sans s'y établir définitivement. Ce précurseur était resté pour un certain temps le seul *zémidjan* de la localité. Il parcourait les principales artères de la ville en proposant son service aux piétons. Les acteurs situent cet événement avant 1988. Dans une localité qui ne disposait pas de système de transport urbain où la marche était encore le principal moyen de déplacement, loin d'attirer de l'admiration, cette innovation l'exposait à des railleries de la part de la population, selon les plus anciens conducteurs. La crise de l'emploi s'étant perpétuée, les autochtones lui ont emboîté petit à petit le pas et le *zémidjan* finit par entrer progressivement dans les habitudes de déplacement de la ville.

4.1.3.3.4. *Zémidjan à Kandi par imitation à Parakou et Cotonou*

« A Kandi, à partir de 1990, feu Aliou de son surnom Kossèdoundou venait passer du temps à l'auto-gare centrale de la localité. Ayant une bonne connaissance de la ville, il était souvent sollicité par les responsables de l'auto-gare et les chauffeurs de taxi-auto interurbain pour guider les voyageurs qui ne repéraient pas bien leur destination à se rendre dans les concessions qu'ils voulaient atteindre, le terminus des taxis-autos étant l'auto-gare. Il mettait sa moto à disposition du service et était récompensé à la hauteur de la satisfaction des passagers. C'était pareil, lorsqu'il aidait à transporter des colis envoyés de diverses provenances par les taxis-autos aux domiciles de leurs destinataires finaux. Il tirait des revenus de cette pratique et a commencé par gagner sa vie dans ce qui est devenu son activité. Mais ce n'était pas encore un service payant établi. »

Focus Group avec les membres bureau du SYNCOTAMOB, Kandi, le 29 novembre 2015

Ce récit reconstitué lors d'un focus group avec les responsables de l'association des conducteurs de taxi-moto de Kandi sur les débuts du "numéro 1", et soutenu par les témoignages des plus anciens conducteurs de taxi-moto encore en activité, retrace les origines du *zémidjan* dans la localité.

À l'instar des autres villes secondaires du Bénin, Kandi ne disposait pas d'un système de transport urbain au début des années 1990. D'après les mêmes acteurs, l'influence de la télévision qui montrait l'expansion du *zémidjan* à Cotonou, a donné l'envergure à l'activité dans leur imagination. Ils recevaient, par ailleurs, les échos de son introduction à Parakou, le pôle économique de la partie septentrionale du pays, plus proche de Kandi, comme sa conquête progressive de l'ensemble du pays. Les activités qui occupaient principalement la main d'œuvre locale étaient des activités saisonnières (l'agriculture, le travail à l'usine d'égrenage de coton, la main d'œuvre dans le transport des camions routiers, etc.). Il y avait une faible représentation de travailleurs de l'administration publique. La majorité de ceux qui s'étaient mis à exercer le *zémidjan* en ont fait une occupation de contre saison.

4.1.4. **Lutte pour l'occupation de l'espace public : qui gouverne les rues ?**

À Parakou, Kandi et Natitingou, le taxi-moto est entré dans les habitudes de mobilité par diffusionnisme d'une manière lente et progressive pour contribuer à répondre à un certain nombre de besoins sociaux.

En revanche, à Cotonou le processus a été plus complexe. En effet, tous les espaces urbains ne montrent pas la même résistance à l'introduction d'une nouvelle activité de la même manière toutes les activités ne rencontrent pas les mêmes difficultés à intégrer un espace urbain. Pour paraphraser Lindell (2010b : 3), l'accès et le contrôle de l'espace public est souvent au cœur de

conflits récurrents, pour ne pas dire simplement de lutte perpétuelle (« ... *how access to and control over public space is often at the heart of recurrent conflicts* »). La publication de Hansen (2004) qui a inspiré cette analyse a bien fait ressortir l'interrogation "Qui gouverne les rues ?" (Dans sa version originale et intégrale: "*Who rules the streets ? The politics of vending space in Lusaka*"). La contribution de Lindell au problème ainsi soulevé met en évidence les rapports concurrentiels et/ou conflictuels qui surviennent entre les gouvernants locaux et les acteurs informels dans l'occupation, la gestion, ou l'organisation de l'espace public. L'auteur ressort également que dans l'ombre de la position des gouvernants dans le bras de fer avec un groupe d'acteurs informels, peut se retrouver un autre groupe d'acteurs informels partisans (*followers*) des gouvernants à qui profitent les décisions de ces derniers. Il s'agit donc d'un rapport de force entre les deux groupes d'acteurs informels par une lutte directe ou indirecte.

Dans le cas de la pénétration du *zémidjan* dans la ville de Cotonou, on a assisté à une répression par les gouvernants. Ensuite, une lutte entre les *zémidjan* et les taxis-villes, un autre groupe de travailleurs informels qui avaient déjà une reconnaissance administrative, sans qu'on ne soit parvenu à établir le rôle intermédiaire des agents de l'État. L'interférence des forces de l'ordre abordée par les leaders de taxi-moto ne peut être véritablement considérée comme telle, puisque les relations entre les conducteurs de taxi-ville et les forces de l'ordre sont connues comme étant également de nature conflictuelle.

Aussi, faut-il relativiser le caractère privé formel des taxis-villes, bien qu'ils avaient un monopole sur le service de transport public dans la ville de Cotonou en ce moment. C'est vrai que les voitures sont enregistrées dans un registre d'activité privée mais les chauffeurs de taxi sont autant des travailleurs informels que les conducteurs de *zémidjan* sans aucune forme véritable de formalisation professionnelle. Gourmelen et Le Roux (2011) parle de « profonde "informalisation" de l'espace urbain » avec la rue comme espace de liberté privatisée.

Ces clarifications faites, on se retrouve bien dans une lutte entre des acteurs informels intervenant dans le même domaine pour l'accès et le contrôle de l'espace public. Les plus anciens, en l'occurrence les taxis-villes ont usé donc de tous leurs atouts pour repousser les nouveaux arrivants de leurs zones d'intervention. C'est dans ce sens qu'ils éloignaient les *zémidjan* des espaces clés qu'ils avaient créés pour assurer leur service. Le contrôle qu'ils avaient de ces espaces publics que sont les parcs de stationnement, dont ils ont réussi à faire des lieux de convergence de la demande, marque le contrôle qu'ils ont sur le service public de transport. L'utilisation des menaces de recours aux forces de l'ordre vis-à-vis des *zémidjan* va

dans le même sens d'affirmation d'une certaine légitimité et montre leur résistance à partager cet espace public qu'ils occupaient.

Ces constats confortent la conclusion de Gourmelen & Le Roux (2011 : 12) que l'emprise de l'informel dans le milieu urbain africain traduit de toute évidence la difficulté de l'État central ou décentralisé à réguler les initiatives privées et qu'en conséquence, on assiste à une appropriation de l'espace urbain par les acteurs informels pour assurer les services publics en lieu et place des pouvoirs publics. Ainsi qu'ils corroborent la thèse de Olivier de Sardan (2010 : 8) que l'ancrage de telles réalités dans les villes contemporaines des pays en voie de développement érige à juste titre l'informel en mode de délivrance de biens et services publics ou collectifs.

4.2. POLITIQUES NÉO-LIBÉRALES ET DÉBUT DE PROFESSIONNALISATION DU ZÉMIDJAN

4.2.1. Source alternative de revenus pour les travailleurs formels

La crise socio-économique n'avait pas touché uniquement la population active au chômage ou exerçant dans l'économie informelle. Ses manifestations précédemment soulignées sont également liées à la dégradation des conditions sociales des travailleurs du secteur formel.

Dans ces conditions, selon nos informateurs clés dont certains sont des anciens fonctionnaires d'État reconvertis dans le *zémidjan*, l'activité a été une source alternative de revenus pour beaucoup d'agents de la fonction publique, parapublique et du secteur privé. Ceux-ci s'étaient lancés dans le taxi-moto en utilisant leur moyen privé de déplacement. La moto qui servait à aller au bureau et faire les courses familiales était exploitée à temps partiel pour une utilisation commerciale. Les personnes engagées dans cette option aménageaient leur temps de travail en conséquence afin d'en tirer le gain nécessaire à la survie de leur ménage. Puisqu'il fallait faire acte de présence au poste malgré les arriérés de salaires, en général, elles pratiquaient le *zémidjan* de la fin des journées du travail formel jusqu'en début de soirée avant de rentrer à la maison. Les premières heures du matin, durant une ou deux heures avant de se rendre au service, et les pauses de la mi-journée, de 12h30 à 15h00, étaient également mises à profit pour exercer le taxi-moto. Ces créneaux constituaient les heures de pointe donc de fortes demandes de transport. Enfin, les journées de grève et les weekends leurs permettaient de disposer d'un temps d'occupation plus large dans l'activité.

De sources concordantes, l'attrait des fonctionnaires pour les revenus alternatifs dans cette période a développé une tendance à l'absentéisme au poste. Les premiers à être soupçonnés étaient les cadres et responsables à un certain niveau, communément appelés "patrons", ayant des voitures comme moyen de déplacement. Il avait été observé qu'ils quittent leurs postes après un acte de présence au début de la journée pour vaquer au commerce informel entre le Bénin et le Nigéria, dont la frontière est à moins d'une heure de Cotonou, en exploitant leur voiture. Igué et Soulé (1992) ont indiqué que le commerce transfrontalier avec le Nigéria, particulièrement l'essence de contrebande, avait été boosté durant cette période. Par imitation à leurs patrons, les fonctionnaires *zémidjan* utilisaient les mêmes stratégies pour souvent mordre sur le temps de travail de l'emploi formel. La très populaire expression dans l'administration publique « il s'est levé » est apparue et a servi à la stratégie. En quittant un peu plus tôt son poste pour la pause ou en arrêtant un peu plus tôt sa journée de travail, ces travailleurs ne fermaient pas leurs bureaux et marquaient leur présence au poste par un survêtement accroché à leur siège, une paire de chaussures laissée au vu des usagers et parfois quelques dossiers sur le bureau. Lors des contrôles inopinés instaurés, leurs collègues souvent de mèche confirment la présence au poste de l'intéressé en se servant de la mise en place orchestrée pour preuve en affirmant : « il s'est levé ». D'où la popularisation de l'expression.

4.2.2. Travailleurs formels dans la promotion du taxi-moto

L'installation d'un nouveau gouvernement sous un nouveau régime politique en février 1990 avait marqué la fin des mouvements de grève et de la tension sociale. Le travail à la fonction publique est redevenu plus rigoureux et la reprise économique du pays a favorisé de nouveaux accords de prêts auprès des institutions internationales ; ce qui a permis de rétablir le paiement régulier des salaires aux travailleurs du formel. Dans cette nouvelle configuration, quatre logiques ont prévalu dans le rang des fonctionnaires *zémidjan*.

La première concerne ceux qui ont délaissé la pratique du taxi-moto pour retourner pleinement à leur travail formel initial. La situation étant normalisée, ils avaient des revenus suffisants et étaient suffisamment occupés à leur travail et n'ont donc pas jugé nécessaire de continuer dans une activité secondaire. La deuxième logique est relative à ceux qui ont pris goût à cette activité lucrative et qui s'y sont maintenus comme une activité secondaire. Les enquêtés ont justifié le choix de ces derniers par leurs faibles niveaux de salaire dans l'emploi formel. Les intéressés s'organisaient en conséquence pour exercer cette occupation secondaire aux heures libres du travail formel. Ils conduisaient eux-mêmes leur moto pour éviter l'usure rapide par une exploitation excessive. La troisième logique est celle de ceux qui ont fait l'option de tirer le

maximum de profit possible de l'activité. En reproduisant la pratique qui avait eu cours avec les taxis-villes (voir 4.1.3.1), le fonctionnaire achetait la moto et la confiait à un conducteur sur la base d'un contrat de location journalière. Le principe de base de la location est que le conducteur locataire vient prendre la moto tous les jours de travail à 6h00 du matin chez le propriétaire bailleur et le ramène en fin de journée à 18h00. Le locataire verse une redevance journalière nette moyenne de 1500 F CFA⁴⁴ au propriétaire. Son gain journalier est le surplus qui se dégage de sa recette après avoir défalqué la redevance du bailleur, les frais de carburation de la journée et les frais de petits entretiens de la moto. La réparation des grandes pannes est à la charge du propriétaire. À la fin de la journée de travail du conducteur locataire, le fonctionnaire bailleur prend le relais en début de soirée et exerce l'activité nuitamment avec la même moto. La quatrième logique est celle qui a perduré. Elle a été embrassée même par les fonctionnaires qui n'avaient jamais pratiqué le *zémidjan*. Par imitation de la pratique qui prévalait à Porto-Novo, les fonctionnaires achetaient les marques de moto appropriées qu'ils confiaient à des conducteurs spécialisés du *zémidjan* par divers types de contrats. Ainsi, ils recouvrent dans un temps relativement court (18 mois à deux ans) leurs investissements et font des marges de bénéfices très avantageuses.

Ces deux dernières logiques ont joué un rôle déterminant dans le maintien du *zémidjan* après la crise économique. En effet, la question des petits métiers de débrouille dans la littérature sur les villes de l'Afrique francophone s'est plus focalisée sur les petites activités indépendantes qui échappent en partie à la dépendance vis-à-vis du capital. À la différence de celles-ci, le *zémidjan* en plus de la disponibilité et la force de travail du conducteur, nécessite un capital de départ pour acquérir le moyen de production que représente la moto. En mettant à leur disposition ce capital initial, les travailleurs du formel ont contribué à donner une occupation professionnelle à beaucoup de demandeurs d'emploi.

4.2.3. Sédentarisation dans le provisoire : la transition vers une occupation professionnelle

Jusqu'au début de la période de crise, le taxi-moto était perçu par la plupart de ceux qui s'y engageaient comme une activité transitoire en attendant que passe la mauvaise conjoncture.

Bien que les premières années après la conférence nationale, le gouvernement dirigé par le Premier ministre de transition (février 1990 – mars 1991) puis Président de la République (mars

⁴⁴ L'unité monétaire de référence dans le document est la monnaie locale, le franc CFA (XOF), qui a une parité fixe avec l'euro de 1 Euro = 655, 957 FCFA.

1991 – mars 1996), Nicéphore Soglo, et les partenaires au développement louaient les bons significatifs d'amélioration des indicateurs macro-économiques qui étaient censés traduire la reprise économique du pays, la population active en attente d'un "véritable" emploi provenant de l'État ne ressentait elle, par contre, aucun changement significatif, et pour cause. La main d'œuvre moulée dans le mécanisme de l'accès à l'emploi de l'État providence n'était pas véritablement préparée à affronter le marché du travail dans le contexte du "libéralisme intégral" porté par le renouveau démocratique. Tout comme s'ils n'avaient pas conscience des implications de la nouvelle option de gouvernance du pays, les demandeurs d'emploi ne s'étaient pas accommodés de manière hâtive au nouveau fonctionnement du marché de travail. La liberté d'entreprendre pour travailler est plus fortement corrélée avec un régime libéral qu'avec un régime jacobin. Le désengagement progressif de l'État de plusieurs secteurs économiques entraînait la privatisation des sociétés publiques et parapubliques qui rallongeait sans cesse le rang des chômeurs. Les PAS qui permettaient les meilleures performances économiques célébrées maintiennent le gel du recrutement à la fonction publique. Les concours de recrutement de nouveaux agents dans les services publics n'ont véritablement repris que dans les années 2000 pour les secteurs sensibles comme l'enseignement et la santé. De plus, les statuts des nouvelles recrues n'accordent pas à tous la sécurité sociale qu'était présumée procurer le titre de fonctionnaire⁴⁵. Les opportunités d'emploi sont réduites et le secteur privé de son côté n'a pas connu un développement substantiel pour suppléer au mutisme de la fonction publique par rapport à l'offre d'emploi.

Dans l'attente d'un marché de travail pourvoyant des possibilités d'accès à un emploi plus valorisant, le *zémidjan* constituait un moyen de subsistance pour un nombre de plus en plus croissant de la main d'œuvre urbaine. Cette occupation initialement provisoire s'est prolongée dans le temps avec la persistance de la crise de l'emploi sur plus d'une décennie. D'après les enquêtés ayant dépassé quinze ans de carrière dans le taxi-moto, la prise de conscience de ce nouveau contexte a fini par amener la majorité des conducteurs à reconsidérer leurs ambitions de carrière. À cet effet, après les premières années d'essai, par désenchantement de l'hypothétique arrivée d'un emploi désiré, certains parmi eux ont choisi de donner une nouvelle orientation à leurs ambitions professionnelles en se sédentarisant dans le *zémidjan*. L'exemple de Antoine K., aujourd'hui leader d'une organisation de *zémidjan*, en dit long sur le cas des jeunes diplômés de l'université qui ont dû opter pour la carrière de *zémidjan*.

⁴⁵ Pour le cas des enseignants, voir Chabi Imorou, 2010 : 78-81.

Né dans le village de Togba dans la commune d'Abomey-Calavi, une localité limitrophe de Cotonou, Antoine a suivi son cursus scolaire entre les deux localités voisines. Il effectua les études supérieures en Lettres Modernes à l'Université d'Abomey-Calavi après l'obtention du baccalauréat en 1983. Au cours de l'année 1985, « confronté à des difficultés économiques et comme dans le temps il n'y avait pas d'emploi, j'ai été obligé de commencer par exercer le *zémidjan* », a-t-il expliqué.

« En réunissant mes économies d'étudiant, j'avais acheté une vieille moto en deuxième main à 70 000 F, avec laquelle j'ai débuté (le *zémidjan*), pour me débrouiller. J'avais souscrit à une tontine de 300 F par jour dans mon village, d'où je venais quotidiennement pour travailler et étudier. Après deux années, ne parvenant pas à obtenir une opportunité d'emploi après ma licence, j'ai investi ce que j'ai épargné pour acheter une autre moto neuve et je me suis lancé véritablement dans une carrière de *zémidjan* » ; a confié Antoine.

Antoine a argumenté que lorsqu'il se lançait dans la carrière de taxi-moto au début de l'année 1988, les diplômés de l'université étaient confrontés à la difficulté d'insertion professionnelle. L'État n'offrait plus de possibilités de recrutement à la fonction publique depuis quelques années et la course à l'emploi était la recherche d'une occupation pour survivre. Il a indiqué que son statut de diplômé d'université dans l'activité n'était pas une singularité dans sa zone de travail. Moudassirou Bachabi, l'actuel Secrétaire Général de la Confédération Générale des Travailleurs du Bénin (CGTB), l'une des plus grandes confédérations syndicales des travailleurs du formel était devenu l'un de ses pairs quelques années après. A la fin de ses études universitaires en 1993, celui-ci s'était retrouvé face à la même difficulté d'insertion professionnelle. Diplômé sans emploi, il s'est lancé dans le *zémidjan*. L'intéressé est revenu sur les conditions dans lesquelles il s'est retrouvé dans le taxi-moto, en même temps qu'il explique les circonstances dans lesquelles des cohortes d'étudiants de sa génération ont embrassé le *zémidjan* en tant qu'occupation professionnelle.

« Nous, on avait qu'une seule promesse quand on était en train d'étudier à l'université. C'est qu'on n'allait jamais être recruté. Cette promesse faisait que chacun de nous, ou plutôt ceux qui en avaient pris conscience, prenaient les dispositions pour survivre. La première filière qui existait était d'être répétiteur dans les maisons et faire des vacances dans les collèges. Mais cette filière avait été vite saturée. Nous, on avait la chance d'être entre Cotonou et Porto-Novo et où le *zémidjan* était beaucoup pratiqué. On voyait les fonctionnaires l'exercer pour arrondir leurs fins de mois. En quittant leurs domiciles les matins, ils mettaient une blouse jaune (la couleur des blouses de *zémidjan*) dans leurs sacs. Et, à la fin de leur journée de travail, ils devenaient conducteurs de taxi-moto. Cela a facilité à l'étudiant qui a fini diplômé sans emploi de s'y engager. [...] Les motos avec lesquelles on n'a fait l'université, on les avait transformés comme moyen de travail pour faire *zémidjan*. »

Les premières cohortes d'étudiants sorties de l'université au début des années 1990 avaient donc été imprégnées des principes néo-libéraux de l'emploi grâce aux nombreux discours propagés sur l'entrepreneuriat. Seulement que, dans un pays en cours de changement de cap d'un État providence à un État libéral, les opportunités d'emploi qui s'offrent à eux étaient réduites. C'est ainsi que le *zémidjan* est devenu une option pour un grand nombre d'étudiants qui se sont rendu compte de la nouvelle normalité d'accès à l'emploi. Moudassirou pense qu'avec beaucoup d'anciens étudiants dans son cas, ils « faisaient partie des premières personnes à utiliser la moto *Mate* pour faire *zémidjan* à Cotonou ». La moto *Yamaha Mate* a été pendant environ une décennie, jusqu'au milieu des années 2000, la moto identitaire du taxi-moto au Bénin. Jusqu'en 2001, le Bénin disposait d'une seule université, l'Université Nationale du Bénin (UNB) dont les campus étaient situés à Abomey-Calavi, dans le centre-ville de Cotonou et dans la ville de Porto-Novo. Les étudiants résidaient dans les deux villes phares où l'activité était une filière émergente.

Madassirou Bachabi précise que pour ce qui est de son cas qu'il ne se voyait pas comme « un zem ordinaire » parce qu'il n'était pas carriériste. Toutefois, il a exercé le taxi-moto de manière assidue pendant 18 mois environ. Une initiative de la CGTB, une confédération syndicale des travailleurs du secteur formel, de syndicaliser les associations locales de travailleurs de taxi-moto a donné naissance à l'UNACOTAMO, en tant que syndicat en 1995, à la tête duquel il a été porté. Entre la rédaction des projets pour son syndicat, les voyages et les participations aux réunions, les occupations liées à sa responsabilité ne lui permettaient plus d'exercer le *zémidjan*. Lors du premier congrès de la CGTB qui a suivi, il a été promu membre du Bureau National de sa confédération en représentant l'UNACOTAMO. Quelques années après, il vit son rêve se réaliser en accédant à un emploi formel au Fond de Solidarité National pour l'Emploi (FSNE). Mais tout le monde n'a pas eu cette chance. Antoine a fini sa carrière professionnelle de *zémidjan* avant d'obtenir l'opportunité de se relancer dans une seconde vie professionnelle dans un emploi formel. Bien d'autres à l'image de Antoine ont vécu leur carrière principale dans le *zémidjan*, sans que certains n'aient jamais eu un emploi formel.

Dans la quête d'une occupation en pleine crise, il n'y a pas que les diplômés de l'université qui ont été concernés par cette réorientation de leur ambition de carrière vers le taxi-moto. Des jeunes diplômés dans divers corps de métiers par la formation traditionnelle (apprentissage) ont été autant concernés. Ainsi, Dossou A. après une formation en mécanique auto a fini par se rendre à l'évidence que le *zémidjan* était la profession à laquelle il devrait se vouer. Il commença péniblement l'apprentissage à Lokossa, une ville secondaire située au sud-ouest du

Bénin, longtemps après sa fin de scolarité précoce. En cours de formation, il rejoint l'un de ses grands frères qui travaillait dans l'administration publique à Natitingou, dans le Nord-est du pays. Leur projet était de le transférer dans un garage spécialisé en réparation des marques de voiture française, plus courantes en circulation à l'époque. Au terme de sa formation, à court d'argent pour solder les frais de formation et la dot symbolique pour l'obtention du diplôme de fin d'apprentissage, Dossou a décidé d'exercer le *zémidjan* de manière temporaire à partir de 1989 à Natitingou pour mobiliser les ressources. Cette stratégie a payé puisqu'une année plus tard il réussit à se libérer de son formateur en acquérant son parchemin. Il tenta d'installer son propre atelier de travail. Mais, il fit face à un nouveau défi. Son garage n'était pas suffisamment équipé et il n'avait pas une clientèle régulière. Le jeune diplômé décida d'utiliser la même stratégie pour la mobilisation de fonds en vue de s'équiper d'outils de travail. Dossou, sans vraiment manifester de l'amertume, explique que le temps a fini par avoir raison de son objectif. Il a passé beaucoup plus de temps que prévu dans le *zémidjan* et s'y est finalement reconverti. Il reconnaît que cela lui a procuré des revenus. Sauf qu'ils n'ont pas été investis pour relancer sa carrière de mécanicien automobile. Des charges familiales se sont greffées à ses besoins d'investissements pour l'atelier et l'ont contraint à poursuivre sa carrière dans le taxi-moto. Son travail lui a néanmoins permis à faire des investissements familiaux dont il parle fièrement : l'entretien et la scolarisation de ses enfants, la création d'une activité génératrice de revenus pour son épouse, sans oublier le renouvellement régulier de la moto, son moyen de travail. Quant à la mécanique auto, il en parle au passé. Il dit s'organiser maintenant pour investir dans l'élevage qui sollicite moins d'effort physique, de son point de vue, et qui procurera suffisamment de ressources pour ses vieux jours, surtout que ses charges diminueront progressivement avec la fin de formation de ses enfants.

Il faut souligner que les jeunes demandeurs d'emploi ne sont pas tous allés directement au taxi-moto sans faire l'expérience d'un emploi désiré. Bonaventure et Robert ont d'abord travaillé dans leur domaine de formation avant de se reconvertir au *zémidjan* du fait de l'instabilité dans leurs emplois précédents.

Devenu orphelin de père trois années scolaires auparavant, Bonaventure A. n'a pas pu obtenir le soutien nécessaire pour aller plus loin dans son parcours scolaire qu'il arrêta en classe de terminale en 1987. Il entra dans la vie active par une société privée de construction bâtiment détenue par un libanais. Profitant des habitudes du moment, le jeune travailleur avait effectué le *zémidjan* en activité secondaire sur de courtes périodes en 1988 et en 1989, pour accroître ses revenus. Il conduisait le taxi-moto les fins de journée de travail, les weekends et les jours

de repos. En 1990, la société qui l'employait a eu des difficultés liées au paiement des impôts à l'État, subit un redressement fiscal et a été condamnée à la fermeture. S'étant retrouvé au chômage sans indemnité, Bonaventure a déclaré que : « c'est une fois dos au mur avec la nécessité de faire quelque chose pour subvenir à mes besoins que je me suis entièrement donné au *zémidjan* ».

Tout comme lui, Robert Y. est aussi un ancien du domaine de la construction bâtiment. C'est également le décès de son père en 1978 qui a mis fin à sa scolarisation qu'il a tenu à rattraper, tant bien que mal, par le biais des cours de soir au collège privé CADMES puis au Complexe Scolaire Protestant jusqu'en première G2, parallèlement à l'apprentissage de la maçonnerie. Technicien maçon, il a travaillé en tant qu'ouvrier à partir de 1987 avec l'entreprise privée GOMEZ sur les chantiers de construction des usines d'égrenage de coton de la SONAPRA à Banikoara et à Bembérékè dans le nord du Bénin. De retour à Cotonou en 1989, les primes de licenciement reçues de l'entreprise qui l'a mis au chômage lui ont permis d'acheter une moto d'occasion avec laquelle il a dit avoir démarré timidement l'activité au cours de la même année. Robert avoue avoir pris goût au taxi-moto compte tenu des revenus qu'il en tirait. Il a pu constituer un capital et s'est acheté une nouvelle moto "corbillard" Suzuki 100 « pour entrer concrètement dans l'activité le 02 juillet 1991 ».

La configuration d'ensemble des cas présentés montre que, pour ces jeunes demandeurs d'emploi, les premières années dans le taxi-moto avaient été celles d'essai tout en gardant l'espoir intime qu'une offre d'emploi dans leurs professions de vocation ou de formation viendrait les tirer d'affaire de façon imminente. Mais, à l'usure du temps en raison de la longue attente sans perspective de concrétisation de l'espérance, l'acquisition de leur propre nouvelle moto, un moyen de travail plus performant, a constitué un élément important de reconsidération de leurs trajectoires professionnelles pour cette catégorie de *zémidjan*.

Dans le processus d'adoption du taxi-moto comme occupation professionnelle, en réalité ces deux groupes (les diplômés de l'éducation formelle et ceux de l'apprentissage traditionnel) ont rejoint deux précédents. De ces deux précédents, les Béninois rapatriés de plusieurs pays de la sous-région (Gabon, Congo Brazzaville, Nigéria, ...) à la fin des années 1970 sont considérés comme la première vague à avoir trouvé refuge dans le taxi-moto (Agossou, 2004 :137). Ramenés de force dans leur pays d'origine en laissant pour la majorité derrière eux leurs biens, le taxi-moto s'offrait à eux comme une opportunité de travail immédiat pour affronter l'urgence de la survie. La plupart n'ayant pas les qualifications requises pour prétendre à l'administration

publique, la profession de reconversion a été vite trouvée, d'autant que pour certains la crise était amorcée dans leur pays de provenance⁴⁶.

La vague des rapatriés a été suivie par le groupe des chômeurs désignés dans le jargon du milieu de travail durant la crise socio-économique par « déflatés ». Sur le terrain, des gens s'identifiant comme des déflatés faisaient partie de nos enquêtés. Il s'agit des victimes des opérations de compression du personnel de l'État et des sociétés parapubliques dont les qualificatifs ont varié suivant les mécanismes de dégraissage du personnel qui ont conduit à leur licenciement. On distingue par exemple les compressés des départs volontaires et des départs ciblés. Les déflatés constituaient le contingent le plus stable dans le taxi-moto car ne se faisant pas trop d'illusions d'un retour à leur emploi d'avant la crise, ils se sont fortement investis dans l'auto-emploi. Ceux qui avaient choisi le *zémidjan* y entraient vraiment pour faire carrière.

À Abomey-Calavi, lors de notre troisième passage au siège de la toute première association des conducteurs de taxi-moto pour interviewer le premier responsable, nous avons rencontré Jonas N., membre fondateur et Trésorier Général Adjoint de l'organisation. L'intéressé se présente comme un agent « déflaté » d'une ancienne société d'État. Il était au début des années 1980 un agent facturier à la Société Nationale d'Importation du Bénin (SONIB). À l'amorce de la crise économique, la SONIB a été fermée et les agents ont été répartis dans d'autres entreprises publiques. Certains de ses collègues se sont retrouvés à la Société des Produits Tropicaux (SPT), d'autres à la Société Nationale de Développement Rural (SONADER), et lui s'est retrouvé à l'Alimentation Générale du Bénin (AGB), toujours au poste de facturier, précise-t-il avec enchantement. Mais, cela n'a pas duré. En 1984, il a fait partie d'une vague de travailleurs licenciés. Ces derniers ont revendiqué et obtenu leurs droits de licenciement en 1986.

« À la perception des droits, j'étais allé voir un ami gendarme pour partager avec lui l'idée que j'avais eu d'investir pour trouver un nouvel emploi au port. Mais, j'ai été fermement déconseillé par ce dernier qui répliqua aussitôt après m'avoir écouté : "Ils vont t'arnaquer et te tourner en rond ! Je vais t'envoyer vers mon frère qui travaille à Igolo⁴⁷. Il va t'aider à acheter une moto Yamaha 100, qui est à la mode pour faire *zémidjan*. C'est dans le *zémidjan* que sont en train de se reconvertir les fonctionnaires de l'État compressés ! C'est une activité qui marche." ; m'avait-il dit avec insistance. J'ai suivi ses conseils et je suis allé voir son frère qui m'a aidé à acquérir la moto Yamaha 100 toute neuve. Cela a coûté légèrement au-dessus de 150.000 FCFA. Ensuite, on n'a fait les formalités de dédouanement et tout le reste. C'est comme cela que je me suis

⁴⁶ Les pays producteurs de pétrole ont ressenti les effets de la crise un peu plus tôt qu'au Bénin.

⁴⁷ Ville frontalière, il s'agit de l'une des principales portes d'entrée entre le Bénin et le Nigéria pour les échanges commerciaux.

engagé dans le taxi-moto. »

Entretien avec conducteur de *zémidjan*, Calavi, le 28 avril 2018.

Il apparaît clairement que l'idée répandue de l'impossibilité des travailleurs licenciés de l'État à recouvrer le statut de travailleur formel, tel qu'en témoignent les propos rapportés par Jonas, et les difficultés des agents licenciés à trouver un emploi formel ont influencé le choix des déflatés à opter pour une carrière de *zémidjan*.

Un autre groupe qui a fourni de manière continue le plus gros contingent de ceux qui se sont sédentarisés dans le *zémidjan* est celui des gens sans aucune qualification professionnelle. Issus en grande majorité de l'exode rural, ils sont généralement pas ou peu scolarisés et vont à la conquête de l'eldorado de la ville en espérant faire fortune en tant qu'ouvrier ou dans des occupations de personnels domestiques (gardien, agent d'entretien, etc.) et autres petits métiers. La crise aidant, ils avaient majoritairement saisi l'opportunité du *zémidjan* pour se débrouiller.

Le point de convergence des logiques qui gouvernent les décisions de tous ces groupes est la possibilité de continuer à travailler dans le *zémidjan* et la nécessité pour eux de parer au plus pressé en obtenant une source de revenus pouvant assurer leur survie. Il faut souligner quelques particularités dans la situation de départ entre ces différents groupes. Les déflatés qui s'y sont retrouvés ont investi, en général, leurs droits de licenciement pour acquérir les motos qui leurs ont servi de moyen de travail. Les étudiants pour la plupart en fin de cycle avaient déjà leurs motos et s'en sont servis pour commencer l'activité. À défaut, ils ont mobilisé les économies provenant de leurs allocations universitaires pour se procurer une moto le plus tôt possible. Les rapatriés, les diplômés de formation professionnelle par apprentissage et les gens sans qualification professionnelle, quant à eux, ont généralement débuté en tant que *zémidjan* employé et représentaient la catégorie dominante de travailleurs en ce moment.

4.2.4. Prémices d'une professionnalisation du taxi-moto

Le taxi-moto, activité de débrouille au début de la crise, s'est transformé au fil du temps en un emploi. Elle doit en partie cette évolution aux investissements des travailleurs du formel. Mais, dans la même logique que les fonctionnaires de l'État et du privé, les acteurs de l'économie informelle, dont un grand nombre de commerçantes financièrement prospères, y ont investi en

plaçant le capital initial pour l'acquisition de la moto⁴⁸. Les effets conjugués de ces investissements ont participé à cette transformation en occupation professionnelle de l'activité.

La rupture entre les discours de ces acteurs avec ceux des toutes premières années de la crise, de même que les variations du statut professionnel de la proportion dominante parmi les conducteurs dénotent que le travail de *zémidjan* n'est plus un simple emploi pour le gain. Il est de plus en plus enrobé de discours identitaire et le travail fait désormais office d'occupation professionnelle dans laquelle un nombre croissant de conducteurs envisage faire carrière. Un groupe professionnel déjà pourvu d'un même nom qui leur confère une première source d'identité professionnelle est donc en construction. Ces engagements marquent incontestablement la naissance d'une occupation professionnelle pour surmonter la crise de l'emploi. Et c'est fort de cette sédentarisation que les investissements dans l'achat de moto placée sous contrat à un conducteur carriériste, se sont accrus. La survenance d'un certain nombre d'évènements par la suite viendra renforcer son affirmation sociale comme telle. Les chapitres V et VI aborderont ces actants de manière plus approfondie.

CONCLUSION DU CHAPITRE

L'exploration des racines historiques du *zémidjan* au Bénin a apporté une première conclusion importante qui rompt avec la vision véhiculée dans la littérature sur l'économie informelle urbaine que les activités informelles de débrouille naissent de manière spontanée en saisissant les fenêtres d'opportunités dans des situations de crise (Touré, 1985). Cette perception porte l'idée implicite que les activités informelles n'ont pas de racines historiques, alors que l'étude du processus de création du taxi-moto au Bénin retrace une suite de mutations d'une pratique sociale historiquement ancrée dans la société traditionnelle au sud-est du pays.

Sa transformation lente et profonde l'a mué d'une pratique traditionnelle en une activité de débrouille en temps de crise et ensuite à une professionnalisation au milieu des années 1990. Les étapes importantes de la mutation ont été, entre autres, l'apparition du *taxi-kana* avec l'introduction de la marchandisation de la pratique. Par la suite, l'activité devenue génératrice de revenu s'est propagée entre Porto-Novo et les localités rurales environnantes. Le remplacement du vélo par la moto a donné naissance au taxi-moto *zémidjan*, une activité de débrouille avérée qui était déjà bien implantée dans la ville capitale Porto-Novo au début des

⁴⁸ Pour une analyse plus détaillée de la rentabilité économique de l'investissement dans le *zémidjan*, voir Diaz-Olvera et al. (2016). Les pratiques décrites dans son article sont analogues entre le Bénin et le Togo.

années 1980. La crise socio-économique de la fin des années 1980 a été un facteur de sa généralisation à l'ensemble du milieu urbain du pays. Son processus de conquête du tissu urbain a défié les obstacles, là où il y a eu des résistances du fait de l'existence de système de transport urbain ou de l'opposition des autorités locales, et a accaparé de l'espace libre, là où il n'existait aucun mode de transport public. La main d'œuvre active occupée et sans emploi s'en est servie pour contenir les affres de la crise socio-économique. Le taxi-moto dans la situation de crise qui prévalait, est devenu une occupation phare pour une frange importante de chômeurs et jeunes diplômés primo demandeurs d'emploi. En plus, il représentait une source alternative de revenus aux fonctionnaires de l'État et du privé aux salaires irréguliers qui l'exerçaient à temps partiel ou de façon occasionnelle. Le prolongement de la crise de l'emploi avec la mise en place des politiques néo-libérales a sédentarisé une partie des conducteurs qui progressivement en ont fait leur occupation professionnelle. Des ambitions de carrière sont désormais envisagées et un groupe professionnel est en construction.

L'impulsion du taxi-moto est également due au flux d'investissement dont il a bénéficié compte tenu de sa rentabilité. Les acteurs du secteur formel ont été des promoteurs incontestables du *zémidjan*, non seulement à cause de son exercice par bon nombre d'entre eux pour en tirer des revenus alternatifs pendant la crise, une pratique perpétuée par certains après la crise, mais surtout parce qu'ils y ont investi les ressources qu'ils mobilisent dans leur travail formel en vue de les fructifier. Les relations étroites entre cette activité informelle et le secteur formel sont établies et se sont renforcées au fil du temps, à l'instar des relations entre les activités formelles et informelles et leurs implications sur le travail en Afrique francophone analysées par Mbaye, Benjamin, & Gueye (2017).

Cette rentabilité n'a pas profité seulement aux acteurs du formel. Les opérateurs de l'économie informelle en ont également tiré profit. À cette époque, la manifestation la plus évidente est la présence de nombreuses commerçantes propriétaires de taxi-moto. Ces investissements ont facilité l'engagement dans la carrière de taxi-moto à travers les contrats de travail. Le chapitre suivant fera l'objet de la manifestation contemporaine de la transformation engendrée par la résultante de l'ensemble de ces processus historiques.

CHAPITRE V : ZÉMIDJAN, ACTEURS, ATTRIBUTS, CONNEXIONS ÉCONOMIQUES ET RAPPORTS SOCIAUX

La socio-histoire du taxi-moto au chapitre précédent a retracé les processus par lesquels le *zémidjan* s'est établi en tant qu'occupation professionnelle autour de 1990 en milieu urbain au Bénin. Plus d'une trentaine d'années après que les premières personnes se sont lancées dans la carrière de *zémidjan*, nos données de terrain montrent que le processus de professionnalisation a évolué. La configuration par rapport aux profils des opérateurs n'est plus la même. Les auto-employés dominent nettement les autres catégories de travailleurs et l'activité dans sa forme a une identité plus marquée.

Ce chapitre explore le monde contemporain des taxis-motos. Cela au sens des mondes sociaux des interactionnistes, notamment H. Becker et A. Strauss, qui relie langages, représentations, réseaux de partenaires et d'institutions légitimes (Dubar & al., 2015 : 115). On découvrira un peu plus donc le groupe professionnel qui a émergé des dynamiques sociales à travers sa structure morphologique (classe d'âge des opérateurs, niveau d'instruction, origine sociale, sexe, statut des conducteurs par rapport à la nature de leur relation de travail, etc.) et ses éléments identitaires notamment les principaux attributs des acteurs dans l'espace public. Le taxi-moto s'exerce sur la voie publique. En tant que tel, il est porteur d'un ensemble de marqueurs sociaux qui permettent de distinguer les acteurs dans l'espace public et de participer aux constructions sociales sur le métier et ses acteurs.

Un regard plus large sur ses connexions économiques et ses relations avec les autres acteurs sociaux fournira des éléments d'appréciation de la nature des rapports de la corporation dans la société. Nos données de terrain révèlent que le développement du *zémidjan* a eu une influence plus large sur la société. On peut affirmer qu'il contribue à la fonction d'amortisseur de la tension sociale reconnue à l'économie informelle (Fagnon, 1993 :18), ou encore celle de soupape de l'équilibre social en empruntant à l'analyse Touré (1985 : 269) qui s'est lui-même inspiré de Michel Crozier (*sd*)⁴⁹ sur la fonction essentielle du travail noir, l'équivalent de l'économie informelle dans la société française au milieu du vingtième siècle. A bonne enseigne, le *zémidjan* participe à atténuer la crise de l'emploi par sa capacité d'absorption de la main d'œuvre urbaine au chômage. De manière moins apparente, son développement a des implications sur celui d'autres secteurs d'activités indissociables à sa bonne marche. Il concourt

⁴⁹ Crozier, *sd* cité par Touré, 1985 : 269.

ainsi à la circulation du flux économique avec d'autres branches d'activités du formel et de l'informel.

En dépit de leur utilité dans la société qui transparaît dans les usages sociaux du taxi-moto, l'héritage social discriminant lié au contexte d'émergence de la profession (chapitre IV) et les risques émanant de son exercice (Chapitre II, points 2.2.2.4. et 2.2.2.5.) constituent des éléments clés de la construction du regard social sur le *zémidjan*.

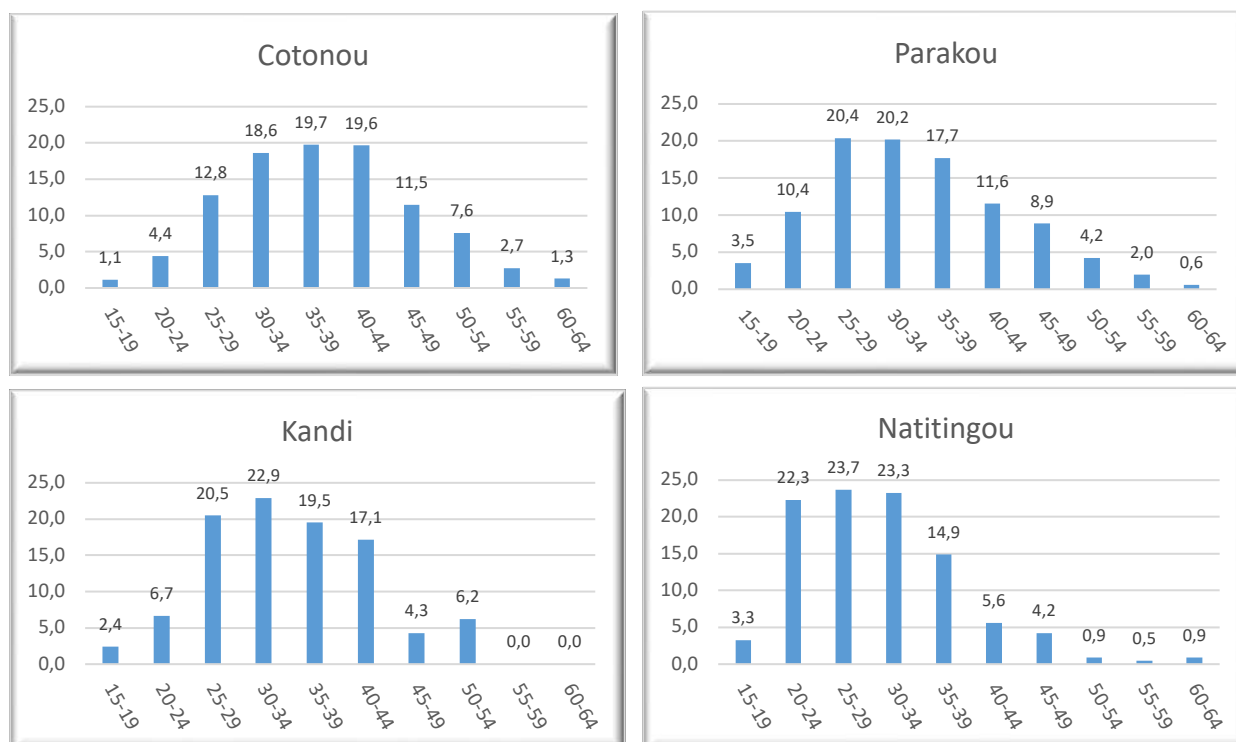
5.1. ZÉMIDJAN : SES ACTEURS ET SES ATTRIBUTS

5.1.1. Typologie des acteurs

L'analyse des informations sur la profession au Bénin a connu un changement significatif lors du dernier Recensement Général de la Population et de l'Habitation (RGPH4) de 2013 avec l'introduction de la modalité "Conducteur de véhicule à deux roues (*Zémidjan*)" au niveau de la variable « Profession ». Les statistiques recueillies auprès de l'INSAE indiquent qu'un effectif de 32 864 individus ont déclaré une identité professionnelle de *zémidjan*. L'intérêt de cette statistique pour notre analyse est à double titre. Premièrement, elle matérialise la reconnaissance par l'administration de l'activité en tant que profession dans le contexte de travail au Bénin et classée comme telle au niveau des statistiques nationales. Deuxièmement, l'effectif vraisemblablement sous-estimé affecté à cette profession, sera utilisé dans la suite de notre analyse pour illustrer les perceptions sociales sur le *zémidjan*.

5.1.1.1. Représentation des conducteurs suivant les classes d'âges

L'analyse de la répartition par âge des conducteurs de taxi-moto à partir des données du RGPH4 pour les quatre villes d'étude montre la présence de toutes les tranches d'âge de la population active au sein de la corporation (voir figure 4). Ce qui signifie que le *zémidjan* a été de tout temps attractif. En outre, dans les villes secondaires (Natitingou et Kandi), l'entrée dans l'activité se fait à un âge relativement plus jeune que dans les villes à statut particulier. Mais entre ces deux dernières, la corporation paraît moins jeune dans la plus grande ville Cotonou qu'à Parakou. Cette nuance s'explique, d'une part, par le temps d'espérance d'un emploi formel qui est plus long dans les villes les plus développées et, d'autre part, par le fait que l'activité a connu un essor plus tôt dans ces grandes villes. Cela traduit, enfin, le maintien des conducteurs dans l'activité. Une lecture d'ensemble ressort que le cycle d'exercice du *zémidjan* est dans la tranche d'âge de 15 ans et 55 ans.



Source : Données du RGPH3 produit par l'INSAE, 2018.

Figure 4: Répartition par âge des conducteurs de taxi-moto dans la zone de recherche

Le profil des conducteurs rencontrés sur le terrain est également très varié, ce qui était prévisible en tenant compte des tendances dans le chapitre précédent. Les itinéraires professionnels des conducteurs ayant moins de dix ans de carrière sont analogues à ceux de la première génération. Des diplômés d'université ou de formation professionnelle à la recherche d'un emploi à ceux ayant accumulé plusieurs expériences professionnelles dépourvues de toute stabilité en termes de carrière. Les cas de deux jeunes travailleurs rencontrés dans leur quotidien de taxi-moto sont typiques.

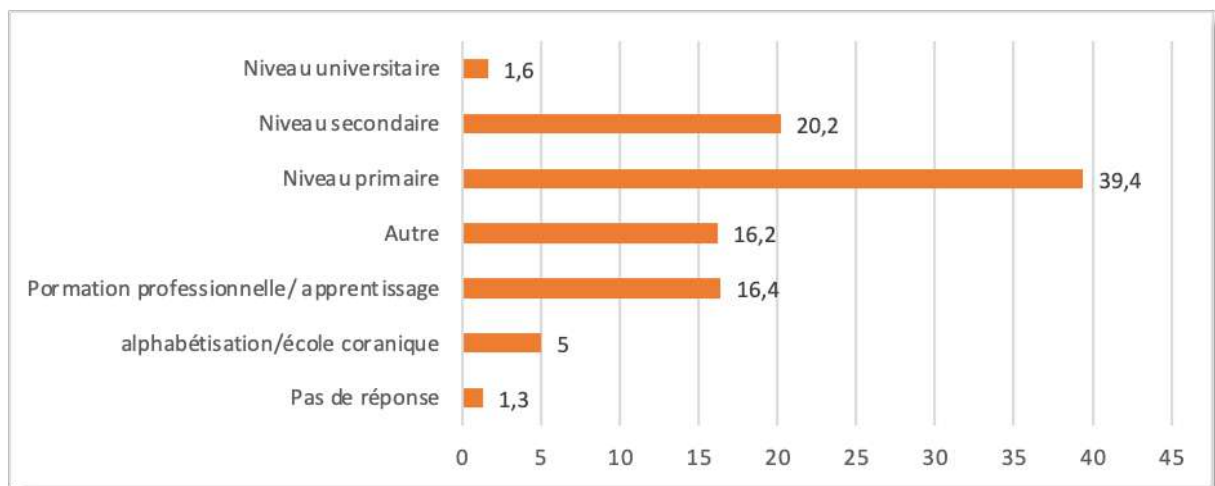
Samsou D., âgé de 24 ans et titulaire d'une licence de philosophie à l'Université d'Abomey-Calavi est conducteur de taxi-moto sur le parc Baobab à Kandi. De manière habituelle, le jeune étudiant durant son cursus universitaire parcourait les 628 kilomètres entre son université et sa ville natale lors des congés et vacances universitaires pour revenir en famille. Mais, ces séjours à Kandi étaient plus pour lui des occasions d'exercer le taxi-moto afin de mobiliser un peu d'argent avant de retourner dès que les cours reprennent à l'Université, nous a-t-il confié. Sauf que depuis le début de cette rentrée, il n'est plus retourné à l'université parce qu'il vient de finir son cursus en licence et n'a pas l'intention de poursuivre ses études en même temps, faute de

la licence maintenant et il n’y a aucune opportunité de travail pour le moment donc c’est ce que je fais. »⁵⁰ ; a-t-il conclu.

Stanislas S. quant à lui a fait une formation professionnelle en mécanique auto. Déscolarisé dès la classe de CM1⁵¹, il est sorti de l’apprentissage traditionnel par un projet de l’État qui l’a inséré dans le processus de formation débouchant sur le Certificat de Qualification Professionnelle (CQP). L’attente de la promesse d’insertion professionnelle annoncée par le projet a été longue et vaine. Elle a conduit dans plusieurs occupations de courte durée allant de pointeur sur des navires au port, à gérant de bar, puis tâcheron dans des entreprises de construction, pour finir par une première expérience d’un an et demi de *zémidjan*. Il marque un arrêt à la fin de cette expérience avec la volonté de pratiquer la mécanique. N’ayant pas les moyens d’acquisition du matériel de travail auquel il a été formé, Stanislas S. embrasse définitivement la carrière de *zémidjan* en 2006, suite à la suspension de l’assistance familiale dont il bénéficiait.

5.1.1.2. Niveau d’instruction des conducteurs de taxi-moto

La dissémination des niveaux d’éducation des conducteurs de taxi-moto au Bénin sur la figure 5 rend compte de la diversité des profils.



Source : Données enquête DGAE, février 2018.

Figure 5: Répartition des conducteurs de *zémidjan* selon le niveau d’éducation

Sans grande surprise, les différents niveaux de l’éducation formelle y figurent de manière significative. Il en est de même pour les diplômés de la formation professionnelle/apprentissage

⁵⁰ Entretien avec Samsou D., Kandi le 29 novembre 2015.

⁵¹ Le Cours Moyen 1^{ère} année (CM1) correspond à la classe de 5^{ème} année du cours primaire.

et de l'alphabétisation/école coranique. Le graphique présente une forte proportion du profil "Autre" (16,2%). Ceux qui n'ont suivi aucune formation académique ou professionnelle contribuent à plus de 70% à la forte proportion enregistrée pour cette modalité. La majorité d'eux se déclarent agriculteurs à la base sans avoir suivi une formation formelle. Ils se revendiquent aussi chômeurs, principalement pour ceux qui n'ont pas achevé leur apprentissage, et se sont logés parmi les gens de la modalité "Pas de réponse".

Par rapport aux trois modalités retenues pour l'éducation formelle (primaire, secondaire et universitaire), il est observé que la représentation est décroissante du niveau primaire vers le supérieur. Cela pourrait être lié à la disproportion de la représentation de ces différents niveaux d'instruction dans la population générale. Mais, lorsqu'on croise la lecture avec la proportion de ceux ayant reçu une formation professionnel/apprentissage, l'interprétation est orientée dans le sens que plus les gens ont un niveau d'instruction élevé ou qu'ils sont dotés d'une qualification professionnelle, ils sont moins enclins à s'engager dans le *zémidjan*.

5.1.1.3. *Zémidjan, une source d'alimentation de l'exode rural*

Le flux de gens sans aucune qualification professionnelle dans la corporation s'est accru avec le temps. Comme il a été ressorti, dans la période de sa généralisation sous la crise, les chômeurs et les diplômés sans emploi étaient nombreux dans les premières cohortes de professionnels. Le lien avec l'exode rural corrélé à l'urbanisation grandissante avait été aussi souligné. La facilité d'entrée dans l'activité permet l'entrée sur le marché de travail urbain aux néo-citadins provenant de l'Exode rural.

La poussée démographique de la main-d'œuvre urbaine ne s'est pas estompée jusqu'à présent et le taux de croissance urbaine est resté toujours positif. Les différents groupes d'acteurs enquêtés ont été unanimes que l'actuelle affluence du groupe des conducteurs sans aucune qualification est liée au fait que le développement urbain engendre une pression sur le foncier dans les localités périphériques des grandes villes. Ne pouvant résister à la spéculation foncière qui en découle, des centaines de jeunes hommes de ces localités, prétextant la pauvreté des sols pour les travaux champêtres, vendent leur héritage foncier aux plus offrants. La gestion des sommes importantes d'argent qu'ils gagnent sans une réelle planification préalable n'en favorise pas la fructification. Au seuil de la ruine, ils finissent dans les grandes villes au guidon de leurs motos en se donnant à la profession la plus accessible.

Ces jeunes constituent une bonne part de migration de travail entre les grands centres urbains et les milieux ruraux périphériques. Pour Marchais (2009), le taxi-moto est « devenu l'un des

principaux moteurs de l'exode rural » au Bénin. Ceux dont les villages sont les plus proches font la navette quotidienne entre la ville, leur espace de travail, et le village, leur lieu de résidence. Par contre, on retrouve souvent ceux qui viennent de localités lointaines sur les places publiques dormant à la belle étoile sur leurs motos (voir Photo 1 ci-après).

Photo 1 : Des conducteurs de taxi-moto au repos sur une place publique



Sources : Assouma K., décembre 2018.

Ces derniers sont principalement visés par la décision de la préfecture de Cotonou d'interdire l'érection des espaces publics en dortoirs aux *zémidjan* dans un communiqué rendu public le 20 janvier 2017⁵². Considérés comme des sans domicile fixe dans la ville, ils sont désormais traqués la nuit par les patrouilles de la police dans les espaces publics qu'ils squattent.

5.1.1.4. Indices de maintien des conducteurs dans l'activité

Les conducteurs les plus anciens et les plus âgés qui se sont déjà retirés ont déclaré avoir passé en moyenne vingt années de carrière (entre quinze ans et vingt-cinq ans de vie professionnelle). Cette durée moyenne dans le travail est équivalente au nombre minimum d'années d'une carrière professionnelle dans un emploi formel au Bénin. Ceux qui y sont depuis quinze ans au moins ont tous déclaré être dans un processus de sortie de l'activité dans les cinq prochaines années. Cette projection est une estimation du temps nécessaire à la mobilisation de ressources pour la réalisation de leur projet de reconversion dans une autre activité génératrice de revenu.

⁵² "Traque des conducteurs de taxi-moto dormant à la belle étoile : les sans domicile fixe entre panique et indignation", Fraternitébj.info, La rédaction, publiée le 23 janvier 2017, consulté le 13 Août à 3 : 01 PM, <https://fraternitebj.info/societe/article/traque-des-conducteurs-de-taxi>

Des parcours des enquêtés, les deux premières années sont déterminantes pour une carrière dans cette profession. En grande majorité ceux qui ont franchi les deux ans ont exercé le taxi-moto sur un temps correspondant à la durée moyenne de carrière d'environ vingt ans dans le *zémidjan*. En examinant l'ancienneté dans le métier, telle qu'elle a été renseignée par l'enquête de la DGAE au plan national (voir tableau III), près de neuf conducteurs sur dix ont déjà accumulé plus de deux ans d'ancienneté dans la profession.

Tableau III : Répartition des conducteurs suivant l'ancienneté dans la profession

Durée dans l'activité	Effectifs	Pourcentage
Débutant (moins d'une année)	25	1,3
1 année	55	2,8
2 années	131	6,7
Plus de 2 années	1743	89,2
Total	1954	100

Source : Données enquête DGAE, février 2018

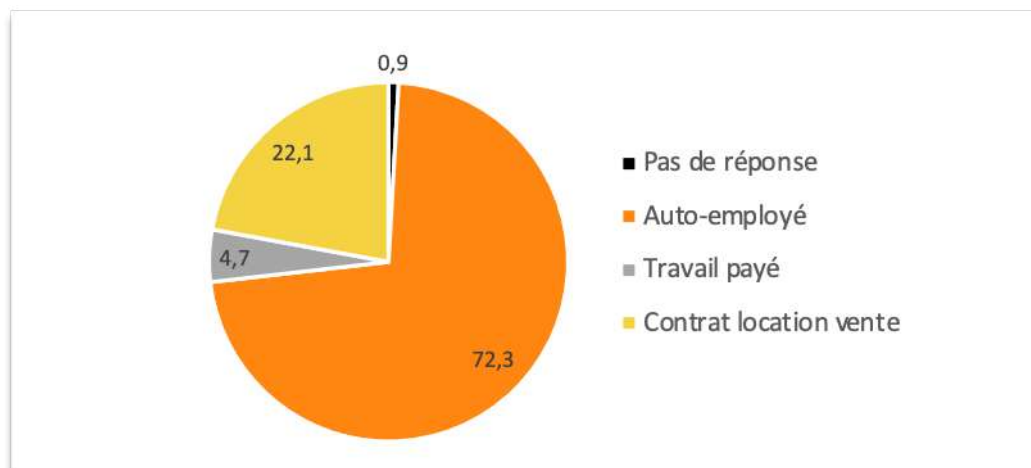
Si ces résultats peuvent être interprétés comme une forte proportion de maintien dans le taxi-moto après le seuil des deux ans, quels sont alors les mécanismes qui facilitent le maintien des acteurs dans la profession ?

5.1.1.5. Typologie des relations de travail

Une typologie des *zémidjan* est proposée ici en fonction de la nature de la relation du conducteur avec le moyen de production qui est représenté ici par la moto (cela peut être aussi assimilé au capital de l'activité). Dans cette optique, quatre types de conducteurs ont été identifiés dans l'ensemble des quatre localités de la recherche. Il y a les conducteurs employés, qui sont de deux types, les conducteurs auto-employés et enfin ceux qui sont les sous-traitants occasionnels auprès des employés.

Le premier type de relation de travail est appelé dans le jargon de la corporation « travail-payé ». Ce type de conducteur est employé par le propriétaire de la moto. Il est lié par un contrat d'exploitation de la moto, généralement verbal sur une base journalière, contre le versement d'une rente journalière au propriétaire pour les jours de travail sauf le dernier jour de la semaine, le dimanche. À la fin de chaque journée de travail, il ramène la moto chez le propriétaire et revient au début de la journée du jour de travail suivant. Il n'a pas la possibilité de devenir propriétaire de la moto et le propriétaire à la latitude de mettre un terme à son contrat à durée imprécise à tout moment. Ils sont aussi appelés dans certaines localités dont Cotonou

« locataires de moto ». Ce fut la forme la plus populaire de relation de travail durant la généralisation du taxi-moto dans les années 1990. En cette période, les motos utilisées pour le *zémidjan* étaient plus chères, deux voire trois fois le coût de certaines motos chinoises utilisées aujourd’hui, et les investisseurs n’étaient pas aussi nombreux. Ce type de travailleur est en voie de disparition. Ils représentaient moins d’un conducteur sur 20 au plan national (4,7%) lors de nos travaux de terrain (voir figure 6). Il s’agit de la catégorie de travailleurs que Lawin et al. (2018 :127) ont également appelés « à garer ».



Source : Données enquête DGAE, février 2018.

Figure 6: Répartition des zémidjan par statut d'occupation dans l'emploi au plan national

Le deuxième type de relation est celui qui est désigné dans le jargon des taxis-motos par « contrat ». Cette forme de relation de travail la plus répandue actuellement est en réalité un contrat de location-vente entre le propriétaire qui fait l’investissement initial d’acquisition de la moto et le conducteur du *zémidjan* qui en est le futur propriétaire. Cette relation de travail, généralement sur une base écrite, lie le conducteur au propriétaire sur la période retenue de manière consensuelle correspondant au temps nécessaire de recouvrement du montant à rembourser par le conducteur en travaillant avec la moto. Sur toute cette période, le conducteur est soumis au versement régulier d’une redevance hebdomadaire fixe. A la différence du premier type de relation, le conducteur acquiert le droit de propriété sur la moto à la fin du contrat. Au plan national, deux *zémidjan* sur dix sont concernés par ce type de contrat (figure6).

Le troisième type de relation de travail est celui des auto-employés. Le conducteur dans ce cas est propriétaire de son moyen de travail. L’auto-emploi représente aujourd’hui dans toutes les localités du Bénin le type de relation de travail largement dominant. Il couvre plus de sept *zémidjan* sur dix. Cela s’explique par le fait que la grande majorité (environ neuf sur dix) des

conducteurs ont passé plus de deux ans dans le travail (Tableau III) et sont donc devenus potentiellement propriétaires de leur première moto sous contrat, puisque la durée moyenne d'un contrat est de 18 mois. Par ailleurs, l'enquête quantitative de notre programme de recherche à Cotonou a précisé que moins de deux auto-employés sur dix (10,5%) sont propriétaires de plus d'une moto dans l'activité ; ce qui n'est pas très différent de la réalité observée au Togo voisin par Diaz-Olvera & al. (2015). Cette forte atomicité des propriétaires est liée au nombre croissant de conducteurs devenus propriétaires par le biais de contrat et la durée de vie limitée des motos qui s'usent vite à la suite d'usage excessif au travail.

Enfin, il y a ceux qu'on a hésité à mettre dans cette typologie du fait d'une relation de travail non directe avec la moto. Ils n'apparaissent pas dans les statistiques d'enquête quantitative. Ce sont des conducteurs occasionnels qui prêtent la moto et la blouse des autres catégories de *zémidjan* durant leurs temps de repos pour travailler à temps partiel. En contrepartie, ils partagent leur recette avec ce partenaire. À Parakou et Kandi où la pratique a été plus observée, ils sont désignés par « *Kamaa minou* » qui signifie en traduction littérale de langue *haoussa* « tiens-moi ça » ou « garde -moi ça » à titre provisoire.

5.1.1.6. Formalisation pratique des relations de travail

Le fait notable au niveau des relations de travail dans la corporation est la forte contractualisation du travail par écrit. La tendance observée dans la zone d'étude est confirmée par les résultats de l'enquête DGAE au plan national avec 78,2% de conducteurs sous contrat. Cette tendance a entraîné la régression du « travail payé » parmi les employés. Dans la mesure où la relation est sur une base journalière, celui-ci ne nécessite pas un contrat écrit. Ce type de relation n'arrange au fond ni le conducteur ni le propriétaire. Il met le conducteur à un niveau d'insécurité d'emploi très élevé. De même qu'il ne lui facilite pas de s'inscrire dans un mécanisme d'épargne sur le long terme. Pour le propriétaire, l'entretien de la moto n'est pas bien assuré par le conducteur qui est dans une course quotidienne pour mobiliser la redevance journalière et obtenir son propre gain ; ce qui réduit la durée de vie de l'engin.

L'apparition de la relation de contrat de location-vente, sa durée relativement longue d'exécution et les difficultés rencontrées entre les deux parties au début de sa mise en œuvre ont favorisé l'instauration de contrat écrit pour sa gestion. Elle confère une certaine sécurité d'emploi aux conducteurs. Quoiqu'il ne suive pas la procédure légale d'élaboration de contrat de travail en vigueur au Bénin, il a apporté une formalisation de la relation de travail de part cette norme pratique (Olivier de Sardan, 2010) encadrée par des mécanismes de légitimation

établis par les acteurs du secteur. Les termes du contrat dépendent du coût d'acquisition de la moto. Si on prend le cas des motos de marque BAJAJ dont l'utilisation pour le taxi-moto est actuellement en vogue dans la plupart des villes, les contrats courent entre 15 et 18 mois à raison d'une redevance de dix mille francs à verser par le conducteur chaque semaine. À la fin du contrat le propriétaire fait une convention de vente au conducteur qui se charge de faire la mutation de la moto en son propre nom ; ce qui lui confère la propriété de l'engin.

La grande majorité des auto-employés encore en activité ont déclaré avoir obtenu leur première moto à la fin d'un contrat de « travail payé ». La perspective de devenir propriétaire de la moto à la fin du contrat encourage le conducteur à bien entretenir la moto. Elle concourt à le stabiliser dans l'emploi afin d'honorer son contrat à terme. Cette stabilité lui permet de mieux s'organiser pour souscrire à une cotisation journalière sur une année voire plus. La perception de la cagnotte de sa cotisation, ajoutée à l'obtention de la moto en fin de contrat, représentent de meilleurs bénéfices. Du côté du propriétaire, ce type de contrat signifie un recouvrement régulier des redevances hebdomadaires sans plus se soucier de la gestion des pannes et autres formalités de la moto après celles qu'il a effectué tout au début. Il a, *a priori*, de fortes chances d'exploitation de la moto pour le temps escompté alors que dans une exploitation par « travail payé » il arrive que la moto soit hors d'usage à des fins commerciales avant ce terme projeté.

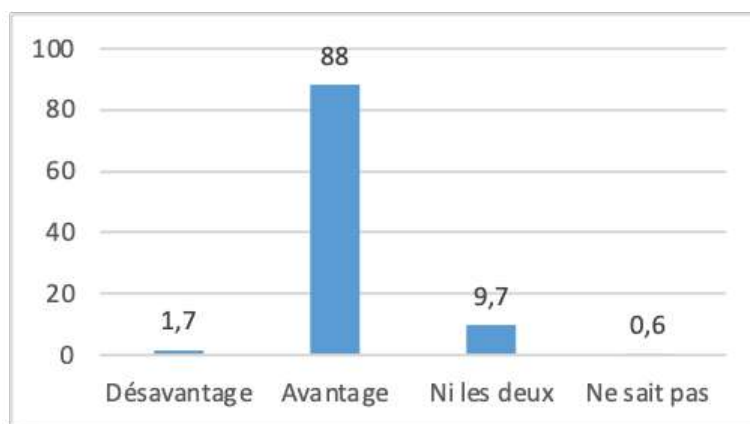
La relation de « contrat » ne présume pas que les risques que courent les parties engagées sont nuls ; même s'ils restent marginaux. Des propriétaires ont enregistré des pertes de moto par vol suite à une agression du conducteur ou par des accidents graves qui ont mis la moto hors d'usage ou encore par la disparition pure et simple du conducteur avec la moto. Dans l'autre sens, des conducteurs ont été victimes d'abus de confiance de propriétaires véreux qui ont eu beaucoup de mal à concéder le droit de propriété au conducteur à la fin du contrat. Cette mésaventure partagée ici par Bonaventure A. en est un témoignage.

« Après les deux premières motos que j'ai conduites en « travail payé », j'ai trouvé finalement une moto sous contrat qui devrait devenir ma propriété. C'était une Yamaha 80 usager sur laquelle on s'était entendu par un contrat verbal sur 18 mois. J'ai fini le contrat sans lui devoir un rond. Vers la fin du 19^{ème} mois je me suis rapproché de lui [le propriétaire] pour les dispositions à prendre afin que j'obtienne le titre de propriété. C'est là qu'il me fait l'historique de la moto pour m'expliquer qu'il ne pourra pas honorer sa parole. J'ai dû supporter avec beaucoup de peine. Je n'ai pas voulu suivre les conseils de mes amis pour me plaindre au commissariat puisque notre contrat était verbal. Par la suite, j'ai eu une moto presque neuve chez une vieille dame par le biais de mon mécanicien. Cette fois-ci on s'était entendu sur 15 mois. À la fin du contrat, la dame crée un incident, voyant que la moto était toujours en forme pour me retirer les clés [résilier le contrat]. Malgré l'intervention du mécanicien, elle n'a pas voulu entendre raison. Cette fois-ci je me suis plaint au commissariat. Ne voulant toujours pas

céder, la menace des inspecteurs de transférer l'affaire au tribunal l'a effrayée. C'est comme ça qu'elle a fini par adhérer à la proposition de règlement à l'amiable du commissariat. Les inspecteurs ont suivi le processus jusqu'à ce que la moto me revienne. »

Entretien avec Bonaventure A., leader d'organisation, Cotonou le 14 septembre 2016.

Ces diverses infortunes avaient été beaucoup plus enregistrés au début de l'expérience du « contrat ». D'où l'implication plus courante des organisations de *zémidjan* dans l'élaboration et la gestion des contrats. La signature par les contractants devant les responsables d'organisation est précédée d'une enquête de moralité sur les deux parties. Les possibilités d'obtenir et/ou garder son travail ont été mentionnées par les *zémidjan* de Cotonou, lors de l'enquête quantitative, parmi les avantages d'être membre d'une organisation. Les résultats sont présentés dans la figure suivante.



Source : Données de terrain, enquête quantitative, octobre 2015.

Figure 7 : Perception des *zémidjan* de Cotonou sur les avantages d'être membre d'une organisation dans l'obtention et le maintien de son travail

L'opinion des conducteurs résumée par la figure reflète l'importance de ce rôle de médiateur joué par les organisations dans l'élaboration des contrats pour l'entrée d'un grand nombre dans l'activité ainsi que dans le suivi de la mise en œuvre des contrats pour prévenir les désagréments et les maintenir en activité. Ce point de vue ne varie pas sensiblement par rapport aux pratiques observées dans les autres localités. En somme, les responsables d'organisation font signer les contrats en présence des deux parties et arbitrent les divergences éventuelles dans son exécution. En cas d'incapacité de la résolution d'un conflit à ce premier niveau, les parties recourent à la police ou à la gendarmerie qui traite de la question en toute légalité.

En raison du cycle de vie des motos, les conducteurs procèdent au changement du moteur à la fin du contrat. Ils exploitent ensuite la moto rénovée pendant un ou deux ans afin de mobiliser

les fonds nécessaires à compléter au gain à tirer de sa vente pour racheter une nouvelle moto. Cela ouvre un cycle de renouvellement de leur moyen de travail.

Dans l'ensemble, le contrat de location-vente anime la circulation du titre de propriété et a ainsi influencé l'augmentation du nombre d'auto-employés dans la corporation. Ce contrat qui est en effet une mise à la disposition de l'investissement initial pour démarrer l'activité en tant qu'auto-employé a drainé une diversité d'investisseurs privés dans l'activité. En plus des travailleurs formels et des commerçants relevés au chapitre précédent, les institutions financières, notamment des banques et structures de microfinance, se sont illustrées sur ce plan. Un exemple d'investisseur récent enregistré a été la société CFAO Motors, le concessionnaire de la marque de moto Yamaha au Bénin. Pour la promotion de sa nouvelle marque de moto "Yamaha Crux", elle a initié un partenariat avec le Syndicat des Conducteurs de Taxi-Moto du Littoral (SYCOTAMOL). La première année, en 2018, 21 motos ont été remises à des membres dans une opération de location-vente sous le contrôle de l'organisation. Après le remboursement total par la première vague de bénéficiaires dans un intervalle d'environ dix mois, la cérémonie officielle de remise de moto à 14 nouveaux bénéficiaires a été effectuée en février 2019. Par ailleurs, le contrat de location-vente a contribué à inscrire le *zémidjan* dans la trajectoire professionnelle d'une bonne frange des conducteurs rencontrés. En s'engageant pour 18 mois à deux ans de travail et propriétaire de la moto, le travailleur devient co-propriétaire à partir du premier jour de travail. Cette réalité contribue fortement à engager le conducteur dans la carrière de taxi-moto. La relation de travail par ce genre de contrat est courant au milieu de taxi-moto dans d'autres pays, par exemple au Togo (Diaz Olvera et al., 2015) et au Cameroun (Sahabana, 2006).

5.1.1.7. *Travailleurs à temps partiels*

Dans la continuité de la pratique ayant prévalu les premières années de normalisation de la situation des travailleurs formels après la crise économique, le taxi-moto continue d'être une source de revenus alternative pour des travailleurs en situation de sous-emploi dans d'autres secteurs d'activités autant dans le formel que l'informel. Ceux-ci l'exercent de façon occasionnelle. Leurs temps de travail sont les soirs après les heures de services. Les résultats de l'enquête DGAE indiquent qu'il s'agit de deux *zémidjan* en circulation sur dix au plan national. Plusieurs personnes concernées ont déclaré que cette activité secondaire leur procure plus de revenus et occupe parfois plus le temps de travail de certains parmi eux que l'activité déclarée principale.

Il faut également noter la présence dans la circulation des *zémidjan* saisonniers. Ils comprennent les enseignants, étudiants et élèves qui, le temps des vacances ou congés scolaires, exercent l'activité. Le gros lot des saisonniers sont les cultivateurs qui en font une activité de contre saison particulièrement dans les villes secondaires. Il ne faut pas confondre dans ces localités ces saisonniers avec les professionnels à temps plein qui s'adonnent également aux travaux champêtres. À Kandi, par exemple, d'une activité totalement saisonnière au début, ceux qui se revendiquent professionnels aujourd'hui y consacrent une grande partie de leur journée de travail même en période de travaux champêtres. Lors du focus groupe avec les membres du bureau de l'association locale, ils ont précisé qu'avec l'utilisation des herbicides, engrais et l'appui des ouvriers agricoles, les travaux champêtres restreignent moins leur temps de travail dans le taxi-moto.

5.1.1.8. Gagne-pain et non simple activité de survie

De nombreuses recherches ont mis en évidence qu'au Bénin comme ailleurs, le taxi-moto est une activité lucrative qui permet à ses acteurs de gagner leur vie, au-delà de la simple subsistance (Aboudou et Sounon Bouko, 2010 ; Agossou, 2003 ; Alonmadon et Apaloo, 2009 ; Diaz Olvera et al. 2015 ; Kaffo et al., 2007 ; Quénot-Suarez, 2012). Cela contredit de nouveau l'image d'activité de débrouille que certains auteurs et acteurs sociaux continuent de lui coller.

En se référant aux entretiens avec les acteurs sur le terrain, on retient qu'en vingt-quatre ans de carrière les réalisations de Antoine K. ne sont pas des moindres. Le court bilan qu'il a dressé avec satisfaction renseigne qu'il a bâti une maison, « le vœu le plus cher de tout travailleur béninois » selon ses propos. Son travail lui a procuré les moyens pour assurer la scolarisation et la formation de ses enfants. Il a surtout renouvelé régulièrement, à échéance de deux ans environ, son moyen de travail avant de se retirer. Mais jusqu'à présent, il a gardé le contact avec le milieu du taxi-moto en continuant par acheter des motos qu'il confie à de nouveaux conducteurs sur contrat.

Jonas N., venu au *zémidjan* après son licenciement dans une société d'État, dresse aussi le bilan de ses réalisations dans le taxi-moto avec autant de satisfaction.

« Dans mon emploi précédent j'avais déjà bâti ma maison. Mais c'est avec le *zémidjan* que j'ai réalisé la clôture, le portail, et acquis un moulin à maïs. C'est cela qui m'a procuré les ressources pour prendre en charge ma famille depuis ce temps. Mes enfants qui étaient en bas âges au moment de la perte de mon premier emploi ont tous été scolarisés et je compte actuellement parmi eux des diplômés d'université et des bacheliers. Certains ont réussi à trouver un emploi mais d'autres vivent la difficulté continue de l'accès au travail ».

Après plus d'une vingtaine d'années, Jonas a arrêté la conduite du *zémidjan* il y a environ dix ans. Il admet que ce retrait se justifie en partie par la réduction de ses charges grâce à l'autonomisation de certains de ses enfants et à la fin de scolarisation des autres. Jonas a investi dans l'élevage de volaille et de petits ruminants où il opère maintenant et dont il dit beaucoup de bien en termes de rentabilité pour couvrir ses besoins, « avec moins d'effort physique », a-t-il fait remarquer.

Dans le même sens que l'affirmation de Sanyal (1991) sur les emplois informels, d'autres auteurs ont montré que le revenu mensuel d'un conducteur de taxi moto travaillant à plein temps est supérieur au Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti (SMIG) dans le secteur formel. Au Bénin, le SMIG a été revalorisé en juin 2014 de 31 625 F à 40 000 F. L'enquête nationale de la DGAE a estimé que trois-quarts des opérateurs de taxi-moto (76,2%) ont un revenu mensuel moyen supérieur ou égal au SMIG et plus de six sur dix opérateurs ont déclaré un revenu mensuel nettement au-dessus du SMIG (63,5%). Diaz-Olvera *et al.* (2015) ont démontré une corrélation entre les types de relations de travail et une disparité du niveau de revenus. Leur analyse sur les taxi-moto dans la ville de Lomé au Togo est extrapolable à l'ensemble des villes du Bénin. Suivant les relations de travail, les conducteurs sous « contrat de location-vente » parviennent à gagner plus d'argent que ceux qui sont en « travail payé » à cause de la différence de temps de paiement des redevances (hebdomadaire contre journalier), de la possibilité de mieux organiser leur temps de travail et, dans la plupart des cas, du meilleur entretien des motos des travailleurs sous contrat. À juste titre, le travail est beaucoup plus harassant pour les conducteurs de « travail-payé » que pour leurs homologues de « contrat location-vente ». Le type de travailleur qui arrive à tirer plus de revenus sont les auto-employés qui sont propriétaires de leur engin de travail. N'ayant pas de redevance à payer à autrui, ils accumulent plus de gains que les deux précédents types de travailleurs. Néanmoins nos données de terrain confirment que tous les types de travailleurs parviennent à couvrir leurs besoins quotidiens de subsistance. « Puisque, l'activité est une source certaine pour se procurer un revenu journalier, les opérateurs choisissent l'exercer quitte à supporter les risques y afférents. » (Djossou, 2017 : 113)

Le niveau de revenu que peut atteindre un *zémidjan* par rapport à un travailleur formel sans qualification qui gagne environ le SMIG, est l'argument qu'avancent certains conducteurs pour justifier leur attachement au taxi-moto. Une réaction du genre : « Moi je ne peux pas travailler

pour l'État ! (C'est-à-dire à la fonction publique). Combien je vais gagner ? »⁵³ ; enregistré lors d'un focus group avec les *zémidjan* individuels à Cotonou est assez expressive. Stanislas S. explicite plus tard son idée en indiquant que : « il faut que l'État me paye au moins 200.000 F par mois. » ; ce qui ne saurait être possible compte tenu de son faible niveau d'instruction et l'emploi qu'il pourrait occuper. Le jeune « petit entrepreneur individuel », car il est auto-employé, en plus de ses revenus journaliers, a un carnet d'adresses de clients fidèles à qui il offre ses prestations par des contrats mensuels ou à la tâche. Il assure pour un client le déplacement quotidien au service, pour un autre c'est plutôt celui de son enfant à l'école et pour d'autres encore ce sont des courses ponctuelles à réaliser. Sans créer un pont avec le salariat, la somme des prestations payées mensuellement lui assurent des revenus mensuels réguliers.

Les conducteurs « auto-employés » et ceux en « location-vente » ont plus de facilité à épargner de l'argent, tel qu'il avait été déjà mis en aperçu. Les mécanismes pratiques et efficaces de mobilisation de ressource utilisés sont les banques populaires bien connues au Bénin et dans les pays francophones de la sous-région sous la dénomination de tontine⁵⁴. Pour cela, les auto-employés ont une capacité supérieure d'économies par rapport aux autres. Néanmoins, les conducteurs employés trouvent les moyens de tirer leur épingle du jeu. Guétindo A. était conducteur occasionnel de *zémidjan* en travail payé à Kandi. Son travail lui permettait de trouver la redevance journalière du propriétaire qui est de 2500 F, de payer la cotisation de son groupe de tontine qui était de 1000 F et faire un supplément de recette pour faire face à ses charges. Sa tontine était composée d'un groupe de 10 conducteurs qui épargnent 1000 F par personnes par jour et chaque dix jours un des membres ramasse la cagnotte de 100 000 F. Ses deux premières cagnottes lui ont servi à payer deux petits bœufs respectivement à 90 000 F et 85 000 F. Il justifie que pour sa communauté d'origine *gando* cela représente des réalisations très importantes. Les deux bœufs servent actuellement de bêtes de charrue pour ses parents dans leurs activités champêtres. Il estime le prix de vente de chaque bœuf après cinq ans à au moins 400 000 F.

Sur les niveaux de revenus, la quasi-totalité des enquêtés ont fait cas de la tendance à la baisse de revenus. Ils l'expliquent, principalement par l'effectif en croissance continue des nouveaux arrivants sur ce marché de travail qui n'est pas fermé. Aussi, des contingences de l'environnement extérieur affectent sensiblement leurs rendements. En effet, les décisions de

⁵³ Focus group avec les travailleurs individuels de *zémidjan* à Cotonou, CODIAM le 15 Avril 2016.

⁵⁴ « Procédures informelles et rotatives d'épargne et de crédit qui doivent leur nom à Tonti, banquier italien du XVII siècle. » (Bayard, 2006 : 196)

valorisation de la fonction enseignante traduites par l'augmentation de leur salaire ayant permis à nombreux enseignants d'acquérir leur propre moyen de déplacement, ajouté à la décision du gouvernement de limiter le nombre d'établissement d'intervention des enseignants vacataires, a affecté sensiblement les revenus des *zémidjan* de Natitingou. Les enseignants du secondaire constituaient le corps de fonctionnaire le plus mobile pour aller assurer la vacation dans plusieurs collèges. Ils représentaient pour les *zémidjan* des clients avec des contrats de prestation réguliers pour rallier les collèges des localités périphériques isolées. La perte de ces contrats a été une implication négative de ces décisions.

Enfin, concernant l'utilisation des revenus, ils sont orientés prioritairement vers les dépenses de satisfaction des besoins fondamentaux de la famille nucléaire pour se nourrir, se loger, se soigner, se vêtir et dans la scolarisation ou la formation professionnelle des enfants. Viennent ensuite de façon concurrentielle les investissements dans la création d'une seconde activité génératrice de revenu pour la famille, généralement pour la compagne, et les dépenses de renouvellement de la moto de travail. Les dépenses de troisième niveau de priorité sont relatives au grand investissement sur le long terme dont l'acquisition d'une parcelle et la construction d'une maison, la mise en place d'une activité de reconversion, celles-ci passant essentiellement par des épargnes. Ce constat rejoint celui de Aboudou et Sounon Bouko (2010) sur l'analyse des dépenses des conducteurs de taxi-moto du Bénin et du Togo.

5.1.2. Attributs du *zémidjan* dans l'espace public

5.1.2.1. *Identité construite autour de la moto*

Au démarrage du taxi-moto, les conducteurs n'arboraient pas de blouse uniforme. Leurs principaux éléments de distinction dans la circulation étaient visuels, gestuels et sonores. Les marques de moto qu'ils roulaient les particularisent ainsi que les interpellations par des mimiques harmonisées avec des coups de klaxon qui leurs étaient propres pour capter l'attention des potentiels clients. La situation a quelque peu changé avec l'adoption des blouses uniformes dont les couleurs varient suivant les localités. Toutefois, l'histoire du *zémidjan* est attachée à celle des marques et modèles de moto utilisés pour le travail, à l'instar de l'histoire de son ancêtre le *taxi-Kanan* qui était liée à celle de l'évolution des modèles de vélo.

Les observations de terrain montrent clairement que dans toutes les villes, les marques de moto utilisées entrent dans la construction identitaire du *zémidjan*. Les séquences d'observation effectuées sur quelques principaux parcs de stationnement dans chacune des villes à des heures de pointe ont donné une image sans ambages de la situation présente sur cet aspect.

Tableau IV: Synthèse des observations sur les marques des motos utilisées les zémidjan

Cotonou							
Marque de moto	Genre	Sites d'observation			%	Origine	% cumulé par origine
		Parc marché Dantokpa	Parc du CNHU	Parc Camp Marié			
Bajaj	H	1495	900	520	95,6	Inde	
TVS	H	12	18	9	1,3	Inde	
Mahindra	H	0	3	0	0,1	Inde	97,0
Honda Dream	D	0	1	0	0,0	Japon	
Honda	H	2	4	0	0,2	Japon	
Yamaha CruX	H	14	7	4	0,8	Japon	1,0
Haoju	H	0	1	3	0,1	Chine	
Haoju	D	7	13	5	0,8	Chine	
Sanya	H	2	14	7	0,8	Chine	
Sanili	H	4	3	1	0,3	Chine	2,0
Parakou							
Marque de moto	Genre	Sites d'observation			%	Origine	% cumulé par origine
		Parc CHD Borgou	Non applicable	Non applicable			
Bajaj	H	311	-	-	98,1	Inde	
TVS	H	5	-	-	1,6	Inde	99,7
Sanili	H	1	-	-	0,3	Chine	0,3
Kandi							
Marque de moto	Genre	Sites d'observation			%	Origine	% cumulé par origine
		Parc Baobab	Parc Hôpital de Zone	Parc Auto-Gare			
Bajaj	H	58	91	103	91,3	Inde	
TVS	H	3	6	9	6,5	Inde	97,8
Honda	H	1	0	3	1,4	Japon	
Yamaha CruX	H	0	0	2	0,7	Japon	2,2
Natitingou							
Marque de moto	Genre	Sites d'observation			%	Origine	% cumulé par origine
		Parc Station Bus	Parc Grand Marché	Non applicable			
Bajaj	H	2	7	-	2,6	Inde	2,6
Honda Dream	D	2	3	-	1,4	Japon	
Honda	H	0	1	-	0,3	Japon	1,7
Ludjia	D	1	0	-	0,3	Chine	
Haojin	D	1	0	-	0,3	Chine	
Kasea	D	1	1	-	0,6	Chine	
Aponic	D	0	1	-	0,3	Chine	
Haoju	D	65	230	-	85,5	Chine	
Sanya	D	1	0	-	0,3	Chine	
Dayang	D	7	20	-	7,8	Chine	
Brio	D	0	1	-	0,3	Chine	
Jincheng	D	0	1	-	0,3	Chine	
Idnos	D	0	1	-	0,3	Chine	95,7

Source : Données de terrain, Août 2016.

Les résultats des observations dans le tableau ci-dessus montrent que dans les villes de Cotonou, Parakou et Kandi, la quasi-totalité des zémidjan étaient des motos hommes de marque indienne. La moto Bajaj vient en tête de très loin, suivie de TVS puis de Mahindra qui a été seulement

enregistrée à Cotonou. Le parc des taxis-motos dans ces trois villes est essentiellement indien. En revanche à Natitingou ce sont les motos dame d'origine chinoise qui représente dans les mêmes proportions, plus de neuf motos sur dix, l'essentiel des *zémidjan*. Diverses raisons expliquent cette uniformité des engins dans l'activité.

Examinant la particularité de Natitingou, l'effet de mode a été évoqué par les acteurs. Les clients ont souvent une préférence pour les nouveaux modèles de moto. Les *zémidjan* font alors l'effort de s'adapter à cette préférence pour attirer le maximum de clients et accroître implicitement leurs revenus. Dossou A. donne une des stratégies pour y arriver : « Si tu n'as pas la moto qui est à la mode, tu es obligé de prendre une nouvelle moto à la mode sous contrat et après ça t'appartient. C'est comme cela que nous fonctionnons aussi ». Les marques chinoises étant plus dynamiques dans la sortie de nouveaux modèles de moto sur le marché béninois, elles ont fini par s'imposer.

Dans les autres villes, c'est toujours la rationalité économique qui explique ce constat. La résistance de la moto dans le temps en rapport avec son coût d'achat, sa facilité d'entretien avec la disponibilité des pièces de rechange et sa faible consommation en carburant ont déterminé les préférences pour les motos indiennes. L'homogénéité des marques utilisées est une constance dans le milieu des taxis-motos au Bénin et la domination des marques enregistrées est récente. Avant l'hégémonie des motos indiennes en cours, il y a eu celle des marques chinoises qui avaient en leur temps détrônées les marques japonaises.

La chronologie de succession des marques et modèles de moto utilisés pour le *zémidjan* a été reconstituée à partir des récits des conducteurs. En effet, les motos japonaises avaient marqué le début du taxi-moto au Bénin. C'étaient des motos de seconde main qui provenaient du marché nigérian où elles arrivaient par bateau. Les marques étaient multiples : Honda, Yamaha Suzuki, Kawasaki, et autres. Mais au début des années 1990, l'une d'elle a pris le dessus sur les autres et s'est positionnée comme la moto la plus adaptée à l'activité. Rapidement, la très populaire à l'époque, Suzuki 100 de couleur unique noire et baptisée pour cette raison « corbillard » est devenue la moto de prédilection du *zémidjan*. Moins d'une décennie plus tard, la Yamaha, une autre marque japonaise avec ses modèles « Mate », très semblables et non moins populaires, a pris le pas sur la Suzuki. Elle existe en version Mate 50, Mate 70, Mate 80 ou Mate 90 et peuvent être de type 6 volts, 12 volts, électronique ou encore CDI. Ces motos à deux temps produisent beaucoup de fumée d'échappement en vieillissant ou quand l'entretien n'est pas bien assuré. Le milieu des années 2000 a vu l'arrivée de manière plus importante des motos de

marques chinoises sur le marché béninois. Cela a contribué à baisser de manière sensible les coûts d'acquisition de moto. La comparaison faite par les acteurs de taxi-moto affiche une différence de près de deux tiers entre les coûts d'achat des motos « Mate », qui variaient entre 800 000 F et 1 200 000 F, et les motos chinoises adoptées par la suite, qui coûtaient entre 300 000 F et 450 000 F. Cela entraîna un renouvellement du parc moto des *zémidjan*. Il a été opéré très vite d'autant plus que le gouvernement a mis en place une politique de remplacement des motos à deux temps jugées polluantes par les motos à quatre temps dans le cadre d'une politique de lutte contre la pollution. L'effet catalyseur de cette politique a conduit à l'ère des motos chinoises. La plus répandue fut la moto Jianshe plus connue dans le langage de la corporation par l'appellation « Elakata ». Ces motos gros corps de couleur bleue ont dominé le tissu urbain béninois grâce à son adoption par le *zémidjan*. L'arrivée des motos chinoises impliquant une baisse de coût des motos a influencé positivement l'expansion du taxi-moto. Avec un moteur silencieux par rapport aux autres engins qui dominaient la circulation et surtout moins producteur de fumée à l'état neuf, elle s'est paradoxalement révélée grand producteur de fumée et très bruyant après quelques mois d'usage. La recherche d'alternative par les acteurs eux-mêmes, après l'expérience peu concluante de la voie montrée par les gouvernants, les a orientés vers les motos d'origine indienne supposées plus résistantes. À partir des années 2010, les motos de marque TVS sont apparues sur le marché. L'expérience satisfaisante des opérateurs de taxi-moto a engendré son adoption, ouvrant l'hégémonie des motos d'origine indienne qui se sont imposées jusqu'à présent. Les rares villes qui résistent encore à leur pénétration dont Natitingou n'atténuent pas cette domination.

5.1.2.2. Offre de service de transport public de proximité

Il a été montré dans l'état de la question et dans la section sur la généralisation du taxi-moto au Bénin que l'existence d'un vide au niveau du service de transport public est un facteur associé au développement du taxi-moto, de la même manière que dans la plupart des localités de l'Afrique sub-saharienne concernées par ce phénomène. Même dans les villes qui disposaient d'une forme organisée de transport public urbain, elle a été modifiée et les modes de transport existants ont été réadaptés (Alonmadon & Apaloo, 2009 ; Dindji et al 2016) en raison des spécificités que le taxi-moto introduit dans l'offre de transport public.

Les stratégies d'adaptation des *zémidjan* aux difficultés rencontrées au début de leur introduction dans les villes ont structuré le service dans sa forme contemporaine. À Cotonou, la chasse aux taxis-motos menée par la police et l'organisation de taxi-ville avait poussé ces "travailleurs illégaux" à se replier dans les rues à la recherche de la clientèle. Ce faisant, le

service s'est rapproché de la clientèle. « Il n'est plus nécessaire de marcher vers les parcs de taxi ou de s'arrêter de longues minutes le long des artères principales pour prendre un transport public » ; argumente Pamphile H., ancien conducteur et ancien responsable d'organisation. Cela a été un premier changement notable dans les habitudes des citoyens qui fait du *zémidjan* un service de proximité dans le transport public. Dans les villes de Natitingou, et Parakou dans une certaine mesure, c'est la réticence des populations à utiliser ce mode de transport public peu ordinaire au début qui a poussé les conducteurs à aller chercher les clients dans les rues afin de manifester leur proximité. La petite aire géographique de Natitingou, par ailleurs, se prêtait à cela. La principale artère qui traverse la ville était environ d'une dizaine de kilomètres, il fallait que les opérateurs empruntent aussi les voies secondaires pour aller à la rencontre des potentiels clients. Du côté de Kandi, c'est l'activité même du premier conducteur en servant jusque dans les concessions, tel qu'il a été décrit dans le chapitre IV, qui a conféré ce caractère de proximité.

Un autre changement intervenu dans les habitudes avec l'avènement des taxis-motos a été la flexibilité et le marchandage du coût de transport. Il a été observé dans la pratique que le coût du transport fait l'objet d'une négociation entre le *zémidjan* et son client en fonction de ce que le premier est prêt à accepter et ce que le second est capable de payer pour la prestation. En règle générale, ce coût tient compte de la distance à parcourir, de l'état de la voie, du moment de la journée (heure de pointe, heure creuse, nuit, etc.) et d'autres détails dont le coût de l'essence. Cela constitue une rupture avec ce qui était pratiqué par les autres modes de transport existants (taxi-ville et bus) où les coûts étaient basés sur un forfait tarifaire plus ou moins fixe en fonction des trajets de passager. La grille tarifaire était affichée sur un petit écriteau suffisamment visible ou directement inscrit sur le tableau de bord du côté passager. Aussi, l'adoption du *zémidjan* a-t-il été dans une logique économique en termes de coût du service aux passagers. Alors que le tarif de base des taxi-ville et bus étaient à 100 F, dans les villes où ils existaient, le coût du trajet avec les taxis-motos était négocié à partir de 50 F. Sur les courtes distances, ils pratiquent donc des tarifs imbattables par leurs concurrents. Ce constat est à l'opposé de celui de Amougou Mbarga (2010 : 65) à Douala : « Alors que les taxis prennent « deux cent francs CFA » pour un trajet normal de deux à cinq kilomètres, les motos-taxis prennent entre « trois et cinq cent francs CFA » pour la même distance » ; a-t-il observé.

Pour diverses catégories de citoyens, le taxi-moto rend viable la ville. L'analyse du taxi-moto en Afrique Sub-Saharienne réalisée par Ehebrecht & al. (2018 : 253) a souligné la capacité de ce mode de transport à gérer la congestion des trafics dans les grandes villes où la circulation

est problématique. A Cotonou, les embouteillages quotidiens de circulation constituent une équation pour les personnes ayant un impératif de temps que l'habileté au guidon des *zémidjan* et leur maîtrise du plan de circulation dans la ville aident à résoudre. Les autres villes de la recherche ne sont pas confrontées à des congestions de trafic de grandes ampleurs.

Du point de vue de rentabilité économique de leurs activités, les petits entrepreneurs individuels qui se ravitaillent en articles, en ce qui concerne les revendeurs, ou en intrants, en ce qui concerne les artisans, et autres dans un rayon de courte distance pour alimenter leurs activités s'en servent pour réduire à la fois les coûts de transport et le temps des déplacements. Il s'agit là d'un rapprochement de la source de ravitaillement qui confirme que la mobilité est une caractéristique essentielle de la richesse (Quénou-Suarez, 2012 : 39), par la dynamisation de la fluidité de l'activité économique à l'échelle micro.

Concernant l'accès au centre-ville par les résidents de certaines zones de la ville, l'observation de Quénou-Suarez, (2012 : 33) à Accra est valable à Cotonou car « certains quartiers les plus pauvres sont à l'intérieur même de la ville ». Des quartiers populeux, défavorisés, démunis du minimum d'infrastructure socio-communautaire, végétant dans un environnement insalubre en grande partie marécageuse, habités par des populations majoritairement autochtones *wxla*, *sèto* ou *toffinou* de culture lacustre étaient difficiles d'accès. Les causes sont le manque de voie praticable par les taxis-voitures et les mini-bus puis l'insécurité qui les isolaient du centre-ville. Les quartiers Vossa, Ahouansouri, Ladji, Kpankpan, Wxlacodji, ..., ont été plus connectés au centre-ville à l'arrivée des taxis-motos qui compte de nombreux résidents de ces lieux. L'effet a été pareil pour les zones d'extension périphérique excentrée de la ville autant confrontées à des difficultés d'accès au centre-ville. Cette analyse n'a pas été étendue aux trois autres villes parce que le taxi-moto était le seul mode de transport urbain au moment de l'enquête.

Enfin, la souplesse du service proposé par le *zémidjan* est caractérisée par la desserte de l'ensemble du territoire des villes, peu importe l'état de la voirie de desserte du lieu et son isolement du centre urbain. La disponibilité du service est permanente.

5.2. CONNEXIONS ÉCONOMIQUES AUX SECTEURS D'ACTIVITÉS CONNEXES

5.2.1. Développement du commerce international autour de la moto

Les premières implications ont été sur le commerce international. Le flux commercial avec le Nigéria a été boosté durant les années de crise socio-économique par le commerce informel (Igué et Soulé, 1992). Le commerce de moto d'occasion, communément appelé de deuxième

main, et des pièces détachées y a énormément contribué du fait que les premières motos utilisées venaient dans une large majorité du Nigéria. Peraldi (2018) a relevé que le marché de véhicules d'occasion que l'économie intègre globalement dans le « commerce informel » n'est pas « informel », au sens économique du terme, en raison de la forte participation de l'Etat par le prélèvement des recettes fiscales via les douanes. L'étude de John Igué (2008) place les pièces de rechange de moto en deuxième position des produits importés du Nigéria vers le Bénin. Des circuits commerciaux de motos et de pièces de rechange se sont développés en connectant le Bénin à l'Europe puis à l'Asie pour couvrir le besoin de la population, d'une manière générale, et des travailleurs dont la moto est l'instrument de travail, en particulier, dans un *process* analogue mais plus évolué que celui de la filière euro-africaine des voitures d'occasion analysée par Rosenfeld (2018).

Le commerce de moto au Bénin a connu une évolution dans le même sens que l'évolution des marques de moto utilisées par les *zémidjan*. La filière qui s'approvisionnait essentiellement au Nigéria en moto usagées venant de l'Europe et du Japon, jusqu'au début des années 2000, a été réorientée vers la Chine. Plusieurs sociétés béninoises de représentation des grandes marques chinoises ont vu le jour et ont contrôlé presque l'exclusivité du commerce de moto sur plus d'une décennie. Cette projection des activités des commerçants de moto béninois en direction de la Chine est analogue au constat fait au Burkina-Faso par Khan Mohammad (2016 : 272) chez les commerçants transnationaux de moto durant les vingt dernières années. Ces dynamiques adhèrent aux schèmes théoriques de la « mondialisation par le bas ». Les marques Sanya, Sanili, Skygo, Lifan, Jincheng, Dayang, Haoju, Ludjia ont eu des représentants dans toutes les grandes villes. L'encouragement à l'utilisation des motos à quatre temps par le gouvernement, combiné à une politique de réduction fiscale, a régressé les hésitations relatives à la faible résistance de ces motos.

L'influence des taxis-motos sur le marché de commerce des motos s'est fait ressentir encore plus depuis leur adoption des motos de marque indienne. Des séquences d'observation au cours du terrain dans deux principaux carrefours des villes de Parakou et de Cotonou ont montré qu'environ huit motocyclistes sur dix au guidon d'une moto de marque indienne étaient des taxis-motos. On peut en conclure que la nouvelle filière de commerce de moto vers l'Inde est pour satisfaire majoritairement le *zémidjan*. Pour résister à l'effet de mode, cette filière assure une fréquence d'apparition de nouveaux modèles et nouvelles marques. La première marque TVS venue sur le marché a été peu de temps après secondée par la marque BAJAJ. Les deux premiers modèles TVS et BAJAJ 100 ont été remplacés par le BAJAJ Super 100 après cinq

ans. La marque Mahindra est progressivement en cours d'introduction sur le marché. Le développement du commerce de moto vers la Chine et l'Inde est associé au commerce de pièces détachées des marques de moto importées.

5.2.2. Influence réciproque sur le commerce du carburant illicite

La prospérité du commerce illicite de carburant de contrebande en provenance du Nigéria vers le Bénin est couramment associée au *zémidjan*. Mais en réalité le développement des deux activités se sont réciproquement influencé. L'antériorité de l'une sur l'autre reste à établir. La seule certitude est que les deux ont connu leurs essors simultanés dans la période de la crise sociale. Le *zémidjan* est un marché de consommation incontestable pour les commerçants illicites d'essence tout comme ces derniers constituent une source d'approvisionnement du carburant à moindre coût pour les taxis-motos. Sauf en cas de pénurie sévère, le vendeur illicite du carburant est la source exclusive d'approvisionnement des taxis-motos. La différence de prix significative du litre d'essence et de l'huile à moteur entre les vendeurs illicites comparativement au prix à la pompe de la station détermine le choix des conducteurs de taxi-moto. Les prix relevés en Mai 2017 étaient de 520 F le litre d'essence et 1500 F le litre d'huile à moteur à la station service contre 300 F le litre d'essence et 850 F le litre d'huile à moteur au bord de la voie chez les vendeurs illicites.

Xavier Godard (2002) a démontré l'importance du carburant dans les coûts d'exploitation des petites entreprises de transport. Il précise que :

« Le carburant est un poste de coût très important des transports motorisés, au moins dans les pays où le carburant est fortement taxé... Dans le cas des taxis-motos, qui pourraient atteindre un cas extrême de coût énergétique par passager, les dépenses de carburant se situent à un taux élevé de l'ordre de 40 à 45% des coûts d'exploitation ; le montant de ces dépenses paraît finalement contenu pour deux raisons :

- fonctionnement majoritaire avec le carburant de contrebande à bas prix ;
- consommation unitaire réduite d'une moto par rapport à une automobile. »

Godard X., *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara . Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, 2002 : 83.

Le Bénin n'est pas un pays producteur de pétrole et son économie est basée sur la fiscalité. La différence de prix entre les stations de commerce formel de carburant et l'approvisionnement des *zémidjan* par le réseau de commerce illicite de carburant de contrebande à bas prix importé à grande échelle du Nigéria voisin, conforte la thèse de Godard. Il est rejoint sur ce point par Agossou (2004 : 142) qui confirme que « l'exploitation des *zémidjan* aux conditions

économiques actuelles est impossible sans le coût excessivement bas des produits pétroliers *kpayo*, rendu possible par le trafic illicite en provenance du Nigeria ».

Somme toute, les implications sont réciproques puisqu'autant les taxis-motos constituent un marché d'écoulement du carburant de contrebande, autant les *zémidjan* y trouvent l'avantage de la réduction des coûts d'exploitation.

5.2.3. Spécialisation de la mécanique-moto pour la maintenance

Pour les besoins de la maintenance de la moto qui constitue le moyen de travail, les mécaniciens constituent le premier recours. Le service de mécanique-moto s'est alors adapté à l'évolution de la demande. En considérant que la moto représente largement le principal moyen de déplacement privé, il va de soi que les ateliers de mécanique-moto présents dans la plupart des rues des grandes agglomérations ne sont pas uniquement destinées aux *zémidjan*. Mais, la forte proportion de ces derniers dans le parc moto et la fréquence de leur recours au service de maintenance font d'eux les clients les plus fréquents dans les ateliers de mécanique. Les discussions informelles dans un atelier de mécanique-auto à Cotonou renseigne que les motos à usage privé suivent une fréquence moyenne de maintenance mensuelle tandis que les motos à usage de *zémidjan* ont une fréquence moyenne hebdomadaire.

Les conducteurs de taxi-moto dans leurs relations avec les mécaniciens agissent par rationalité. Ils identifient dans leur ville les mécaniciens ayant la maîtrise de la réparation de leur marque de moto à l'effet d'assurer la qualité de la maintenance en un temps rapide et à moindre coût. Cette attitude est souvent à la base des attroupements de *zémidjan* dans certains ateliers dont la renommée est divulguée à travers les réseaux relationnels sur les parcs de *zémidjan* et les groupes de sociabilité. La spécialisation rapide dans la réparation d'une marque de moto en cours d'adoption par les taxis-motos est un atout de captage de ce marché. Puisque les marques de moto changent vite, les mécaniciens sont dans la dynamique permanente de mettre à jour leurs compétences pour ne pas être déclassés.

L'histoire de Epiphane H., conducteur de *zémidjan*, mécanicien-moto à la base, explique comment dans le domaine on peut se retrouver à faible régime d'activité par le renouvellement des marques de moto en circulation. Il était mécanicien de moto spécialisé dans la réparation des Vespa. La propagation des nouvelles motos principalement à partir des motos chinoises lui a fait perdre sa clientèle car il y a encore très peu de vespa en circulation. Il est polygame et père de cinq enfants. Le contexte de l'emploi reste difficile. Pour faire face à ses charges, il

partage son temps entre les rares clients qui le sollicitent pour la réparation de Vespa et la conduite du *zémidjan* pour compléter ses revenus⁵⁵.

En outre, il est observé que les ateliers de mécanique sont dans la majeure partie du temps occupés par les *zémidjan* durant les jours ouvrables. Par contre, en weekend et jours fériés, ce sont plutôt les motos privées qui les abondent.

5.2.4. Autres métiers connexes

L'importance en effectif de la clientèle de *zémidjan* chez les mécaniciens-motos est similaire chez les vulcanisateurs. Sans qu'il n'y ait une fréquence fixe ici, leur service est plus sollicité par les taxis-motos. Dans les deux cas, la situation est tout à fait normale et se justifie par le temps de circulation qui est quotidiennement plus long chez le taxi-moto que les autres usagers de moto nécessitant la maintenance à une fréquence plus élevée. Parmi la pléiade de métiers de l'artisanat pour lesquels le taxi-moto contribue à enrichir la clientèle, on peut citer aussi les soudeurs, les peintres-auto (qui s'occupent aussi des motos), les tailleurs et dessinateurs-calligraphes (qui réalisent les blouses).

Une autre activité économique que les *zémidjan* ont contribué à rendre populaire c'est la tontine. Ces formes de banques populaires servant à l'épargne et parfois au crédit sont bien antérieures au développement du taxi-moto. Beaucoup plus basées sur la confiance et ne nécessitant pas des éléments de garantie particuliers, elles constituent la principale forme d'épargne adoptée pour la mobilisation de ressources par les taxis-motos. Au départ, l'animation autour des parcs était que les conducteurs se mettaient ensemble pour instaurer une tontine et lorsque la tontine est prête, quelqu'un allait au Nigéria pour acheter des motos que les membres du groupe de tontine prenaient tour à tour. Mais la plupart n'ont pas prospéré au-delà des années 1990. Sur les rares parcs où cela est encore fonctionnel, elles font office de groupe d'entraide et de soutien social (Lawin, et al., 2018 : 128). L'adhésion à des groupes de tontines chez des tontiniers spécialisés dans presque tous les quartiers de ville est la pratique courante. Ils arrivent à identifier les tontiniers les plus sérieux pour la sécurité de leur épargne.

Il est important de préciser que le *zémidjan* constitue un mécanisme d'épargne pour une partie des cultivateurs qui y travaillent en saisonniers dans les villes de Parakou et Kandi. Ceux-ci à la fin de la saison agricole achètent des motos avec leurs recettes pour mener l'activité de taxi-moto en période de contre saison. À l'orée de la saison agricole suivante, ils vendent la moto

⁵⁵ Entretien avec Epiphane H., conducteur de Taxi-moto, le 06 septembre 2018.

pour investir dans les travaux champêtres. Cela devient un cycle pour leur assurer un capital dans leurs deux activités.

L'affirmation de Gauthier Marchais (2009 : 59) que « le marché des taxis-motos est au cœur d'un gigantesque commerce de carburants, de motos et de pièces de rechanges dont les ramifications s'étendent du Nigéria à la Chine et qui représente une source de revenu pour des millions de revendeurs, d'intermédiaires et de petits artisans », est une bonne synthèse de ce qui précède. Mais au-delà de la dimension économique, la dimension sociale est également essentielle dans l'analyse du *zémidjan* de la même manière qu'au sujet des transports d'une manière générale (Quénot-Suarez, 2012 : 39).

5.3. STIGMATISATION SOCIALE VÉCUE PAR LES ZÉMIDJAN

5.3.1. Héritage d'un statut professionnel stigmatisant

Le croisement de plusieurs perceptions a influencé dans le temps la difficile admission de la notion du travail au taxi-moto. En effet, dans un processus de transculturation à partir du contact des sociétés traditionnelles avec le monde occidental, la notion du travail dans la société béninoise valorise plus la conception européenne du travail (Assouma, 2018 : 429). De la sorte, certains métiers des sociétés traditionnelles à économie de subsistance catégorisés d'informels par l'occupant colonial, puisque ne rentrant pas dans les schèmes d'exploitation capitaliste, ont fini par être dans la conscience populaire déclassée. Cela explique que le travail de taxi-moto qui ne remplit pas toutes les conditions du travail "moderne " a eu du mal à se faire admettre pour être érigé au rang de profession.

Un leader d'association de taxi-moto de Natitingou caricature le *zémidjan* comme « une activité qui aide à s'occuper ». Son explication permet de lier quelque peu cette perception sur le taxi-moto à son histoire. Il fait référence aux traditions béninoises qui veulent que « un homme qui se lève le matin ne reste pas à la maison à ne rien faire sous prétexte qu'il n'a pas de travail. Il doit aller quelque part pour essayer de s'occuper ». La pratique traditionnelle originelle du taxi-moto était pour la société une assistance naturelle des hommes aux activités économiques des femmes de leur ménage. Son évolution par la suite en *taxi-kanan* était perçue comme une activité de débrouille exercée les jours de marché par des hommes qui avaient leur travail pour avoir des revenus additionnels. La mutation de l'exercice du *taxi-kanan* à plein temps puis sa transformation en *zémidjan* ne semble pas avoir changé fondamentalement cette perception sociale. Elle a été d'une autre manière consolidée avec la crise socio-économique.

Toujours en lien avec les perceptions traditionnelles des communautés béninoises, généralisable à la plupart des pays de l'Afrique subsaharienne, il est du devoir de l'homme (notamment le chef de ménage) de trouver les moyens d'obtenir le minimum de ressource nécessaire pour faire face à la subsistance de sa famille en période de crise. Au début de la généralisation du taxi-moto dans les années 1980-1990, l'habileté et la bravoure des gens qui ont dû faire le *zémidjan* pour subvenir aux besoins de leur famille durant cette conjoncture économique ont été louées socialement pour cette raison. Cette façon de voir concorde avec la fonction de la débrouille expliciter par Sylvie Ayimpam (2014) dans le contexte Kinois en République Démocratique du Congo :

« Cet art de se tirer d'affaire, de faire face à la crise, de bricoler, de trouver des solutions avec ce qu'on a sous la main... Dans un contexte où l'État, comme un peu partout en Afrique, n'était plus en mesure d'accompagner ou de protéger ses citoyens, nombre d'entre eux se débrouillaient pour vivre, gagnant leur vie par diverses formes d'auto-emploi et de petites besognes, mais aussi d'expédients, inventant au quotidien la nécessité de leur utilité. Car la débrouille n'est pas facile... ».

Sylvie Ayimpam, *Économie de la débrouille à Kinshasa. Informalité, commerce et réseaux sociaux*, 2014 : 12.

De la même manière que le caractère de bravoure a été reconnu à ceux qui sont sortis de leur zone de confort pour exercer le taxi-moto, afin d'assurer dignement un minimum vital à leur famille durant la crise, ceux qui s'y sont sédentarisés pour en faire une occupation professionnelle après la reprise économique du pays ont été confrontés à un regard social peu valorisant. La raison essentielle est la non adhésion à l'idée que, ce qui a toujours été une activité de débrouille, soit constitué en une activité principale, une occupation professionnelle à part entière.

Malgré ses nombreuses utilités sociales, l'idée d'activité de débrouille continue donc de planer sur le taxi-moto dans la conscience collective. Dans les quatre villes de la recherche, l'opinion commune à la majorité des conducteurs de taxi-moto est qu'ils ont toujours du mal à faire accepter le *zémidjan* comme une profession à certains de leurs concitoyens, « parce que le *zémidjan* est perçu comme quelqu'un qui ne veut pas travailler, qui ne veut pas faire d'effort » ; résume la plupart d'eux. La genèse du *zémidjan* est donc porteuse de stigmates qui participent à la construction d'une perception discriminante de la profession et en constitue un marqueur social négatif.

5.3.2. Regard négativement pesant de la société

L'expression de leurs vécus par les conducteurs de taxi-moto reflète un regard de la société négativement pesant sur le *zémidjan*. D'une manière générale, dans les échanges avec les enquêtés sur la perception sociale vis-à-vis de leur profession, cela ressort quand ils évoquent le manque de valorisation qui est souvent une habile transition vers de longs discours qui exposent des frustrations intimes. Cette réalité est commune quel qu'en soit le niveau d'urbanisation de la ville ou l'ancienneté du conducteur dans la profession.

La discrimination sociale du *zémidjan* est autant vieille que son apparition dans certaines villes. Pour rappel, à Natitingou le pionnier de l'introduction de ce mode de transport dans la ville a été l'objet de railleries par la population. Ce regard moqueur est demeuré jusqu'à présent selon les acteurs de taxi-moto de la ville. Pour le responsable de la plus grande organisation de cette localité, la perception peu valorisante des gens sur l'activité fait développer un complexe d'infériorité chez les personnes désirant s'y lancer. Il justifie cette opinion par ses expériences :

« Certaines personnes viennent dire : " *J'ai envie de commencer l'activité. Mais je vais m'inscrire et travailler seulement les soirs d'abord*". Ces personnes vous voyez qu'elles se camouflent [à leur début dans l'activité]. Elles cachent le visage en portant des trucs [lunettes, chapeau, casques, etc.] ... pour qu'on ne sache pas que c'est en réalité eux qui font *zémidjan* les soirs. Mais, là où je suis souvent heureux c'est qu'ils font cela pour à peine deux semaines. Quand ils arrivent à voir que c'est plus intéressant que ce qu'ils pensaient [économiquement rentable], on les voit travailler à visage découvert et à plein temps ».

Entretien avec leader d'organisation, Natitingou, le 30 novembre 2015.

Ce même état d'âme avait été ressenti par Robert Y., un leader d'organisation, au commencement de sa carrière de taxi-moto à Cotonou en 1989. Faisant partie des travailleurs licenciés d'une entreprise privée à l'époque, il a affirmé avoir démarré timidement en 89-90 « avec la honte ». Il a expliqué son mal-être à trop s'afficher par les réactions qu'avaient ses connaissances qu'il rencontrait en circulation : « quand les connaissances vous voient, elles s'interrogent [avec stupéfaction] : "*Ah ! C'est zémidjan tu exerces ?*" ; et cela faisait honte »⁵⁶. Le concerné a affirmé que cette réaction des connaissances est empreinte d'une force démoralisante. Mais, c'est fort de ce qu'il tirait comme revenu qu'il a réussi à ignorer ce regard social négatif.

La crainte du « qu'en dira-t-on ? », la peur de la stigmatisation, étaient en partie à la base de la réticence des taxis-motos à porter l'uniforme, la blouse jaune distinctif du *zémidjan* à Cotonou, dès son imposition par les autorités de la ville, selon les plus anciens parmi les conducteurs de Cotonou enquêtés. Lorsque tout le monde est sans uniforme en circulation, on ne fait pas

⁵⁶ Entretien avec leader d'organisation de taxi-moto, Cotonou, le 14 septembre 2016.

facilement la distinction entre qui est *zémidjan* et qui ne l'est pas. Donc ceux qui le font clandestinement et ceux qui ne veulent pas se faire distinguer sur certaines artères de la ville se fondent facilement dans la masse. La nuance entre villes ici est importante puisque dans les autres localités, il y a eu au contraire une spontanéité des acteurs à aller vers la blouse. La fierté exprimée par les leaders de Parakou d'avoir porté la blouse avant leurs homologues de Cotonou en dit long.

Sur la question des principales difficultés qu'ils vivent dans l'exercice de leur activité, les jeunes conducteurs de *zémidjan* du parc Baobab de Kandi qui ont participé au *focus group discussion* ont ressassé leurs discriminations au quotidien. De la manière dont ils sont accostés par des gens qui, de leur point de vue, ne leur sont pas socialement supérieurs à la façon dont ceux-ci négocient le prix, ils ressentent de la frustration. L'un d'eux rapporte le dialogue qu'il y a eu avec une jeune élève, qu'il juge de loin sa petite sœur, quelques jours auparavant :

« La fille m'interpelle : "*Zé !*". Et je me dirige vers elle. Avant que je n'atteigne son niveau, elle commence par discuter du prix, de loin.

- La fille : *Derrière la clôture SONAPRA, c'est combien ?*
- *Zémidjan : 150*
- La fille : *C'est 100 F ! Si tu ne veux pas, il faut partir !* »

Focus group avec les *zémidjan* du parc Baobab, Kandi, le 29 novembre 2015.

« Si ce n'est pas à cause du *zémidjan*, elle ne peut pas me parler comme ça ! *Walāi !* » ; conclut le narrateur de manière révoltée. Les acteurs restent plus sensibles à ce qu'ils estiment être un écart de comportement dans ce milieu assujetti à une norme sociale hiérarchisée parce que islamisé et relativement moins urbanisé que les trois autres villes. Dans cette ville, les conducteurs vivent la discrimination de la manière dont la décrit ce groupe de jeunes en se considérant comme des gens à la base de l'échelle sociale, non seulement sur le plan professionnel mais également sur le plan moral. Ils estiment que le retour qu'ils perçoivent dans leurs interactions avec les autres est que le conducteur de taxi-moto « est un paresseux, pour tout dire ». Pis, la société le voit comme un échec sur tous les plans : « c'est quelqu'un qui est fini », résumant-ils.

Un taxi-moto de Parakou a insisté sur le manque de considération généralisé à l'endroit du *zémidjan* en prenant exemple sur le traitement dont ils font l'objet en se rendant arborés de leur blouse de travail dans des services publics. « Quand vous rentrez dans une administration, les gens vous crient dessus : "*Enlève ton habit ! Enlève ton habit !*" ; comme si nous n'étions pas des humains ». L'interdiction d'accès des taxis-motos à certains espaces publics a pu être observée sur le terrain. L'observation la plus banale a été faite sur le campus universitaire

d'Abomey-Calavi où l'accès est strictement interdite aux taxis-motos avec une enseigne l'indiquant clairement aux différents portails et les agents de sécurité y veillent. Aucune restriction n'est faite par contre aux autres motocyclistes. Du coup le stratagème trouver par les conducteurs de taxi-moto pour transporter des clients dans l'enceinte de l'université est d'enlever leur blouse et de la dissimuler, parfois au vu et au su des agents de sécurité postés devant les portails.

5.3.3. Regard introspectif peu valorisant des conducteurs

De l'opinion des leaders de *zémidjan* interrogés, il y a une diversité d'écarts de conduite au sein des conducteurs qui participe à la construction d'une image négative de la corporation. Ils ont cité, entre autres vices : la malpropreté, l'alcoolisme, le tabagisme, le non-respect du code de la route, le manque de politesse vis-à-vis des clients, le vol, le banditisme, etc.

Les échanges avec les conducteurs sur leurs propres perceptions de leur position sociale ressortent qu'ils considèrent être du bas peuple. Cette opinion ressort de façon patente de leurs discours. Le partage de cette perception par l'ensemble de la société a été implicitement entériné par les propos du Chef de l'État, le Président Patrice Talon, lors de sa rencontre avec les responsables des sept Centrales syndicales des travailleurs du formel le mercredi 7 février 2018⁵⁷. Au cours de cet échange sur une grève en cours des enseignants et du personnel de la santé, il a évoqué trois fois les *zémidjan* pour montrer que les corporations des travailleurs de la fonction publique en grève sont des privilégiés de la république et ne devraient pas grever pour des revendications d'amélioration de conditions salariales. En comparaison avec d'autres couches de travailleurs dans des situations plus difficiles que celles déplorées par les grévistes, il a fait allusion aux *zémidjan* en parlant d'eux comme "des plus petits", "les pauvres" et en évoquant le caractère très pénible leur "travail". Il a relevé par ailleurs qu'ils appartiennent au groupe de travailleurs dont les impôts servent à payer les fonctionnaires de l'État sans qu'ils n'arrivent pas à jouir convenablement en retour des prestations des services publics, parfois en raison des grèves, mais aussi parce que l'État n'arrive pas encore à leur apporter l'assistance sociale nécessaire. Les propos du Chef de l'État peuvent être interprétés de deux manières, au-delà des aspects de différence de revenus comparativement aux travailleurs de la fonction publique. Premièrement, les *zémidjan* travaillent dur pour gagner leur vie, honorent leurs redevances vis-à-vis de l'État, sans exiger en retour par des voix coercitives un certain nombre

⁵⁷ Le compte rendu de la rencontre consulté le 30/10/2018 à 18 :18 sur le site : <https://www.youtube.com/watch?v=T8QOhubH-cQ>

de droits sociaux. Deuxièmement, le parallélisme fait ici entre des professions de classe sociale moyenne (enseignants de maternelle, du primaire ou du secondaire, agents de santé) et des professions de basse classe confirme le ressentiment des acteurs de *zémidjan* d'être logés à la base de l'échelle sociale. Malgré cette reconnaissance des efforts de citoyen exemplaire des *zémidjan* par le décideur politique au plus haut niveau, les leaders d'organisation ont estimé à l'unanimité que dans leurs rapports avec les décideurs politiques, c'est à l'approche des élections que ceux-ci leur accordent de l'importance. Le but de tels intérêts est primordialement à visée électoraliste avant toute préoccupation d'amélioration des conditions de leur corporation. Les leaders semblent avoir fini par se faire une raison de cette situation.

Toujours dans l'autocritique sur les actes de discrimination vécus, des inégalités existent au sein de la corporation dans certaines localités. À Kandi, le parc situé vers la pharmacie Nassiara est stigmatisé comme étant celui des villageois, majoritairement de l'ethnie *gando*. Les taxis-motos rencontrés ont déclaré pour la plupart venir des arrondissements périphériques autres que les trois arrondissements du centre-ville ayant le statut d'arrondissements urbains. Ils déplorent vivre la marginalisation de leurs pairs résidant dans le centre-ville au point où ils se dénie le droit de prétendre à un poste au niveau du bureau de l'unique association de la ville. Ils justifient que les citadins n'accepteront jamais qu'un villageois vienne les diriger. En outre, conformément à l'utilisation à laquelle les cotisations hebdomadaires sont destinées, ils ont soutenu de ne pas bénéficier de l'assistance requise de leur organisation lorsqu'ils sont victimes d'accident ou de vol à l'inverse de leurs homologues autochtones des arrondissements urbains (Kandi I, Kandi II et Kandi III). De leur point de vue, même si l'ensemble de l'effectif de plus de 2000 *zémidjan* ne paye pas, la majorité provenant de la périphérie est contrainte de payer chaque samedi au plus tard. Ils représentent les contributeurs les plus réguliers et les plus nombreux de la manne financière que regorge la caisse de l'association dédiée à cette fin. Et pourtant, ils ne jouissent pas d'assistance appropriée en cas de besoin.

En somme, l'autocritique faite par les conducteurs de taxi-moto est empreinte d'un regard peu valorisant de leur statut social. En plus des éléments exogènes qui discriminent la corporation, l'existence de pratiques inégalitaires sur fond de stigmatisation accroît les formes de discriminations vécues par les *zémidjan* et sont de nature à maintenir le ressenti d'un statut social faible, au pied de l'échelle sociale.

CONCLUSION DU CHAPITRE

Le parcours dans ce chapitre du monde contemporain du *zémidjan* au Bénin rend compte de son emprise sur le transport public urbain. Cela est la résultante de l'attractivité du service, de l'alternative qu'il apporte aux villes qui ne disposent pas d'un système fonctionnel de transport public et du gain de temps procuré par son habileté dans la gestion des embouteillages.

Le fonctionnement du monde des *zémidjan* est fondé sur des normes pratiques qui sont plus ou moins uniformisées dans l'ensemble du tissu urbain. L'une des plus fonctionnelles et la plus structurante est le « contrat ». Ce contrat écrit atypique aux contrats formels de travail en vigueur s'est imposé comme l'instrument de référence de régulation de la relation de travail dans le milieu et est soumis à l'encadrement des mécanismes légaux de juridiction nationale. Il détermine non seulement la relation de travail, facilite l'accès de ces travailleurs à leur "moyen de production" et encadre le flux économique entre les environnements interne et externe de la corporation. Son importance influence la polarisation sur la relation de travail avec le moyen de production (la moto) de la typologie des opérateurs proposée. Il prend également part à la tendance fortement évolutive vers l'auto-emploi des conducteurs de *zémidjan* par la stabilité dans l'emploi qu'il apporte, contrairement à la situation de la première moitié des années 1990 où les employés étaient la catégorie beaucoup plus représentée.

Cette nouvelle configuration de la typologie des conducteurs, avec plus de trois quarts des opérateurs directement ou indirectement concernés par l'auto-emploi, a une corrélation sur leur situation économique puisqu'il est prouvé que les *zémidjan* propriétaires de leur moyen de travail engrangent plus de revenus que les autres catégories (Diaz Olvera & al., 2015). Sans grande surprise, l'analyse des revenus des opérateurs pour apprécier comment ce flux rejaillit sur eux est venue renforcer les tenants de l'idée que plus qu'une simple activité de survie, le taxi-moto est un gagne-pain pour la grande majorité des opérateurs (Quénot-Suarez, 2012 ; Kaffo & al., 2007).

Les résultats ont montré que l'influence du développement du *zémidjan* sur de nombreuses activités économiques connexes contribue à la dynamique économique globale du pays. On a donc pu s'apercevoir un peu plus de comment il structure et crée de nouvelles dynamiques qui rendent la ville vivable pour certains habitants (Quénot-Suarez, 2012 : 29). Dans le chapitre VIII on verra que l'importance des *zémidjan* n'est pas seulement économique mais aussi citoyenne et politique. En marge de son utilité sociale que prouve ses multiples usages, il se dégage de l'analyse des rapports sociaux des conducteurs de taxi-moto qu'ils vivent une stigmatisation multidimensionnelle. Les origines des formes de discriminations auxquelles ils

sont exposés sont liées à l'héritage d'un statut professionnel stigmatisant, au regard négativement pesant de la société et au regard introspectif peu valorisant que les conducteurs portent et participent à produire sur leur statut social. La corporation de *zémidjan* dans sa structuration sociale reflète la structuration globale de la société dans les différents milieux. Aussi bien à Cotonou, à Parakou qu'à Kandi, la majorité des *zémidjan* est issue des couches sociales défavorisées et déjà socialement stigmatisées. On se retrouve de la sorte dans une logique de reproduction sociale. L'analyse de ce rapport social aidera à expliquer la construction des relations de la corporation à l'État au chapitre IX.

Enfin, on a pu entrevoir dans cette présentation des réalités actuelles, comparativement au point de départ au chapitre précédent, la présence de certains acteurs clés (organisations, corporation, leaders, etc.) dont les actions sont déterminantes sur le fonctionnement au quotidien et donc de la vie tout court dans le milieu de *zémidjan*. Il paraît donc judicieux d'examiner les processus d'émergence de ces acteurs pour expliquer comment l'ensemble de ceci a produit la situation actuelle pour mieux analyser le sens de leurs actions. Le chapitre suivant se penchera alors sur l'examen du processus de structuration organisationnelle dans le monde des taxis-motos.

CHAPITRE VI : STRUCTURATION ORGANISATIONNELLE DE LA CORPORATION DES ZÉMIDJAN

L'exploration de l'émergence du *zémidjan* a montré que son exercice avait un caractère purement individuel à ses débuts (chapitre IV). Par contre, l'aperçu du monde contemporain des *zémidjan* (chapitre V) a révélé des éléments identitaires (blouse, moto, tontine, réseaux, organisation, etc.) et des acquis fortement liés à une dynamique corporative (normes pratiques de relation de travail, statut social, etc.). Par quels processus une telle transition a-t-elle été opérée ? Pour mettre en évidence l'utilisation de l'identité comme stratégie de l'action collective, la démarche a été orientée sur la notion de jeu de conversation identitaire (*identity talk*) de Hunt et Benford (1994, cité par Neveu, 2015 : 82). Elle permet de se pencher sur l'utilisation des discours lors des interactions entre les individus exerçant l'activité de *zémidjan* dans des espaces de socialisation pour enclencher la construction d'une conscience corporative. Celle-ci pouvant inciter à l'adoption d'habitudes, de pratiques et de perception qui produisent des représentations identitaires, soubassement de la construction identitaire.

La transformation de l'activité en emploi depuis le milieu des années 1990 (chapitre IV et V) porte les aspirations individuelles et collectives d'une reconnaissance professionnelle. Par quelles structures sociales et réseaux de solidarité cet objectif a-t-il été poussé (Neveu, 2015 : 53) ? Et quelles en sont les avancées sur la voie de la professionnalisation ?

Ce chapitre vise à retracer la structuration organisationnelle de la corporation des *zémidjan*. Les aspects relatifs à la construction de l'esprit de corporatisme, au démarrage de la vie associative, aux méandres dans le paysage organisationnel actuel et au fonctionnement des organisations seront abordés dans le sens d'éclairer, d'une part, l'engagement politique de la corporation et, d'autre part, les rapports de la corporation à l'État dans les chapitres à venir.

6.1. CONSTRUCTION DE L'ESPRIT DE CORPORATISME CHEZ LES CONDUCTEURS DE TAXIS-MOTOS

L'histoire sociale a ressorti qu'au commencement c'étaient des individus qui s'étaient investis dans le taxi-moto. Sa mutation, d'une activité individuelle au corporatisme, a germé à partir des espaces identitaires qui ont servi de cadre de socialisation à la construction d'une identité corporatiste.

En sociologie des professions, les travaux sur les groupes professionnels ont identifié plusieurs temporalités et différents espaces dans le processus de socialisation. Il est communément admis que la socialisation professionnelle se passe généralement au cours des formations. Une

synthèse de travaux sur la médecine faite par Dubar et ses collègues précise que « ... ce n'est pas la transmission de la culture médicale par l'enseignement qui fabrique un médecin, mais c'est l'imprégnation culturelle, condition de la construction d'une identité, qui est considérée comme décisive dans la socialisation professionnelle. » (Dubar & al., 2015 : 109). Dans le répertoire des travaux récapitulés par ceux-ci dans leur livre "Sociologie des professions", l'étude de Everett Hughes (1958, cité par Dubar & al., 2015 : 106-174) intitulé « *The Making of a Physician* », en français « La fabrication d'un médecin », s'intéresse à la formation dans la profession élitiste de la médecine aux États-unis dans une perspective interactionniste des groupes professionnels. Il propose une modélisation en quatre moments essentiels de la socialisation médicale qui commence par le cursus de formation universitaire et se poursuit durant la carrière. Les auteurs résument que la culture médicale « s'acquiert par l'éducation médicale qui doit être à la fois un apprentissage, une initiation et une conversation » (p. 109). La socialisation professionnelle dans ce cas se déroule dans les espaces de transmission de connaissances scientifiques en facultés, lors des stages et même durant la carrière. Une autre recherche de leur répertoire est la monographie de Sutherland (1937, cité par Dubar & al., 2015) « *Professional Thief: by a Professionnal Thief* », en français « Le voleur professionnel », qui aboutit à la conclusion que « l'apprentissage des « ficelles du métier » se fait, comme dans beaucoup de types de travail, par les enseignements des plus anciens aux nouveaux venus sur non seulement comment se conduire ... mais aussi comment se penser dans cette occupation... ». La recherche ayant trait à la socialisation professionnelle des gardiens de prison en France (Malochet, 2004, cité par Dubar & al., 2015) rend compte, quant à elle, que c'est au moment du premier stage sur le terrain, dans la prison en situation de travail, que les futurs gardiens sont confrontés aux discours et pratiques des anciens. C'est donc un peu sur le tas qu'ils acquièrent progressivement l'intelligence pratique et la prise de conscience de ce que sont les normes et comportements pour s'adapter à leur futures conditions.

L'engagement dans le taxi-moto n'est astreint à aucune formation. La socialisation débute alors sur le terrain en situation de travail par le biais des conversations et enseignements des plus anciens aux nouveaux venus ; par les discours et pratiques dans les espaces d'identification mis en place par les acteurs.

6.1.1. Création des parcs et l'organisation primaire des *zémidjan*

La structuration organisationnelle a été, en réalité, l'aboutissement d'un long processus dont les parcs de *zémidjan* ont constitué un point de départ.

Pour rappel, l'exercice du taxi-moto à Cotonou, Natitingou et Parakou, qui sont les trois premières villes où il est apparu dans notre champ de recherche, entre 1986 et 1988, consistait à circuler sur les principales artères des villes à la recherche des passagers. Après un long moment de circulation qui débute aux premières heures de la journée, les *zémidjan* s'arrêtent pour se reposer avant de se remettre de plus belle en circulation. Ils n'ont pas besoin pour ce faire d'un site particulièrement confortable. Un stationnement d'une à deux heures environ au bord de la voie, assis sur leur moto, abrités sous un arbre ou quelque part où il y a un peu d'ombre, faisait aisément l'affaire, d'après les conducteurs. Ils avaient une préférence pour les lieux de concentration des clients (principaux carrefours, lieux publics de forte fréquentation, principaux points de débarquement des passagers par les taxis-villes, etc.) où la demande du service peut venir facilement à eux. Ces temps de repos coïncidaient souvent parce que les moments préférentiels étaient les heures creuses mais également parce que leurs journées débutent presque au même moment. Un *zémidjan* en stationnement de pause se fait souvent rejoindre par un autre, l'ayant auparavant identifié dans la circulation comme tel parce que partageant la même zone de travail. Ce temps de repos devient à l'occasion un moment d'échange sur la journée et les difficultés de l'activité. Il faut noter que parfois ce sont des conducteurs originaires d'une même localité qui se retrouvent à ces endroits les premières fois. De cette manière, l'identité primaire a constitué la première forme de sociabilité car ces endroits deviennent des espaces de rencontre des conducteurs originaires d'une même localité.

Petit à petit, ces espaces de repos se sont agrandis et multipliés dans la ville. Les passagers ont vite pris l'habitude de s'orienter vers ces espaces pour facilement obtenir un taxi-moto prêt à prendre départ. Au cas où la demande se manifeste, celui qui se sent suffisamment reposé parmi les conducteurs et suivant l'ordre d'arrivée sur les lieux prend en charge le passager et relance sa journée de travail. Ces espaces se sont ainsi transformés en des "parcs de *zémidjan*" avec une fonction quelque peu semblable aux gares routières des taxis-villes que l'on retrouvait dans la plupart des quartiers à Cotonou ou celle des gares routières dans les autres villes. Sans aménagement particulier à l'époque, ils servaient à la fois de lieu de repos et de lieu de disponibilité de l'offre du service pour l'embarquement immédiat des passagers.

L'apparition des parcs de *zémidjan* à Lomé au Togo exposée par Guézéré (2012) est une création de lieux de transport qui est un parallélisme presque parfait de la situation à Cotonou et Porto-Novo au Bénin décrite par Agossou (2004). La différence importante que dénotent nos données avec le contexte de Lomé est que, dans aucune des localités de la recherche, l'activité ne s'exerce par zonage avec des zones délimitées autour de chaque parc. La possibilité qu'ont

toujours eue les conducteurs de parcourir toute la ville, voire plusieurs villes⁵⁸ en fréquentant plusieurs parcs à la fois, avait facilité le partage d'expérience et des pratiques jugées bonnes aux yeux des acteurs sur les différents parcs. Ainsi s'est généralisée une organisation primaire pour le bon fonctionnement des parcs. Dans cette organisation, les parcs avaient des bureaux élus dirigés par des présidents qui avaient plus le rôle de coordonnateur de groupe que de supérieur hiérarchique. Les règles élémentaires, comme l'attribution du client suivant l'ordre d'arrivée sur le parc et la disponibilité du conducteur concerné à reprendre sa journée, sont connues de tous. L'effectif réduit des taxis-motos sur les parcs facilitait le respect de ces règles pratiques. Le conducteur Séverin R. a déclaré qu'à son entrée dans l'activité en 1987 au quartier Maro-militaire à Cotonou, ils étaient au nombre de 15 conducteurs sur son parc ; « ce qui facilitait l'organisation du travail et le respect des règles sur le parc ». Du point de vue de ces anciens conducteurs, l'effet de masse de la pléthore d'effectif qui est survenue plus tard est à la base de la légèreté qu'on peut relever aujourd'hui dans la non observance de ces règles d'organisation du vivre-ensemble.

À Cotonou, des anciens conducteurs ont témoigné qu'ils fréquentaient déjà des parcs de *zémidjan* en 1987. À Natitingou, ces petits regroupements sont apparus avant 1989. Du fait que le volume de l'activité y était beaucoup moindre, les regroupements s'effectuaient aux heures de forte demande du service autour des deux ou trois endroits stratégiques. Par exemple, devant le grand marché sous l'arbre où s'abritaient les taxis-motos pour guetter d'éventuels clients avec qui repartir dès qu'ils amenaient un passager à destination du marché ou à ses alentours. Ces espaces ont servi de points de rencontre et de développement d'une identité corporative. L'évolution de la symbiose entre les acteurs a donné corps en 1989 à une organisation interne qui, certes n'a pas été formalisée, mais que les acteurs considèrent unanimement comme l'ascendant de la première organisation qui a été officiellement constituée en 1991. À Parakou, de petits regroupements épars moins significatifs de *zémidjan* se constituaient par moment aux abords des grands marchés, des gares routières, de quelques carrefours et devant la gare de train. Mais, ce n'est qu'après leur reconnaissance administrative le 1^{er} août 1990 que les premiers véritables parcs ont vu le jour. Cette antériorité de la création des parcs à la constitution de la première organisation à Parakou n'a pas eu un effet direct sur le début de la structuration de la corporation dans cette ville. Néanmoins, ils ont joué un rôle important plus tard dans la scissiparité des organisations. À Kandi, l'activité a vu le jour sur le parc de l'auto-

⁵⁸ Il y a un exercice facile du travail entre des villes limitrophes pas trop distantes telles que Cotonou, Abomey-Calavi et Porto-Novo.

gare situé à quelques encablures du grand marché. Un lieu de regroupement de *zémidjan* s'y est constitué instinctivement. C'était le lieu de concentration de la demande de service où s'est constitué autour du « numéro 1 », ce qui demeurera pendant longtemps, le seul parc de la ville.

Dans l'ensemble des villes, ces parcs ont eu une influence semblable sur les acteurs en termes d'organisation primaire. La naissance d'une communauté de *zémidjan* a suscité des actions de reconnaissance sociale de la corporation.

6.1.2. Socialisation corporative des *zémidjan*

Avoir une moto, être en mesure de conduire sur la voie publique et avoir quelques points de repères dans la ville où l'on opère sont suffisants pour exercer le taxi-moto. La législation nationale sur les conditions de circulation des engins à deux roues n'est pas respectée. Précisément concernant la détention d'un permis de conduire de catégorie A, le port de casque ou l'immatriculation des motos. Ce qui laisse davantage de facilité à l'entrée dans l'activité. Il arrive en empruntant ce mode de transport de tomber sur un conducteur qui n'a pas une connaissance minimum de la zone de destination du passager et dans ce cas qui ne dispose pas de repères de tarification du service. Les débutants s'informent auprès du client du prix habituel du trajet et ne tirent pas alors le meilleur profit de la prestation. Cela explique pourquoi l'expérience dans le travail est une variable corrélée avec la croissance des revenus (Diaz-Olvera et al, 2015). De l'avis unanime des conducteurs, le savoir-faire s'acquiert dans la pratique. Point besoin d'un apprentissage ou d'une formation spécifique préalable. Contrairement à nombre de métiers, notamment ceux de l'artisanat, et de professions où la formation préalable est fondamentale à leur exercice et enclenche le processus de socialisation. La socialisation du *zémidjan* se fait une fois dans l'activité.

Au fur à mesure que se constituaient les petits groupements de *zémidjan*, qui sont devenus des parcs, ils ont servi d'espaces de socialisation. La communauté professionnelle qui naquit à partir de ces parcs a été le produit des interactions quotidiennes internes à chaque parc, mais aussi transversales aux autres parcs par la nature mobile de l'activité et la fréquentation de plusieurs parcs par un même acteur. Par un double processus volontaire et conscient d'assimilation-accommodation au sens de Jean Piaget (Dortier, 2013 : 328), elles ont abouti à l'élaboration d'un langage, de normes, de codes de conduites, de valeurs, de modes de conduite et de réseaux de sociabilité propres à la communauté des *zémidjan*. Progressivement, des éléments de « socialisation anticipatrice » étaient disponibles pour ceux qui ont intégré le groupe professionnel par la suite. Des témoignages d'imposition de rites d'adhésion aux nouveaux

entrants dans l'activité au début de la création des parcs vers 1986 ont été recueillis à Cotonou et environ (fin Terrain, Adjaha Gon, Abomey-Calavi, Godomey, etc.). Les propos de Antoine K. partageant son expérience lors de son intégration en décembre 1985 à Calavi dans la banlieue de Cotonou :

« Au démarrage, j'ai donné le *agban* aux devanciers qui exerçaient sur le parc où j'ai choisi de me baser pour exercer. Cela était constitué d'une somme de cinq mille francs et d'une bouteille de Gin Royal. Ce rite était obligatoire à l'époque. Les anciens réceptionnaient le *agban* sur les parcs, buvaient la boisson sur place et formulaient des bénédictions au nouvel entrant. Ce dernier obtient ainsi le plein droit d'exercer sur le parc ».

Le *Agban*⁵⁹, est le nom en langue locale d'une pratique qui existait dans la formation traditionnelle aux métiers. Il consiste à ce que l'apprenant sacrifie à la donation d'une dot symbolique à son maître formateur ou initiateur de qui il reçoit la transmission de la connaissance et surtout l'autorité à exercer puis transmettre à son tour le métier appris et de se prévaloir d'être un initié. Le rituel décrit par Antoine K. est une cérémonie symbolique qui prend une allure initiatique d'intégration à la communauté du parc. Les échanges qui s'y tenaient entre conducteurs permettaient aux nouveaux venus de prendre les repères pour s'approprier les ficelles du métier à travers l'expérience des anciens. Ainsi, les connaissances précises sont acquises sur les heures de pointe pour maximiser le gain, les zones de concentration des clients, les heures creuses durant lesquelles on peut se permettre des repos, de même que les définitions des heures de début et de fin de journée en fonction des convenances du conducteur. Le débutant tire aussi profit dans ses échanges avec les autres des informations sur l'entretien de la moto pour ce qui concerne la fréquence de la vidange ou les mécaniciens qualifiés et moins chers en prestation. Le partage des difficultés quotidiennes et comment les résoudre reste le point central des conversations. Les alertes sur une agression subie par l'un des leurs se propagent très rapidement. Ces genres de vécu définissent chez les taxis-motos les zones à risques, les heures de fréquentation de ces zones et les critères d'identification de clients douteux ou potentiels agresseurs. Les comportements à adopter dans des situations difficiles, comme les tentatives de non paiement par le client par exemple, sont appris à ces occasions.

Parmi les comportements inculqués, ceux dont l'assimilation est plus frappante ont trait à la protection sociale du conducteur. D'abord, la gestion des contrats et les relations de travail avec le propriétaire sont fortement inspirées par les pairs. Cela a contribué à la propagation des

⁵⁹ L'origine culturelle du *Agban* dans la société béninoise renvoie au pays fon où il désigne la dot dans le cadre des relations matrimoniales.

contrats écrits à la normalisation des termes des contrats. Ensuite, l'adoption des mutuelles d'épargne comme principale stratégie de mobilisation des ressources s'est généralisée à partir de l'expérience concluante des premiers à l'avoir adoptée pour la mobilisation des ressources. Les options de souscription les plus appropriées et les lieux où se développent les meilleurs groupes de tontines sont conseillés. Certains parcs sont en réseau avec les mutuelles de santé. Mais les recours aux soins de santé les plus courants dans le milieu sont les formes alternatives au système formel de soins. La gestion de la santé est un aspect important dans les difficultés rencontrées par les *zémidjan*. Comment tenir ces longues heures de travail sous le soleil, sur les routes défectueuses avec la douleur de la veille toujours dans le dos. En dehors des maladies courantes à gérer (paludisme, Infections Respiratoires Aigues, fatigue, etc.), il y a les maladies chroniques auxquelles font face les conducteurs de *zémidjan*. Les plus fréquentes sont l'hémorroïde, les faiblesses sexuelles, les infections pulmonaires chroniques et la tension. En plus de la tisane matinale de la vieille dame du quartier renommée pour guérir le paludisme, les circuits d'approvisionnement et/ou de consommation de produits dopants sont filés entre conducteurs selon les affinités. Pour les produits moins prohibés, l'éloge est faite par de longs exposés attractifs des consommateurs. Par la suite, la consommation se répand vite et peut se réduire sur une période rapide, après qu'il y ait des informations sur ses effets négatifs. Les produits les plus adoptés sont ceux d'origine pharmaceutique. On peut évoquer l'usage généralisé vers 1992 du produit « *Yangan Po Bol*⁶⁰ » qui, traduit littéralement de la langue *guingbé* majoritairement parlé au sud-ouest du pays, signifie « le vieillard joue au football ». L'introduction de ce produit, selon plusieurs sources, a été en lien avec l'entrée dans l'activité des réfugiés togolais arrivés massivement au Bénin à la suite des crises socio-politiques survenues au Togo en 1992. Plus récemment, le *Tramadol*, un autre produit d'origine pharmaceutique, a fait l'objet d'un usage détourné par une proportion non négligeable de *zémidjan* pour doper leur capacité physiologique afin de travailler sans repos pendant plusieurs jours. Suite aux sensibilisations sur les risques sanitaires encourus, son utilisation s'est significativement réduite.

La réalité de la socialisation dans la communauté des *zémidjan* a été commune dans toutes les localités à partir du moment de l'apparition des parcs. À la différence que les localités d'avènement relativement plus récent du taxi-moto se sont inspirées des logiques et pratiques en cours dans d'autres localités pour installer leur communauté. Cela a été le cas de Natitingou

⁶⁰ Le produit est réputé pour traiter la fatigue, la courbature, le mal de tête et les états grippaux.

et Parakou qui se sont inspirés de certaines pratiques à Cotonou, puis de Kandi qui a pris exemple sur Parakou. Somme toute, le parc est l'espace par excellence de la construction de l'identité professionnelle du *zémidjan*. Les conversations identitaires, le développement de l'argot, les partages d'expériences conduisent à la fréquentation des mêmes lieux (mécanicien, pharmacie de rue, église, etc.), à la consommation des mêmes types de produits (essence de rue, restauration, tontine comme mode d'épargne, etc.), et à la construction de logiques analogues de raisonnement. Les relations communautaires qui permettent de construire, maintenir et reproduire un mode social sont de plusieurs types (Dubar & al., 2015). L'intégration dans la communauté professionnelle à partir des parcs met les nouveaux arrivants dans des relations qui facilitent leur maintien sur fonds de discours exaltant la valeur morale et sociale de l'activité, d'une part, le courage et la fierté des personnes engagées en toute conscience dans une activité aussi pénible pour gagner dignement leur vie en évitant la voie de la facilité, d'autre part. Entre les louanges du bonheur que procure ce travail et l'utilité sociale du service, l'interjection régulière « c'est mieux que le vol ! », qui a retenu notre attention, a été une interpellation à la bonne conscience, aux dires des témoins de l'époque de constitution des premiers parcs dans toutes les villes. Elle a le but, à la fois, de louer l'effort du conducteur face aux difficultés du travail et de l'encourager pour son réarmement moral face à la perception sociale négative auxquelles les conducteurs carriéristes faisaient face. Il résulte de tout ceci que ces espaces identitaires avec les réseaux sociaux et tout l'environnement satellite annexé sont des instances de construction et de reproduction d'une idéologie de travail, d'une culture de corporation, d'une identité sociale et globalement celle d'un « monde social ».

6.1.3. Émergence de l'esprit de corporatisme des *zémidjan*

La principale valeur née de cette interaction entre les conducteurs et reconnue par la société est la solidarité qu'ils se manifestent en cas de difficulté. Lorsqu'un conducteur de taxi-moto est impliqué dans un accident ou est victime d'une agression dans l'exercice de son travail, l'attroupement autour de lui de ses collègues qui passent par l'endroit en vue de l'assister est remarquable. Dans la perception des conducteurs, ils sont une couche en marge de la société qui est automatiquement mise en cause chaque fois qu'ils sont partie prenante d'une situation malheureuse. Saïdou A., leader d'organisation de *zémidjan* précise :

« Chaque fois qu'il y a un incident dans lequel un *zémidjan* est impliqué c'est lui que tout le monde accuse. Quand c'est un accident et que la police arrive, elle finit par embarquer la moto du *zémidjan* pour le commissariat. Même les usagers de route qui n'étaient pas présents au moment des faits, dès qu'ils arrivent sur les lieux, incriminent le *zémidjan*. »

Entretien avec leader de *zémidjan*, Parakou le 28 mai 2016.

Ce sentiment partagé de différence nourrissant un ressentiment de leur exclusion sociale est la principale source de cette formidable cohésion affichée (Amougou Mbarga, 2010 : 63). De l'avis des conducteurs, le développement de cet esprit de solidarité est nécessaire car certains sinistres (accident grave, vol de moto, agression physique) peuvent avoir des conséquences graves sur le travailleur à cause de l'absence de protection sociale.

La spontanéité de l'assistance qui est observée entre les conducteurs de taxis-motos en cas de difficulté, qui a d'ailleurs son impact positive dans la résolution de petits problèmes (Diaz et al, 2015), est une forme de solidarité naturelle entre des gens qui se sentent marginalisés et qui ont conscience des bouleversements énormes voir vitaux que ces difficultés apparemment petites peuvent entraîner sur la vie de leur collègue. Rappelons qu'il s'agit de travailleurs sans aucune protection sociale formelle et pas toujours avec une importante épargne en réserve. Par exemple, en cas d'accident qui est la difficulté de travail à laquelle ils sont confrontés, la mobilisation des pairs est nécessaire pour négocier un meilleur endossement des charges (médicales ou de réparation) par la partie en face au cas où celui-ci n'est pas un taxi-moto. Cette négociation qui est en fait une pression vive, autant que faire se peut, à ne pas recourir à une procédure légale de règlement et opter pour le règlement à l'amiable. Car, leur perception qu'ils sont socialement marginalisés et toujours jugés fautifs leur fait penser que dans une procédure normale il y a une forte probabilité qu'ils soient lésés. En outre, il y a aussi qu'en réalité ces procédures sont longues et traînent dans la durée. Une durée qui n'est pas soutenable pour quelqu'un qui lutte au quotidien pour son gagne-pain. Tout ceci ne reste pas le plus difficile. C'est plutôt l'investissement minimum qu'il faut pour s'engager dans une telle procédure qui pose le plus problème. Pour le constat de l'accident par la police ou la gendarmerie, toutes les parties impliquées doivent payer 5000 F ; ce qui est difficile à être mobilisé par le *zémidjan*. Ensuite, la moto est gardée à la police ou la gendarmerie pour quelques jours afin que la procédure du règlement soit clarifiée. Au cas où cela entraîne un dédommagement par l'assurance, il faudra de la présence pour suivre le dossier à toutes les étapes afin qu'il ne reste pas bloqué dans le circuit administratif. La victime peut se retrouver au chômage ou hospitalisé pour une longue période sans avoir les moyens de prendre immédiatement en charge ses soins et de supporter sa famille. Cette solidarité corporative dans son expression aujourd'hui transcende les clivages entre organisations et ce, même dans les localités où ce clivage apparaît le plus important comme à Parakou et Natitingou.

Le rôle de socialisation des parcs et la mobilité des acteurs ont favorisé l'émergence de l'identité collective des *zémidjan*. Gauthier Marchais (2009) parle de la construction d'un esprit

communautaire dans la corporation. L'idée de communauté est plus facilement visible au niveau des parcs regroupant les gens d'une même localité d'origine ou ressortissant du même groupe socio-culturel. La migration favorise ce regroupement par groupe socio-linguistique ou par origine (ruraux, urbains) sur les parcs (Quénou-Suarez, 2012 : 36). Cette tendance transparaît plus à Cotonou, Kandi et Parakou. Pour paraphraser Touré (1985), cela leur permet de vivre « en groupe pour maintenir dans la ville la sociabilité villageoise qui sécurise ». Il est d'ailleurs évident, pour rester dans l'idée de l'auteur, qu'on ne peut consacrer la majeure partie de son temps de travail dans une activité en interrelation avec ses pairs sans acquérir une conscience et une identité professionnelle.

Dans le cas des professions qui ne sont pas l'aboutissement d'un parcours de formation, le processus de construction identitaire peut passer, suivant Françoise Lantheaume (2009 :149), par « des rencontres successives au sein d'un réseau qui, dans le meilleur des cas, se densifie et par-là assure plus de reconnaissance et de stabilité socio-identitaire dans un environnement fortement concurrentiel ». D'après elle, « la rencontre ponctuelle ou plus durable avec ces autres constituent le moteur de la construction identitaire et de son évolution ». L'affirmation matérialisée de cette identité par les acteurs dans les statistiques du dernier recensement et son inscription dans les documents administratifs montrent que la communauté professionnelle des *zémidjan* est constituée au Bénin.

6.2. DEMARRAGE DE LA VIE ASSOCIATIVE AUX MEANDRES DU PAYSAGE ORGANISATIONNEL CONTEMPORAIN

6.2.1. Zémidjan dans le paysage associatif béninois : désir d'affirmation ou réponse à la pression administrative ?

L'apparition des parcs de *zémidjan* a été d'une contribution majeure dans la naissance de l'esprit de corporatisme dans le milieu des taxis-motos. Dans le prolongement de cette dynamique de groupe, la constitution des associations et des syndicats a multiplié les « lieux quotidiens de socialisation et de communion entre conducteurs des taxis-motos » (Guézéré, 2012 : 53). Concernant l'éclosion de cette vie associative, en dépit de la naissance et de l'enracinement du *zémidjan* dans la région de Porto-Novo, c'est à Abomey-Calavi, banlieue de Cotonou, qu'est apparue la première organisation officielle du taxi-moto au Bénin. La création en 1985 de la première association, l'Union Nationale des Conducteurs de Taxi-Moto du Bénin (UNACOTAMO) est en droite ligne du processus d'affirmation de la corporation (Davodoun, 2006). Sa création répondait à un certain nombre de besoins liés au contexte de l'époque.

En effet, les plus anciens conducteurs ont affirmé qu'avant la création de l'association, autour de 1985, les *zémidjan* dans beaucoup de Circonscriptions Urbaines ou Sous-Préfectures avaient commencé par faire l'objet de harcèlement des autorités locales⁶¹ lorsque ces derniers se sont rendus compte que l'activité pouvait constituer un vivier fiscal. Les administrations locales, tous azimuts, avaient alors instauré des taxes qu'elles collectaient auprès des conducteurs. Pour collecter ces taxes, les premiers responsables administratifs, qu'étaient les Chefs de Circonscription Urbaines ou les Sous-Préfets et les responsables des recettes perceptions des impôts, mettaient en place un cordon policier pour recouvrer *manu militari* les taxes auprès des conducteurs de taxi-moto, qui dans leur grande majorité, n'ont pas adhéré à y souscrire. Ces opérations de contrôle et de collecte inopinées étaient organisées avec l'appui des forces de sécurité publique (police et gendarmerie) pour arrêter les contrevenants. Ces derniers sont soumis à de fortes pénalités.

À Abomey-Calavi, le paiement d'une taxe de stationnement mensuelle de 1500 F pour l'utilisation de l'espace public à des fins commerciales avait été exigé aux taxis-motos. L'une des opérations de contrôle du paiement organisée sur le parc de Calavi-Kpota, l'un des parcs les plus animés de la Sous-préfecture à l'époque, a donné lieu à un incident inattendu qui a connu une fin inédite. Du récit des acteurs de l'évènement, l'opération était une surprise pour les taxis-motos et risquait d'emporter toutes les motos sur le parc. Mais le déroulement de l'intervention fut arrêté par une altercation vigoureuse de certains conducteurs avec les agents des impôts et de la Sous-Préfecture qui dirigeaient l'opération. L'arrivée des renforts de la brigade de gendarmerie située en face du parc n'avait pas suffi pour rétablir la poursuite de l'opération. Le niveau des échanges opposés par les universitaires parmi les *zémidjan* avait obligé les représentants de l'administration à demander l'arrivée sur place de l'autorité locale, le Sous-Préfet Vladimir Prudencio. Après des échanges entre l'autorité et le groupe en tête de la contestation et la promesse d'une discussion sur le paiement des taxes, par entente avec les forces de l'ordre, les conducteurs de taxi-moto ont traîné eux-mêmes leurs motos à la gendarmerie. Il est important de préciser le contexte socio-politique national de la révolution populaire de l'époque qui réprimait toute initiative collective de revendications non contrôlée de travailleurs par la centrale syndicale unique mise en place par le régime militaire de parti unique (Assouma, 2018). Les auteurs de la protestation pouvaient alors faire l'objet de sévères

⁶¹ Circonscription Urbaine et Sous-Préfecture sont les anciennes appellations des collectivités locales qui sont devenues les Communes depuis les réformes administratives ayant conduit à la décentralisation en 1999.

répressions. Sachant cela, pour se rendre ensuite à la séance de discussion à la Sous-préfecture, les *zémidjan* se sont fait accompagner par deux sages influents de la localité afin qu'ils plaident pour leur cause.

La séance de discussion entre l'autorité locale, ses collaborateurs, les *zémidjan* meneurs de la protestation et leurs médiateurs a été longue. Les modérateurs ont plaidé pour un dialogue pacifique des autorités avec leurs protégés. Les représentants des *zémidjan* ont eu l'occasion de faire un dialogue franc et objectif. Ils ont récriminé la non-participation de leur corporation à la fixation des taxes, son mode de collecte et le fait que la décision n'a pas rendu disponible en retour des services au profit de ces opérateurs afin qu'ils sentent leur contribution au développement local. Entre autres reproches qui leur avaient été faits par les autorités, il y a l'inexistence d'association pouvant servir de canal d'échanges avec la corporation qui permettrait à l'administration de recueillir leurs aspirations sur ses actions les touchant. Un consensus a été trouvé à la fin pour le retrait de toutes les motos déposées à la gendarmerie contre le paiement de pénalités moins élevées que d'habitude, sans aucune autre forme de répression. À la levée de la séance, le nom et le contact du meneur de fronde, Antoine Kohinto, a été pris par les collaborateurs du Sous-Préfet. Sans téléphone mobile, ni email, à l'époque, il s'agit des informations personnelles pour le retrouver en cas de besoin.

L'intéressé a été recontacté quelques jours plus tard par les autorités pour discuter des suggestions pour la bonne marche de l'activité dans la localité. Les idées d'immatriculation et de confection de cartes individuelles aux conducteurs de taxi-moto pour un meilleur encadrement de la corporation ont été abordées. Plusieurs autres séances ont suivi. Au cours de l'une d'elles, le Sous-Préfet a initié un voyage dans la ville voisine de Ouidah pour faire vivre, au groupe de meneurs de la fonde devenu représentant de leur corporation auprès des autorités locales, et à ses collaborateurs, l'expérience déjà en cours là-bas. La prise de conscience partie de là, qu'il y avait un besoin de représentant qui répond de toute la corporation et dont le pouvoir est plus étendu que celui des présidents des parcs, a fait germer l'idée de la constitution d'une association qui rassemble toute la corporation. Ils ont été rassurés de la faisabilité par les propos du Sous-Préfet et ont été encouragés par les sages qui étaient devenus leurs personnes ressources.

Cette idée d'association a vite été saisie par les acteurs dans le sens où elle les aidera à sortir de cette perception hybride de leur statut de travailleur illégal exerçant dans la clandestinité ou plutôt informel comme les autres travailleurs non formels qui disposaient déjà d'associations

nationales (commerçantes, photographes, coiffeurs, etc.). Avoir une association est une affirmation de l'existence sociale d'une corporation et de l'enrayement de la perception de travailleur illégal ou non autorisé. C'est également l'affichage d'une cohésion et la disponibilité d'une personne morale qui pourrait être associée aux décisions administratives le concernant. De même, pour les initiateurs, une association d'envergure nationale pourra ressortir leur force par leur effectif et par leur couverture du territoire national. Ainsi, l'expérience de collaboration avec l'administration vécue à Abomey-Calavi sera possible dans les localités où ce n'était pas encore le cas pour la reconnaissance et le respect des taxis-motos en tant que travailleurs.

Dans cette vision, le groupe porteur de l'initiative a mené les démarches pour s'élargir aux responsables de plusieurs autres parcs et a atteint un noyau de 21 personnes. Le besoin de constituer une équipe provisoire d'intellectuels capables de produire les documents fondamentaux (les statuts et règlement intérieur) et de conduire la procédure administrative jusqu'à terme a porté le choix de la direction du groupe sur les universitaires. Cette démarche a donné naissance, dans un premier temps, à une association à la tête de laquelle Antoine Kohinto a été élu Président à l'Assemblée Générale constitutive.

La création de cette première association corporative, qui a une visibilité plus grande que les petites organisations de parc, visait deux enjeux majeurs. Le premier est un pas de plus dans l'affirmation publique par les acteurs d'une identité corporative dont ils voudraient la reconnaissance sociale pour plus de liberté dans l'exercice de leur profession. Le second est la mise sur pied d'une structure qui répond moralement de la corporation et qui peut être un interlocuteur valable vis-à-vis des pouvoirs publics.

Somme toute, le mouvement de protestation sur la décision politico-administrative locale de paiement de taxe a été la première manifestation de l'engagement politique dans la corporation *zémidjan*. Car avant cela, nulle part ailleurs, il n'a été noté une prise de parole « *Voice* » de ces acteurs dont le statut hybride (informel ou illégal), et pas très clair à leur propre niveau, ne leur imposait autre comportement que de trouver des formes d'adaptation aux résolutions que les représentants de l'État (administrations locales et forces de sécurité publiques) leur imposaient. La décision d'imposition de l'activité a donc servi de déclic. Pour mieux collecter les taxes, chaque commune voulait avoir un état d'effectif des conducteurs ; ce qui a amené à instaurer des cartes et des uniformes de blouse, selon les tout premiers responsables de l'UNACOTAMO. Ces contraintes sont venues développer de fait des rapports directs entre les administrations au niveau local et les conducteurs. Naturellement cela commençait par poser des problèmes et il

fallait intervenir pour pacifier des relations et leur donner un sens. D'où la constitution des associations.

Les organisations primaires autour des parcs étaient polarisées sur un certain nombre de besoins croisés des acteurs individuels qui étaient les questions de stabilité des revenus, d'hygiène, de sécurité, de stabilité des relations entre les propriétaires des motos et les conducteurs, etc. ; parce que jusque-là ce n'était pas clair qu'ils étaient dans une posture de travailleur. La question de stabilité des relations avec les pouvoirs publics est venue avec les associations dont les buts étaient centrés sur une lutte commune pour l'amélioration des conditions de vie et de travail. Cet engagement politique de la corporation de *zémidjan* dans le paysage associatif béninois marque le début d'une dynamique organisationnelle qui va s'accélérer suite à deux événements : la mise en place du régime démocratique et la décentralisation, comme nous le verrons ci-après.

6.2.2. Myriade d'organisations dans le paysage associatif contemporain

6.2.2.1. Libéralisme démocratique et floraison des organisations

Le mouvement associatif des *zémidjan* marque une concordance avec la dynamique globale observée dans l'économie informelle au Bénin (Assouma, 2018). Après la création de la première association en 1985 sous le régime révolutionnaire, c'est sous le renouveau démocratique que s'est dynamisé le mouvement associatif des taxis-motos. La liberté d'association prescrite par la loi 1901 et réaffirmée dans la constitution du 11 Décembre 1990, contenant les orientations de la Conférence nationale, crée un cadre juridique favorable au flux d'organisations dans l'économie informelle (Assouma, 2015).

Un fait notable au début de l'ère démocratique est que, par endroits, des groupes de *zémidjan* se sont montrés proactifs dans la jouissance du libéralisme annoncé à la Conférence nationale. Profitant de l'appel à la liberté de travailler inhérent à cette nouvelle orientation nationale, ils n'ont pas attendu la nouvelle constitution pour mener les démarches en vue de leur reconnaissance administrative formelle.

À cet effet, l'histoire associative du taxi-moto à Parakou a commencé à l'occasion de la fête du 1er Mai 1990. Dans le cadre des préparatifs de cette fête, les conducteurs de taxi-moto, avec à leur tête le numéro 1, se sont réunis pour porter vers l'autorité locale, à l'époque le Chef de la Circonscription Urbaine de Parakou, leur désir de participer aux manifestations de la fête du travail en étant démarqué des autres travailleurs. Par un accord implicite, les autorités leur ont

donné les orientations pour la blouse jaune vert qu'ils doivent arborer pour s'identifier. Cependant, ils devraient au préalable s'organiser en association locale pour être reconnus. À la veille de la fête, ils se sont réunis en Assemblée Générale pour mettre sur pied l'Association des Conducteurs de Véhicule à deux Roues/ Zémidjan (ACVR/Z). C'est avec ce nouveau manteau qu'ils ont pris part au défilé de la fête du travail aux côtés des autres travailleurs de la ville. Les leaders de cette organisation relèvent avec une certaine fierté : « les orientations nous ont été données par les autorités mais financièrement la constitution de l'association a été basée sur nos cotisations ». L'ACVR/Z était reconnue et a collaboré avec la circonscription urbaine. Sur instigation de cette dernière l'association a été enregistrée pour plus de fiabilité dans ses relations avec les autorités. L'enregistrement a été effectué en 1996 au Ministère de l'intérieur.

Dans une démarche similaire, à Kandi, en 1992, par imitation à ce qui s'est passé à Parakou, un certain nombre d'anciens réunis autour du "numéro 1" ont mené des démarches à l'endroit du Chef de la Circonscription d'alors, Issa Touré Nouhoun, pour obtenir une reconnaissance administrative. Celui-ci les avait autorisés à s'auto-organiser, choisir une couleur de blouse et procéder à l'immatriculation de tous les membres de la corporation. "Le numéro 1" a mis en place une organisation primaire. Il instaura un cahier où étaient consignées les notes en arabe, parce qu'il ne comprenait pas le français. Quelques mois après, l'Assemblée Générale a donné naissance au Syndicat des Conducteurs de Taxi-Moto du Bénin (SYNCOTAMOB) qui est demeurée jusqu'à la réalisation de nos travaux de terrain la seule organisation des *zémidjan* de la localité. Avec l'entrée des jeunes déscolarisée dans l'activité, une ossature a été définie pour le bureau de l'organisation et les postes ont été pourvus. Un registre a remplacé le cahier et comporte l'adresse précise et la photo de chaque conducteur de *zémidjan* immatriculé. Actuellement il a été enregistré plus de 2559 taxis-motos. Mais le problème relatif à la maîtrise des membres sortis d'activité se pose.

La ville de Natitingou enregistre aussi formellement l'éclosion de la vie associative. La première organisation, l'Association des *zémidjan* de Natitingou (AN) a été officiellement portée sur les fonts baptismaux en 1991. Patrice Tiendo, un des leaders locaux a doté l'organisation qui avait été constituée en 1989 de textes fondamentaux et a rassemblé ses pairs pour formaliser son existence.

La ville de Cotonou de son côté est restée muette dans le mouvement pendant près d'une décennie après la création de la première association dans la corporation dans sa banlieue. Finalement le 24 juillet 1993 à la Bourse du travail de Cotonou s'est constituée l'Union des

Conducteurs de Taxi-moto de Cotonou (UCOTAC). La création de la première association de la ville a été pour satisfaire au besoin d'avoir un porte-voix des taxis-motos suite à l'annonce des mesures de réglementation du taxi-moto par l'État.

Dans toutes les localités, la première organisation a été sous la forme d'une association constituée sur la base de la loi 1901. Même à Kandi où l'organisation semble faire exception par sa dénomination, le Syndicat des Conducteurs de Taxi-Moto du Bénin a un statut d'association. Il est organisé et fonctionne en association corporative. Cette ville où la première organisation est née relativement tard a pris par suivisme, d'après les explications des leaders d'organisation, la même dénomination que des organisations de *zémidjan* qui existaient déjà à Parakou et à Cotonou.

La constitution d'organisations au niveau local durant cette première moitié des années 1990 conforte à la fois la structuration interne de la corporation et l'établissement des relations avec les administrations locales qui sont l'interface de la corporation avec l'État. Elles marquent un pas important dans l'autorégulation à partir des initiatives des acteurs à la base.

6.2.2.2. Problèmes de gouvernance et scissiparité organisationnelle

La constitution en association des taxis-motos a renforcé leur position de partenaires sociaux dans la plupart des localités. Presque partout, les administrations locales ont laissé la gestion de la corporation aux organisations. Les différents groupes cibles enquêtés sont d'avis que les capacités d'action de ces organisations furent indubitablement renforcées. Après des débuts prometteurs, pourtant, des divisions internes sont apparues au sein des organisations. Ayant calqué leur fonctionnement sur les nouveaux principes démocratiques nationaux, les membres mettaient un point d'honneur sur la réédition des comptes lors des Assemblées Générales de renouvellement du mandat des responsables. À l'épreuve de l'exercice, des actes de mauvaise gestion ont entaché le bilan de la gestion des bureaux dirigeants créant par endroits des divergences entre les responsables d'organisation. De ces divergences ont résulté les premières divisions enregistrées dans les organisations.

À Cotonou, le premier congrès ordinaire de renouvellement des dirigeants de l'UCOTAC, tenu le 13 septembre 1997, s'est déroulé dans une atmosphère de forte suspicion de détournement de fonds par les responsables. Le président sortant, Alain Zountchégbé, au cœur des accusations entretenues par certains des membres de son bureau, s'est retrouvé dans l'incapacité de renouveler son mandat. Sa ligne de défense impliquait les autres membres du bureau dans la gestion qui était récriminée. Convaincu qu'il était victime de machination par ceux-ci pour

l'évincer de sa position, il a agi de sorte qu'aucun des membres de son bureau ne fasse partie de la nouvelle équipe dirigeante. Il apporta ouvertement son soutien à Robert Yèhouenou qui fut élu à la tête de l'organisation. L'élection d'un simple membre à la tête de l'organisation a cristallisé les positions entre les factions rivales. Les dissensions internes ont abouti quelques mois plus tard à la création successive de nouvelles organisations rivales. On peut citer le Syndicat des Conducteurs de Taxi-Moto du Bénin (SYNCOTAMOB), FUZECO, FUNAZEB et un peu plus tard le Syndicat National des Professionnels de Zémidjan du Bénin (SYNAPROZEB). Parmi les membres du premier bureau dirigeant de l'UCOTAC : Athanase Yêmadjè, Bonaventure Ahitchémey, Julien Anianbossou, Jean Kinkpé, Gaetan Yovo, Pierre Djedo, Pierre Deyo, Thomas Falanou; plusieurs ont été, de façon individuelle ou en petit groupe, à la tête des nouvelles organisations concurrentes.

Au cours de cette même année 1997, un an après son enregistrement officiel au Ministère de l'intérieur, l'Association des Conducteurs de Véhicules à deux Roues/Zémidjan (ACVR/Z) de Parakou a subi sa première division. Les membres dissidents et fondateurs de la deuxième organisation de la ville, le Syndicat des Conducteurs de Taxi-Moto du Bénin (SYNCOTAMOB), ont évoqué les problèmes de frustration face au refus des dirigeants de répondre à leurs requêtes de reddition de comptes. Le bras de fer né autour des soupçons de mauvaise gestion a opposé une faction considérée comme étant celle des jeunes de l'association et une seconde qui est celle de leurs aînées. N'ayant pas eu satisfaction après usage de toutes les voies de recours qui leur étaient possibles, la scission est intervenue en 1997 avec la création du SYNCOTAMOB. Avant la création, il y a eu des tensions entre les deux groupes. Mais après sa création, la nouvelle organisation s'est rapprochée de la première pour une collaboration cordiale. « Ils ont fait la démarche de politesse vers l'ainé que nous sommes. Nous les avons alors aidés pour collaborer ensemble avec la mairie. », ont confirmé les leaders de l'ACVR/Z. Il a été observé par la suite une accalmie et une bonne collaboration entre les deux organisations jusqu'à l'avènement de la décentralisation.

À Kandi, c'est plutôt en 1996 que le SYNCOTAMOB a vécu sa première fronde interne. La gestion trop solitaire et opaque reprochée au « numéro 1 » qui a été le premier président a amené les *zémidjan* en Assemblée Générale pour procéder à la réorganisation de l'association. À cette occasion, le bureau dirigeant a été renouvelé et Arouna Sabi Koto en a pris les rênes. Dix ans après, il lui a été reproché de gérer l'organisation à deux avec son Secrétaire en mettant à l'écart les autres membres du bureau. Pour des raisons identiques que son prédécesseur, il a été contraint de convoquer l'Assemblée Générale qui a procédé à sa « destitution démocratique »,

pour utiliser l'expression des acteurs. En 2006, un nouveau bureau a été installé. À l'opposé de Cotonou et Parakou, les problèmes de mal gouvernance n'ont pas conduit à la cassure de la seule organisation de la ville.

L'Association des *zémidjan* de Natitingou (AN) est celle qui a connu un fonctionnement sur une plus longue période sans que ne surviennent des conflits profonds entre les membres. L'historicité de l'organisation préalable à son officialisation en ait peut-être pour quelque chose. C'est sous son deuxième président en 1991 que l'association formée en 1989 a été portée sur les fonts baptismaux. Mais c'est bien plus tard en 2006 qu'est intervenue la première division suite aux frustrations autour de l'élection du quatrième président. Ce changement est intervenu dans une autre période qui a eu sa particularité dans la dynamique du mouvement organisationnel des *zémidjan*, celle de la décentralisation.

Dans l'ensemble, le mouvement associatif des *zémidjan*, après sa floraison au niveau communal sous la démocratie, puis les premières divisions pour des questions de mauvaise gouvernance, connaîtra un troisième temps de prolifération avec la décentralisation.

6.2.2.3. Démocratie locale et la prolifération des organisations

Il a été prouvé que la décentralisation est stimulatrice de dynamiques locales (Bako-Arifari, 1998 ; Kaag, 2001). Sous l'emprise du factionnalisme induit par les enjeux politiques locaux (Blundo, 1998), les organisations sociales sont enclines à la scissiparité (Bako-Arifari, 1995). Cela s'est manifesté dans l'ensemble des villes couvertes par la recherche, où l'arrivée de la décentralisation a eu des effets structurants sur la corporation des taxis-motos. Le plus visible sur la dynamique organisationnelle est l'intrusion des enjeux politiques locaux dans la vie associative qui a eu un effet de fragmentation au sein des organisations existantes dans les trois plus grandes villes sur les quatre. Les conséquences directes de celles-ci ont été un renforcement de la partisanerie qui nourrit des conflits inter et intra-organisation qui ne font plus de la défense des intérêts exclusifs de la corporation la seule motivation de constitution des organisations professionnelles. Ces conflits présentent les prémices d'une mise à mal non seulement de l'unité organisationnelle des taxis-motos mais surtout de l'unité d'action collective dans les futures luttes pour la défense des intérêts communs.

À Natitingou, les dissensions qui sont intervenues au sein de la première association de la ville (AN), en 2005, présentent quelques similarités avec la situation survenue à l'UCOTAC en 1994. Auparavant, à l'AG électorale de 2001, l'ancien président sortant accusé de faits notoires de mauvaise gestion a pesé de tout son poids pour qu'aucun des membres de son bureau ne soit

reconduit. Le mécontentement généré par cette situation a créé des factions au sein de la communauté des taxis-motos, sans donner lieu à une division. À l'Assemblée Générale électorale suivante en 2005, le choix d'un nouveau président a été une lutte de factions. L'élection à la présidence de l'association du Secrétaire Général du bureau sortant, pour diriger n'a pas reçu l'assentiment de la faction rivale. Un groupe formé autour de son challenger pour la présidence, comprenant des membres non réélus du bureau sortant ainsi que ceux évincés auparavant en 2001, se sont dissociés pour constituer le Syndicat National des Professionnels de Zémidjan du Bénin (SYNAPROZEB).

La concrétisation de l'ambition de création d'une deuxième organisation de la corporation dans la ville a été la croix et la bannière pour la faction dissidente. Et c'est à ce moment que l'influence des enjeux politiques locaux dans la cristallisation du factionnalisme au sein de la corporation sont devenus apparents. Les responsables ayant pris le contrôle de l'AN et les membres de leur faction ont utilisé de tous les moyens, allant à l'usage de la violence verbale et symbolique, pour empêcher la nouvelle organisation annoncée d'être opérationnelle sur le terrain. À la recherche de voies de contournement, les leaders du groupe naissant ont affirmé avoir été mis en contact, par un leader politique local, avec un syndicat des taxis-motos de Cotonou pour faciliter leur constitution. C'est ainsi que l'organisation est née en tant qu'affiliée locale du Syndicat National des Professionnels de Zémidjan du Bénin (SYNAPROZEB). Ce pas franchi, les stratégies de blocage mises en place par l'AN sont devenues obsolètes lorsque la plus haute autorité politico-administrative de la ville, le Maire Adolphe Biaou, au cours d'une séance de conciliation à laquelle il convia les deux organisations rivales, déclara que : « il peut y avoir mille associations dans la ville, le plus important est que moi je perçoive les taxes »⁶².

Les leaders de l'AN soutiennent que cette déclaration est venue consacrer la division au sein de la corporation, dans une manigance de parrainage par le Maire de la nouvelle organisation afin de parvenir à contrôler une partie de la corporation. Le SYNAPROZEB entre de la sorte en activité et ouvre le bal à la multiplication des organisations à Natitingou. Il y a eu la création en 2009 de l'Union des Zémidjans de Natitingou (UZN), suivie en 2013 par celle de la Communauté des Zémidjans de Natitingou (CZN). La dernière organisation, l'Association Souroumaba des Conducteurs de Taxi-Moto (ASCTM), a été créée le 16 novembre 2016 durant notre période de recherche.

⁶² Propos rapportés par plusieurs leaders de *zémidjan* ayant participé à la séance.

Ailleurs, à Parakou, la collaboration entre les deux organisations, ACVR/Z et SYNCOTAMOB, a été sans écueil sur près d'une décennie quand, en 2005, un groupe de jeunes dissidents majoritairement du SYNCOTAMOB a constitué l'Association des Zémidjans Autonomes de Parakou (AZAP). Les arguments avancés pour justifier leur initiative dans l'opinion publique sont les frustrations de leur mauvaise gestion par les dirigeants de leur organisation d'origine. Néanmoins, la reconstitution de l'itinéraire de création de AZAP avec ses leaders a clairement ressorti que l'origine de la discorde avec leur ancienne association est liée aux enjeux de la politique locale. Les causes profondes de cette division renvoient à la période de précampagne de l'élection présidentielle de 2006 au Bénin. En effet, au début de l'année 2005, les potentiels candidats pour la présidentielle étaient connus et les *zémidjan* étaient sollicités de toute part pour contribuer à l'animation de la scène politique. À Parakou, le groupe des dissidents a observé que les leaders de leurs organisations le SYCOTAMOB avaient pris fait et cause pour un des candidats annoncés, en l'occurrence Adrien Houngbédji, et déclinait subtilement les sollicitations des états-majors des autres potentiels candidats. Pareillement, la seconde organisation de la ville était dans une posture analogue avec un autre candidat. Ces postures des leaders de *zémidjan* mettaient à mal la stratégie de propagande d'un troisième potentiel candidat parmi les principaux en vue, Boni Yayi, dont le fief était la région septentrionale pour laquelle Parakou est la ville phare. Face aux refus répétés des leaders des deux organisations existantes de mobiliser leurs membres pour accueillir en grande pompe Boni Yayi, président en exercice de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) dont l'institution multipliait des réalisations dans la localité, lors de ses passages répétés, le leader politique local de son groupe partisan initie un regroupement de *zémidjan* acquis à sa cause. Ceux-ci se sont regroupés en un mouvement politique dénommé Mouvement des *zémidjan* démocrates de Parakou. Les tentatives des leaders des deux organisations existantes à s'opposer à la participation de leurs membres aux activités de propagandes de ce mouvement a généré de vives tensions. Les autorités de la ville, notamment le Premier Adjoint au Maire, ont à ce moment interféré en convoquant une séance pour notifier aux leaders corporatistes qu'ils ne peuvent pas interdire les activités des mouvements politiques de leur corporation. Le sponsor du mouvement partisan n'était personne d'autre que le Premier Adjoint au Maire de la ville, Samou S. Adambi, qui assurait en ce moment la fonction de Maire par intérim, le Maire Rachidi Gbadamassi ayant eu des démêlés judiciaires et s'étant retrouvé en prison.

La fréquence des activités du mouvement et la croissance des participants acquis à leur cause partisane a motivé ses responsables à le transformer en association corporatiste, en témoigne l'un des premiers responsables.

« Puisqu'il n'avait plus entente avec le bureau qui avait opté pour un autre choix nous avons décidé de créer notre propre association pour être indépendant. C'est comme ça que les gens nous ont suivi n'étant pas satisfait de la gestion de l'organisation. Après plusieurs réunions et tractations, l'Association des Zémidjans Autonomes de Parakou, a été créée. »

Cependant, l'entente entre ses membres n'a pas fait long feu. Trois ans après sa création, le factionnalisme interne l'a conduit à son tour à une scission en deux nouvelles organisations. L'argument devenu passe-partout de la mauvaise gestion des membres par les leaders de leur ancienne organisation a été une fois encore avancé. Mais, la principale pomme de discorde a été plutôt le désaccord interne sur le lien partisan de l'organisation. En effet, leur sponsor politique est entré en disgrâce avec sa formation politique "Forces Cauris pour un Bénin Émergent (FCBE)" qui était devenu le parti au pouvoir. Entre le choix de le suivre dans sa nouvelle aventure politique ou de rester attaché au parti FCBE, dont le leader charismatique devenu président de la République a fait de leur ville une base locale où il est en séjours réguliers, deux factions sont nées et n'ont pas pu accorder leurs violons. De l'aveu des leaders de l'AZAP, un autre facteur important qui n'a pas aidé à concilier leur divergence interne a été la rivalité politique existante entre leur sponsor originel, Samou S. Adambi, et le nouveau leader local coopté des FCBE, Rachidi Gbadamassi, qui, par ailleurs, est le sponsor d'une autre organisation de *zémidjan* rivale de la ville. Partenaire au début de leur carrière politique à la mairie en 2001, les chemins de ces deux acteurs politiques se sont séparés dans la perspective de l'élection présidentielle de 2006 ; ce qui a ouvert les rivalités pour le contrôle de l'électorat local. Dans ce dilemme des leaders de AZAP, la propension des membres de l'organisation était de rester rationnel en offrant leur soutien de part et d'autre en réponse à toutes les sollicitations pour tirer le maximum de gain. Mais, face aux pressions des sponsors, l'association a été disloquée et les deux factions ont constitué chacune leur organisation. Le président de l'AZAP et sa faction, suivant les orientations de leur sponsor initial, a transformé l'association en syndicat sous la dénomination de Syndicat National des Zémidjans Autonomes du Bénin (SYNZAB) le 26 septembre 2008. Au même moment, la seconde faction s'est constituée en Association des Zémidjans Indépendants de Parakou (AZIP). Par effet de scissiparité organisationnelle continue (Bako-Arifari, 1995), le nombre d'organisations a atteint onze dans la ville au début de l'année 2018.

À Cotonou, la force accélératrice de la décentralisation sur la prolifération des organisations a été moins perceptible que dans les deux précédentes villes, sans pour autant signifier que la ville n'a pas été active sur ce plan. Cotonou étant la vitrine de la situation politique nationale, les enjeux politiques nationaux et locaux ont eu leurs effets de catalyseur beaucoup plus tôt. Le statut social du *zémidjan* et le niveau de structuration de la corporation dans la ville lors des premières élections démocratiques en 1991 ne permettait pas encore des alliances politiques dans la corporation. La création de l'UCOTAC en 1993 et les mesures administratives de régulation de la corporation l'ayant précédée ont donné plus de visibilité aux *zémidjan*. Néanmoins, les tout premiers responsables de l'UCOTAC ont expliqué que, jusqu'à la fin du mandat du premier bureau en 1997, leurs engagements politiques étaient divergents et n'impliquaient pas directement l'organisation. Les mobilisations d'opérateurs de taxis-motos au profit des causes partisans se faisaient avec discrétion. De la sorte, des groupes de *zémidjan* se sont inféodés aux partis politiques dominants dans la ville et participaient activement à l'animation de la vie politique. La rupture avec cette discrétion a été l'un des changements notables après le renouvellement du bureau de l'UCOTAC intervenu en 1997.

Les tensions qui ont secoué l'organisation après le renouvellement du bureau était une guerre entre les factions du Président et celle du Secrétaire Administratif ayant brigué sans succès le poste de président. La mal compréhension entre les deux clans s'est accentuée autour de la volonté du premier responsable de l'organisation, Robert Yèhouenou, de faire une déclaration publique de soutien de l'UCOTAC au Parti du Renouveau Démocratique (PRD) en vue des élections législatives de 1999. En dépit de l'opposition interne à l'initiative, la déclaration a été faite. Elle fut le premier acte d'affichage public de soutien partisan d'une organisation corporatiste de *zémidjan* de la ville. Dans leur opposition interne, il s'en est suivi une contre-déclaration du clan adverse, toujours au nom de l'organisation. La guerre de déclaration et contre-déclaration par médias interposés s'est poursuivie durant toute la période électorale. Bonaventure Ahitchémey et les siens ont fini par démissionner de l'UCOTAC. Leur groupe s'est consacré dans un premier temps à une coopérative de *zémidjan* avant de créer le Syndicat National des Professionnels de Zémidjan du Bénin (SYNAPROZEB) le 02 décembre 2000.

Dans cette nouvelle posture de soutien affiché des organisations corporatistes de *zémidjan* aux formations politiques à Cotonou, la naissance d'une organisation locale de taxi-moto attire particulièrement l'attention. En effet, le mouvement politique des *zémidjan* du parti la Renaissance du Bénin (RB), qui existait depuis 1999 et dénommé "Amicale des *zémidjan* RB" s'est constitué en association. Sa transformation en Syndicat des Conducteurs de Taxi-Moto du

Littoral (SYCOTAMOL) le 4 avril 2006 est critiquée par les autres organisations existantes comme une manœuvre de son parti politique qui dirigeait la Mairie de Cotonou afin d'avoir une emprise sur la corporation. Le Secrétaire Général du SYCOTAMOL Alphonse Aïdji, qui n'est autre personne que le président de l'ex Amicale des *zémidjan* RB, assume la relation structurelle entre son organisation corporatiste et le parti RB. Il soutient fermement que cette transformation vise à renforcer la contribution de son groupe à la défense des intérêts matériels et moraux des taxis-motos de Cotonou, surtout que le leader charismatique de leur parti est devenu le Maire de la ville. Il faut remarquer que plusieurs autres organisations de la ville ont été créées dans cette période de concentration d'élections. On peut citer le Syndicat National des Zémidjans du Bénin (SYNAZEB) créé le 26 octobre 2000, l'Union pour la Défense des Conducteurs de taxi motos Zémidjans du Bénin (UD-COZEB) née le 13 octobre 2001 et l'Association Professionnelle des Zémidjans Camp-Marié (APZCM) créée aussi en 2001. En 2018, Cotonou enregistrait une douzaine d'organisations actives.

Enfin, sur les quatre villes de la recherche, c'est seulement Kandi qui n'a pas été ébranlée dans la structuration de la corporation par la scissiparité organisationnelle avec l'avènement de la décentralisation. Cependant, les remous ne manquent pas. Notamment, les grondements des plus jeunes contre le diktat des anciens sur la manière dont est régie la corporation ont été audibles lors des travaux de terrain. De même, la frustration des conducteurs non-résidents des arrondissements urbains (Kandi 1, Kandi 2 et Kandi 3) a été exprimée par ceux-ci qui ont dénoncé le traitement discriminatoire du bureau dirigeant de leur association à leur égard. Ils ont estimé que leur regroupement sur certains parcs périphériques improvisés tels que celui non loin du carrefour AEFI à l'entrée de la ville est une expression de ce mal-être. Les différends ne manquent donc pas. Sauf que, jusqu'à la fin de notre terrain, les *zémidjan* sont restés unis dans une seule association.

Bien que les phases de division consécutive examinées dans cette section dénotent que les organisations ne sont pas aussi homogènes qu'elles ne paraissent, elles sont tout de même un espace social unifié par divers paramètres dont l'origine régionale ou socio-linguistique, le courant politique, la zone de résidence, l'aire de travail ou tout simplement l'activité.

6.3. FONCTIONNEMENT DES ORGANISATIONS ET GOUVERNANCE DE LA CORPORATION

6.3.1. Gouvernance axée sur l'autorégulation

L'analyse documentaire réalisée par Ehebrecht & al. (2018) sur le taxi-moto en Afrique Sub-Saharienne a indiqué qu'en l'absence de reconnaissance officielle, leur intégration dans l'offre de transport public arrive de fait et se base sur une certaine forme d'organisation interne et de gouvernance par auto-régulation. La situation qui a prévalu dans nos localités de recherche a été que la forme de gouvernance axée sur l'autorégulation de l'activité a été la résultante des conditions d'institutionnalisation de la corporation et les contextes de son admission par les administrations locales qui ont varié d'une ville à l'autre tel qu'il a été montré au chapitre IV.

Parmi les quatre villes, Natitingou est celle qui a atteint un niveau très avancé dans l'auto-régulation avant sa reconnaissance administrative. Elle disposait d'une association locale qui regroupait l'ensemble des parcs existants et coordonnait leurs organisations primaires. Cette bonne organisation ajoutée à leur initiative pour la reconnaissance administrative a contribué à ce que l'administration locale délègue à l'Association des taxis-motos de Natitingou (AN) l'ensemble des fonctions qu'elle assurait initialement formalisant ainsi la continuité de l'auto-régulation après la reconnaissance administrative.

À Parakou et à Kandi, il n'y avait pas une organisation aboutie au niveau des parcs avant la création des premières associations locales. C'est à la suite de celles-ci que les autorités administratives ont délégué aux associations la responsabilité de régir l'activité. Depuis lors, les bureaux des organisations assurent les formalités d'entrée dans la corporation, la bonne organisation interne et une meilleure collaboration de la corporation avec l'administration locale pour la collecte des taxes municipales.

Cependant, dans ces trois villes, le Service économique et marchand de la mairie assure la tutelle des organisations dans la manière de régir la corporation et reçoit un point périodique de la part des responsables d'organisation. Ce point prend en compte les mouvements des nouvelles entrées dans la corporation et les recettes par rapport aux taxes municipales.

La situation à Cotonou a été un peu différente. L'organisation primaire autour des parcs étaient en place et déterminait, dans une certaine mesure, de manière non coordonnée, l'organisation du taxi-moto dans la ville jusqu'en 1993. Mais, la coopération entre les sous-groupes organisés autour des parcs n'avait pas conduit à la formation d'une association locale de la ville. La

gestion du taxi-moto par les collectivités locales ne favorisait pas l'UNACOTAMO qui se voulait supra-locale de se lancer dans une auto-régulation dans la ville de Cotonou qui était réticente à s'engager dans cette dynamique associative, selon les initiateurs de cette association pionnière. Le taxi-moto jouissait déjà d'une reconnaissance officielle puisque l'administration locale percevait déjà des taxes mensuelles chez les opérateurs. Néanmoins, la croissance rapide de l'effectif des *zémidjan* a reflété une organisation éparse de l'activité qui nécessitait qu'on y mette un peu d'ordre. À l'opposée des trois autres villes, l'initiative de régulation transversale à l'échelle des villes pour qu'elle soit mieux régie est venue des autorités politico-administratives. L'administration locale a pris en main la plupart des aspects de gestion, de la réalisation des formalités d'entrée aux mesures pour garantir la sécurité des usagers et la qualité du service. Les premières années, la mairie a assuré pleinement la collecte des taxes avec des dispositions coercitives. Les associations corporatistes à leur création sont restées dans la coordination des organisations primaires sur les parcs. Quelques années plus tard, à la faveur de situations contingentes qu'on évoquera au chapitre IX, elles ont été impliquées dans la collecte des taxes qui est l'aspect principal dans laquelle elle participe à la gouvernance.

6.3.2. Modes de fonctionnement des organisations

Par un effet de mode, en référence au contexte national, le fonctionnement des organisations de *zémidjan* est basé sur les principes démocratiques, d'élection, d'Assemblée Générale, de reddition de comptes et de mandat. Les pôles de pouvoir au sein des organisations sont donc bipolaires. Ce sont les membres qui confèrent le pouvoir et c'est au nom des membres que les dirigeants exercent ce pouvoir. L'élu a un mandat sur un nombre d'années défini. La différence notable avec le contexte national de référence est que le nombre de mandats n'est pas limité pour le grand nombre d'organisations.

En ce qui concerne l'organisation quotidienne du travail, le fonctionnement des organisations est inspiré de celui des taxis-villes avec les parcs de stationnement, le principe de rotation dans l'attribution des clients sur les parcs et le paiement de ticket hebdomadaire de leur association. De l'avis de certains responsables de parc, cet ordre est aujourd'hui beaucoup moins respecté à Cotonou en raison du non aménagement des parcs et de la croissance incontrôlée de l'effectif des conducteurs. Sur les parcs les plus caractéristiques du *zémidjan* dans la ville par la fluidité du trafic, l'ancienneté de son établissement ou le rôle symbolique, la rigueur dans l'application de ce principe continue. Les parcs du marché Dantokpa, du CNHU ou du Camp Marié, en sont des exemples respectifs. En comparaison avec les autres localités, le déficit de contrôle d'accès

des nouveaux arrivants sur le marché est une différence fondamentale qui peut expliquer la situation.

Dans les autres villes, ce sont les organisations qui assurent les formalités d'enregistrement pour l'adhésion de nouveaux membres dans la corporation. Un contrôle de l'entrée sur le marché du travail qui n'en est pas un, en réalité, car il ne permet pas de réguler la fourniture de service par rapport au besoin afin de la maintenir viable en garantissant la rentabilité. Les organisations n'ont quasiment pas la possibilité, sans raison exceptionnelle, de rejeter une demande d'adhésion. Sur le terrain, quelques exceptions ont été signalées à Natitingou et concernent des élèves. Les leaders des organisations concernées justifient ce refus par des craintes de risques de déscolarisation une fois qu'ils auraient pris goût à l'activité. Le contrôle est d'autant plus faible qu'il ne concerne que les entrées dans l'activité. Les mouvements de sortie définitive ou temporaire de l'activité ne sont pas suivis et maîtrisés. Entre les quatre localités de la recherche, les organisations de l'intérieur du pays (Parakou, Natitingou et Kandi) ont une meilleure tenue des effectifs de leurs membres. Contrairement à Cotonou, les effectifs de leurs membres depuis leur création sont tenus et des registres donnant des informations, ne serait-ce que sommaires, sur chaque membre sont disponibles. Cette meilleure gestion de l'effectif dans ces localités où l'autorégulation gouverne la corporation est liée au fait que tout conducteur de taxi-moto est d'abord membre d'une organisation avant de pouvoir exercer. Et cette contrainte renforce l'esprit d'appartenance à la communauté et facilite le processus de socialisation qui à son tour accroît la capacité des organisations à faire le contrôle disciplinaire aux membres et recommander les codes de comportement pour la qualité du service (hygiène corporelle, respect du code de la route, sécurité des personnes et des biens, etc.). Elle renforce, par ailleurs, à l'intérieur de la corporation l'identité organisationnelle dans la concurrence entre les organisations à Parakou et Natitingou.

La qualité de ceux qui peuvent être membres varie suivant les organisations. Dans la plupart des cas, il faut être conducteur pour être membre. Dans les premières associations créées à Parakou, Natitingou et Kandi les propriétaires du *zémidjan* ont aussi possibilité d'avoir le statut de membre et prétendre à un poste de responsabilité s'ils s'inscrivent à l'organisation. Le Président de l'ACVR/Z à Parakou n'a jamais été conducteur de taxi-moto. Toutefois, il a été depuis plusieurs décennies un investisseur remarquable dans le secteur par les contrats de location-vente. Les organisations qui sont nées plus tard ont restreint cette possibilité bien que la pratique n'ait pas complètement disparu. Au niveau de SYNZAB, les propriétaires d'au

moins trois motos conduites par les membres du syndicat, sans qu'ils ne soient conducteurs eux-mêmes, peuvent être membre et prétendre à un poste de responsabilité.

Une observation importante dans la vie associative des taxis-motos est la nature horizontale des relations entre les *zémidjan* qui est une translation de la réalité de la vie professionnelle. Les relations de travail dans le milieu du *zémidjan* ne sont pas influencées par l'existence d'un rapport hiérarchique. L'absence de rapport de dépendance directe dans le travail entre les opérateurs, la forte atomicité et la mobilité du travail ne favorisent pas l'établissement de rapport vertical de travail. La typologie des relations de travail telle qu'elle a été proposée au chapitre V n'est pas visible dans le milieu d'exercice quotidien de travail. Il est difficile de faire la différence entre conducteur auto-employé, sous-contrat et employé une fois au travail. Il arrive que pendant qu'un *zémidjan* conduit une moto sous contrat qu'il dispose d'autres motos qui sont en location dans l'activité. On est *zémidjan* et il n'y a pas de possibilité d'ascendance professionnelle dans le travail, quelles que soient les qualifications (obtenir son permis de conduire, par exemple) et les compétences (maîtriser le plan de circulation ou la cartographie de la ville, par exemple) acquises. Il n'existe pas d'inégalités dans les relations professionnelles, *a priori*, qui pourraient influencer les positions des uns et des autres au sein de l'organisation. La différenciation de la catégorie professionnelle ne stratifie pas la corporation d'où la notion de rapport horizontal dans le milieu de travail. Cela contraste nettement avec d'autres milieux de travail.

Le terrain le plus proche tenant compte du contexte de la recherche est le marché Dantokpa. Dans cet autre monde de l'économie informelle, la catégorie professionnelle hiérarchise les rapports entre les commerçants du marché suivant les filières de produits commercialisés. La ligne d'hiérarchisation la plus aisée à identifier descend de la catégorie des grossistes jusqu'à celle des distributeurs ambulants du sommet au bas de l'échelle, en passant par celles des détaillants, voire semi-détaillants. La structuration par filière des organisations étant une pratique courante dans le marché, la vie organisationnelle reflète les rapports hiérarchiques quotidiens de travail. C'est la grande patronne qui constitue le pôle de pouvoir le plus important et représente le leader naturel de l'organisation alors que le processus d'émergence du leader de *zémidjan* est autre. Ainsi, les responsables les plus importants sont issus de la catégorie des grossistes (Association des commerçants de tissus, de bijoux, de friperie, etc.). Ou, à défaut, leur désignation dans la catégorie suivante est imposée par les grossistes les plus influents (Cas de l'association des vendeurs de bijoux et du syndicat des vendeurs de pièces détachées). Compte tenu des facilités et faveurs accordées par les catégories ascendantes aux autres

incrustées dans des réseaux des transactions presque en permanence et qui déterminent la bonne marche de leurs activités, il est très difficile de retrouver en compétition autour d'un poste de responsabilité deux acteurs de différentes catégories. Il est plus aisé pour les acteurs des catégories ascendantes de solliciter et obtenir le suffrage de ceux des autres catégories. De la sorte, les grossistes visent généralement la position hiérarchique la plus élevée de l'organisation ; ce qui laisse la possibilité de positionnement aux autres catégories dans les positions de pouvoir inférieur au sein de l'organisation.

6.3.3. Mobilisation de ressources de gestion des organisations

À leur création, les organisations ont instauré diverses taxes pour les besoins de fonctionnement. Les taxes ordinaires sont les frais d'adhésion des nouveaux membres et les cotisations hebdomadaires. De plus, suivant les localités, il y a les frais d'immatriculation des nouveaux entrants et les taxes municipales mensuelles ou annuelles perçues pour le compte de l'administration locale.

À Parakou, Natitingou et Kandi où la corporation est autogérée, les frais d'adhésion non renouvelables et payés à l'entrée dans l'activité sont encaissés facilement par les organisations. Dans les cas où ces dernières sont devenues multiples dans une ville, des accords sont trouvés pour que chacune d'elle encaisse auprès de ses nouveaux adhérents. Parce que tout *zémidjan* est d'abord membre d'une organisation dans les endroits où l'immatriculation et les formalités d'entrée dans la corporation sont formellement confiées aux organisations, ceux qui se soustraient au paiement de ces taxes lorsqu'ils sont appréhendés sont traités en tant que clandestins. L'autogestion offre, dans une certaine mesure, une facilité à l'instauration et la collecte des cotisations hebdomadaires des membres. La maîtrise de l'effectif des membres par les bureaux des organisations rend plus aisée sa faisabilité. Son entrée dans les pratiques depuis les premières années dans les conditions qui seront spécifiées au chapitre VII, fait d'elle aujourd'hui une norme pratique difficile à bannir.

Les organisations de ces villes mettent en place un dispositif pour le contrôle et la collecte de cette cotisation dans la circulation. Les équipes de contrôleurs chargées du recouvrement sont déployées sur les artères de la ville tous les jours autour de neuf heures et opèrent jusqu'à 19 heures. Elles arrêtent et vérifient auprès des taxis-motos de leur organisation le ticket de paiement de la cotisation. À Parakou il est inscrit au dossard de la blouse des *zémidjan* le nom de leur numéro d'immatriculation dont la première partie est le sigle de leur organisation alors qu'à Natitingou la couleur de la blouse varie suivant les organisations. À Kandi, ce problème

ne se pose pas car l'organisation est unique. Ceux qui ne sont pas encore à jour vis-à-vis de la cotisation sont contraints de payer le ticket avant de continuer à travailler. Son coût forfaitaire de 100 F est le tarif de base de transport d'un client actuellement. Elle a été réévaluée par rapport au 50 F des années 1990. Les *zémidjan* ayant plus d'une semaine de retard de paiement sont soumis à des pénalités. Ceux ne voulant pas coopérer pour un règlement sur le terrain voient leurs motos conduites au bureau de l'organisation. En fonction de la gravité de leurs actes de contestation, ces conducteurs non en règle peuvent payer des amendes supplémentaires. Il a été observé que le dispositif de collecte des cotisations est assez efficace. Les agents collecteurs sont des conducteurs de taxi-moto qui pour une raison ou une autre se sont retrouvés au chômage (victime de vol de moto, moto accidentée, ou en attente d'un nouveau contrat). Les contrôleurs percepteurs de Parakou arborent des badges pour clairement se distinguer. Sous l'autorité d'un responsable désigné par le bureau, ils planifient leur journée et organisent les opérations de collectes généralement en équipe de trois personnes. Le chef contrôleur récupère les lots de tickets imprimés auprès du Trésorier Général de l'organisation qu'il estampe en vue de la mise en vente (voir photo 4 ci-après). Il fait à celui-ci le point des recettes au quotidien.

Photo 2 : Un carnet de tickets de cotisation hebdomadaire



Photo 3 : Un carnet de tickets de taxe communale



Sources : Assouma K., décembre 2015.

Photo 4 : Le Chef contrôleur en train d'estampiller des lots de tickets du jour au siège de l'ACVR/Z à Parakou



Source : Assouma K., décembre 2015.

De manière opérationnelle, les organisations établissent leurs propres tickets pour la cotisation hebdomadaire des membres (photo 2). Dans les villes où elles assurent la collecte des taxes municipales, les organisations reçoivent les lots de tickets auprès de la mairie. Sur la photo 3 un lot invendu de ticket de l'année 2014 reconduit à l'ACVR/Z par la mairie pour être vendu l'année suivante. À partir d'une période de l'année, des opérations de contrôle du paiement des taxes sont organisées de manière conjointe par la mairie, les organisations et dans une moindre mesure les forces de l'ordre public. Malgré la connaissance de cette période par les acteurs, les notes circulaires d'annonce transmises par la mairie aux organisations de taxi-moto servent de rappel et d'outil de sensibilisation.

Les leaders d'organisations expliquent que les recettes des cotisations renflouent la caisse et servent à couvrir les charges de fonctionnement, y compris les rétributions de l'équipe de contrôleur par jour. Dans certaines organisations à l'image de SYNCOTAMOB à Kandi, le bureau nous a renseigné que trois sur les cinq membres perçoivent une rémunération mensuelle de 15 000 F pour leur temps de travail au profit de l'organisation. Les bureaux utilisent les ressources de la caisse pour faire face aux charges de solidarité entre leurs membres. Cependant, la situation enregistrée sur le terrain par rapport au paiement des cotisations hebdomadaires est une faiblesse progressive des recettes. Les leaders l'expliquent à la fois par la multiplication des organisations et par l'irrégularité progressive de son acquittement par les membres.

À Cotonou, les cotisations internes sont instaurées mais elles sont très peu acquittées par les membres. Les organisations ne disposent d'aucune forme de contraintes pour les obtenir. Les premières années, les frais d'adhésion sont bien honorés, mais les années d'après il faut compter

avec d'autres entrées de fonds puisqu'ils ne sont pas renouvelables. La cotisation hebdomadaire semble ne plus être une pratique dans la ville depuis que les organisations primaires sur parcs ont été supplantées par les organisations locales. N'étant non plus impliqués dans les formalités d'immatriculation, la ristourne de la participation des organisations à la collecte des taxes annuelles de la mairie est la seule recette qui renfloue leurs caisses.

Durant l'ère démocratique, à la faveur du « développement participatif » inhérent aux politiques néolibérales (Maldonado, 1994), les organisations ont été impliquées dans les processus de définition et de collecte des taxes municipales auprès de leurs membres au profit de l'administration locale. Cela s'est concrétisé dans des conditions qui seront examinées dans les chapitres VII et IX. Face aux difficultés des administrations de toutes les villes de collecter par leur propre mécanisme ces taxes, et la disponibilité des organisations à les accompagner dans cette tâche, dans toutes les quatre villes les organisations apportent un appui aux mairies. Cela ne se passe pas de la même manière dans toutes les villes. Dans certaines villes, cela s'opère par les dispositifs de collecte des cotisations. Les leaders d'organisation de ses villes ont reconnu qu'il n'est pas facile d'arrêter les *zimidjan* en circulation et leur faire payer les taxes si vous n'êtes pas un responsable de leur organisation. Cela génère généralement de grosses tensions. En contrepartie de cette facilitation, le principe de rétrocession de ristourne par l'administration locale est adopté.

Par exemple, à Cotonou elle se fait au nom du Collectif des syndicats de *zimidjan* qui regroupe l'ensemble des organisations de la ville qui participent aux opérations de contrôle et collecte des taxes. En leur sein, les responsables déterminent une clé de répartition de la part de chaque organisation. Pendant plusieurs années, c'était uniquement l'UCOTAC qui collaborait avec la mairie sur ce plan et engrangeait seule la ristourne. Cela a été l'une des principales récriminations des initiateurs de plusieurs organisations ayant été créées à sa suite. Les leaders de ces dernières reprochent à ceux du Collectif de ne pas avoir une posture autonome par rapport aux décideurs politiques du fait de ristourne provenant de ces derniers pour leur fonctionnement. Leur vision est analogue à la réflexion de Seznec & Rozenn (2016 :10), qui distingue le syndicalisme d'appareil qui « vit au crochets de l'État, des collectivités, ... » dans leur analyse sur les relations des confédérations syndicales en France avec l'État et principalement des avantages qu'elles y tirent. Les rivalités autour de cette question, qui frisent la haine selon les leaders incriminés, obnubilent et paralysent les appareils syndicaux (Seznec & Rozenn, 2016 :12), les coupant de plus en plus chaque année d'une base militante de moins en moins nombreuse dont ils n'ont de toute façon financièrement plus besoin puisqu'ils puisent

leurs ressources ailleurs avec la complicité des pouvoirs publics, selon le point de vue des leaders qui se mettent à leur antipode. La logique de la pensée de ces derniers insinue que la ristourne est un fonds destiné exclusivement aux leaders bénéficiaires et non à leurs organisations. Ils insistent d'ailleurs sur la capacité limitée des membres à vouloir y voir clair du moment où eux-mêmes n'honorent pas leurs cotisations vis-à-vis de leur organisation.

Dans les autres localités où elle existe, la question de ristourne n'est pas en débat. Elle est reversée dans la caisse avec les cotisations internes pour une utilisation au profit de tous suivant les normes de fonctionnement (entraide et assistance aux membres, aménagement des parcs, des bureaux, etc.). L'utilisation des caisses constituées par divers fonds concorde avec les pratiques observées dans d'autres pays de la sous-région. Assogba Guézéré fait cas de la situation sur les parcs de Lomé (Togo) en ces termes :

« Pour faire face aux impératifs du parc tels que l'aménagement des kiosques, la fabrication des bancs et les aides aux pointeurs, il faut compter sur les droits d'adhésion, les cotisations journalières qui varient entre 25 F et 50 F, les amendes et les cotisations exceptionnelles. La solidarité professionnelle et sociale qui lie les membres les oblige à honorer leurs engagements. Une partie des cotisations permet de suppléer l'absence de toute forme de protection sociale et de venir en aide aux conducteurs en difficulté en cas d'accident ou de maladie, de contribuer à certaines dépenses occasionnées par des cérémonies de funérailles, de mariage et de baptême. Il peut s'agir, en outre, d'aider les conducteurs dans le cas où ceux-ci se voient dans l'impossibilité de régler de trop fortes contraventions, afin d'éviter l'immobilisation prolongée de la moto. »

Guézéré A., "*Territoires des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux*", 2012 : 65.

La vision qui fait l'unanimité chez les leaders de ces localités est qu'elles apportent de ressources formelles aux organisations ; ce qui a l'avantage d'octroyer une autonomie financière aux organisations pour leur fonctionnement.

6.3.4. Vie organisationnelle portée vers le syndicalisme

Il est aisé de constater en observant le paysage organisationnel des taxis-motos que les traits caractéristiques d'une vie syndicale sont dominants (Assouma, 2017). En effet, dans toutes les villes, les premières organisations ont été des associations d'intérêt constituées sur la base de la loi 1901. Dans les trois villes qui ont connu une croissance d'organisations, le type syndicat est très vite arrivé. Plusieurs facteurs peuvent être associés à l'attraction vers le syndicat à commencer par les motivations corporatistes à la base de la création de ces organisations. C'est-à-dire l'idée d'être organisé pour obtenir une reconnaissance administrative et/ou mieux défendre les intérêts communs.

A Cotonou, quatre années après la création de l'UCOTAC pour mieux négocier les formalités de reconnaissance administrative imposées par l'État, les menaces de suppression du taxi-moto perçues par les opérateurs dans l'appel des *zémidjan* à la reconversion dans la culture du manioc par le Président de la République Mathieu Kérékou ont amené les responsables de l'association à le transformer en syndicat. De leur point de vue, ce changement important opéré en novembre 1997 était la meilleure option pour faire face au nouveau défi qu'ils avaient à affronter en tant que travailleurs. Ils ont été aidés dans leur compréhension qui a abouti à ce choix par l'UNSTB et la CSA-Bénin, deux Confédérations syndicales du secteur formel, qui les ont accompagnés dans le processus. La même année, l'UCOTAMO, la toute première association initiée dans la banlieue de Cotonou s'est muée en syndicat sous l'impulsion d'une autre confédération syndicale, la CGTB. Plusieurs autres organisations nées sous forme d'association ont été syndicalisées. L'attachement au statut de syndicat est tel que même le SYCOTAMOL constitué sur la base de la loi 1901 et qui n'a pas subi les initiatives de transformation des associations ou regroupements de travailleurs informels en syndicat développées par les confédérations syndicales du formel, revendique le statut de syndicat. Elle a adopté une dénomination et une structuration à cet effet.

Les discours des leaders de *zémidjan* de la ville distinguent l'organisation de type association qui représente pour eux un regroupement de travailleurs de la corporation pour des actions de solidarité et d'entraide visant la cohésion interne dans un environnement précis et le syndicat qui est une organisation plus orientée vers la défense des intérêts corporatistes. Sur la douzaine d'organisations que compte Cotonou, une seule revendique le statut d'association. Il s'agit de l'Association Professionnelle des Zémidjan Camp-Mariés (APZCM), localisée sur l'un des lieux phare de rencontre des Taxis-motos de la ville, le parc de *zémidjan* Camp-Marié. Dix organisations sont affiliées aux Centrales syndicales des travailleurs formels. En outre, il existe un regroupement de sept syndicats, dont les plus anciens, dans une démarche semblable à celle d'une faïtière locale en Collectif des syndicats de conducteurs de taxi-moto de Cotonou. Il rassemble des syndicats affiliés à diverses Centrales et le syndicat autonome afin de parvenir à une synergie d'action, selon les initiateurs. Cette organisation tient la plupart de ses réunions à la Bourse du Travail qui est le quartier général des confédérations syndicales du pays.

A Parakou et Natitingou, les initiateurs de la deuxième organisation, respectivement SYNCOTAMOB et SYNAPROZEB, ont fait recours au syndicalisme pour contourner les blocages rencontrés à leur création. Sur les onze organisations actives de la ville de Parakou, deux ont le statut formel de syndicat et sont affiliées à des Confédérations syndicales

(SYNCOTAMOB et SYNZAB). Pourtant, la plupart des autres sont des associations très engagées dans le corporatisme. Pour une meilleure cohésion de leurs actions face aux difficultés dans la gestion de la corporation, la Fédération des Associations des Conducteurs de Taxi-Moto du Bénin (FACOTAMOB), une faïtière réunissant les onze organisations a été créée le 16 juillet 2014. Du côté de Natitingou, sur les cinq organisations existantes, on dénombre un syndicat (SYNAPROZEB) et une association corporative (CZN). Les trois autres, dont l'AN qui est la plus grande organisation en termes d'effectif et de rayonnement, s'identifient à des associations corporatistes et jouent un véritable rôle de syndicat. Une observation notable dans la ville est l'absence d'une organisation faïtière. Néanmoins, les responsables d'organisations affirment que les discussions sont en cours pour la constitution d'une fédération communale.

La forte propension au syndicalisme dans le monde des *zémidjan* ne tient donc pas compte de la nature associative ou syndicale de la constitution des organisations. Leur engagement corporatiste ne varie sensiblement pas quand on passe d'une ville à une autre, bien qu'on dénombre une grande majorité d'organisations constituées sous la forme syndicat à Cotonou et le contraire à Parakou et Kandi. Même à Kandi qui conserve l'unicité organisationnelle, l'organisation constituée sous la forme d'une association a une dénomination de syndicat (SYNCOTAMOB). Pour justifier et préciser le caractère corporatiste de ces associations dans le monde des *zémidjan*, les leaders utilisent l'expression de « association à action syndicale ». De toute façon, les organisations des *zémidjan* ont acquis le plein droit au corporatisme quelles que soient leurs formes et elles sont considérées et désignées toutes par « syndicat des *zémidjan* » dans toutes les mairies.

Cet engagement explique en partie l'affirmation relativement élevée d'appartenance des *zémidjan* à une organisation lors de l'enquête quantitative réalisée à Cotonou. L'affirmation enregistrée chez environ un enquêté sur deux (49,44%), a été analysée en tenant compte de l'histoire récente de la vie associative dans la corporation (Assouma, 2015) et de l'environnement national. D'une part, le degré de militantisme et l'affirmation d'appartenance à un syndicat par les travailleurs du secteur formel (secteur privé et fonction publique de l'État) a été jugé beaucoup plus faible par les responsables de centrales syndicales interrogés. Des statistiques récentes n'étant pas disponibles, ils ont eu recours à leur connaissance du milieu pour l'estimer en dessous de 20%. D'autre part, en comparant avec les commerçants du marché Dantokpa, une autre branche d'activité de l'informel qui a une tradition nettement plus ancienne de la vie associative, le taux de 35,52% enregistré à la même occasion était significativement plus faible que chez les *zémidjan*. Cet indicateur est d'autant plus pertinent que Cotonou est la

seule ville de notre champ de recherche où peut être capté le niveau d'engagement réel des *zémidjan* dans la vie associative. Car, à l'opposé des autres villes, il n'existe aucune contrainte directe entre l'engagement dans l'activité et l'adhésion à une organisation. Il y a donc plus d'engagement syndical militant chez les *zémidjan* (49,44%) que chez les commerçants (35,52%) et encore moins chez les travailleurs du secteur formel (20%).

CONCLUSION DU CHAPITRE

Ce chapitre a analysé la mutation du taxi-moto d'une activité individuelle au départ vers une corporation avec des dynamiques collectives très marquées. Il a fait découvrir un processus de structuration de la corporation par le bas. Des initiatives internes de constitution d'espaces de socialisation ont germé une identité corporative et un esprit corporatiste (véhiculée par des normes, pratiques et valeurs propres) qui ont constitué le soubassement de cette structuration organisationnelle. Sur l'ensemble des villes, deux types de dynamiques ont été observées pour un même résultat. Le rôle particulier des parcs de stationnement, un exemple type d'espace de socialisation, dans de tels processus a été ressorti pour la ville de Cotonou et sa banlieue ainsi que pour la ville de Natitingou. Dans une autre démarche dans les villes de Parakou et Kandi, la structuration de la corporation a été pareillement l'aboutissement d'initiatives des conducteurs de taxi-moto qui ont bénéficié des orientations des autorités locales. Les initiatives de structuration et de coopération avec l'administration locale ont amené, à des échelles variables suivant les villes, à une autorégulation qui en somme a conforté l'accomplissement du statut de profession du *zémidjan* dans le contexte de travail au Bénin parmi ce qu'il convient de ranger dans les nouvelles formes de professionnalité. Il faut néanmoins souligner que la question de la fiscalité a été un facteur clé dans la dynamique d'autorégulation de la corporation.

Nos données empiriques ont montré que la décentralisation et le factionnalisme ont stimulé la création d'un grand nombre d'organisations. Après des décennies de division, il a été constaté que les trois villes vivant le pluralisme organisationnel (Parakou, Cotonou et Natitingou) sont désormais portées vers des initiatives de regroupement. Dans l'ensemble, l'idée des leaders d'organisation qui sous-tend cette nouvelle tendance est clairement de parvenir progressivement à une unité d'action, à défaut d'avoir une organisation unique.

Ce chapitre permet de clore un point de discussion important relatif au débat sur la professionnalisation du *zémidjan*, tel qu'il a été relevé en début de propos sur les constats de départ au chapitre I (voir 1.2.1.1.). En nous fondant sur les bases théoriques de la sociologie des professions, la synthèse des usages du terme profession dans la langue française proposée

par Dubar & *al.* (2015 : 11-14) distingue quatre champs sémantiques. Le chapitre IV ayant démontré que l'activité de taxi-moto a évolué en occupation professionnelle depuis le milieu des années 1990, l'adéquation des principes définis par ces auteurs s'appréciera par rapport à l'occupation professionnelle du *zémidjan* ainsi que suit.

Le chapitre précédent, ressort qu'au sens premier d'une déclaration énoncée publiquement en tant que vocation, l'engagement dans la carrière de conducteur de taxi-moto et l'affirmation en tant que professionnel de *zémidjan* qui apparaît désormais au registre national des professions est une avancée suffisante. Ensuite, il a été démontré que la motivation de l'engagement dans la carrière de *zémidjan* est en partie à cause de sa capacité à "nourrir son homme" en procurant un revenu mensuel moyen supérieur au SMIG d'un emploi formel pour ce qui concerne plus des trois-quarts des opérateurs (chapitre V). Cela répond au deuxième sens de la profession en tant que travail ou emploi occupé qui permet de vivre grâce au revenu qu'il procure. Le troisième sens se référant à un ensemble de personnes désignées ou qui se désigne par le même nom de métier ou le même statut professionnel est proche de la notion de corporation ou de groupe professionnel. Le développement précédant a montré de long en large l'évidence de la corporation des taxis-motos au Bénin qui est venu renforcer la constitution de groupe professionnel mis en exergue dans les chapitres précédents. Le quatrième champ sémantique est associé aux usages de l'adjectif "professionnel" et est axé sur la reconnaissance d'une compétence. Même si dans l'usage courant du discours managérial qui a remis à l'ordre du jour ce champ sémantique, il est utilisé pour une appréciation individuelle, il y a dans la délégation d'une partie du pouvoir des autorités politico-administratives locales à la corporation de *zémidjan* de s'autogérer et assurer le service de transport public urbain, de manière quasi-exclusive dans trois villes sur les quatre étudiées, une preuve de reconnaissance d'une compétence collective avérée. Donc, en tenant compte des quatre champs sémantiques de la profession dans la langue française élaborés par les tenants de la sociologie des professions, le *zémidjan* au Bénin s'est établi comme une profession à part entière.

Il paraît inopportun de se lancer dans une discussion purement théorique puisque le débat sur le contenu du concept de profession entre les courants de pensée reste inachevé. Elle conduira inévitablement à la distinction entre *profession* et *occupations* dans le contexte anglo-saxon ou plutôt sa double correspondance peu évidente, sans que cela ne soit congruente, qu'on soit aux États-Unis ou en grande Bretagne, d'un côté, et à l'exercice non moins fastidieux de la correspondance de la *profession* (au sens anglo-saxon) avec la notion de groupe professionnel dans le contexte français, d'un autre côté. A terme, la distinction anglo-saxonne entre *profession*

et *occupations* ainsi que les nuances françaises entre profession et groupe professionnel sont très peu pertinentes dans le contexte de cette recherche puisqu'aucun de ces concepts ne renvoient à la réalité sociologique du milieu de travail béninois.

La réalité dans le monde des *zémidjan* adhère parfaitement à la pensée de Demazière (2009 : 85) qui stipule que « ... la profession est une catégorie pratique, mobilisée par des travailleurs exerçant la même activité pour défendre leurs intérêts, avant d'être un concept analytique ». « Le fait professionnel » se définit pour les acteurs par le temps plein du travail, son caractère d'activité principale, sa fonction de gagne-pain, ou le bien-être collectif de la communauté professionnelle (Dubar & al., 2015 : 211). Le terme professionnel est utilisé dans un registre de revendication identitaire. On se retrouve dans ce cas beaucoup plus dans une catégorie pratique que dans une catégorie savante. Cette aspiration à la reconnaissance professionnelle (dans une logique de réalisation de soi par ces nouvelles figures de travailleurs apparus avec les mutations qui ont été opérées sur le marché de travail) a aussi son essence dans les transformations de l'activité dans un registre savant de professionnalisation. La professionnalisation définie en tant que « processus de reconnaissance et d'autonomie de catégories de travailleurs et de leur stabilisation et légitimation comme groupes professionnels » (Demazière, 2009 : 87), par rapport aux différentes étapes d'évolution que nous pouvons considérer comme le « chemin parcouru » à travers un processus temporel et social. Selon le même auteur, « ce processus à l'œuvre doit, s'interpréter comme le résultat d'interactions, d'échanges, de conflits, de négociations qui implique une multiplicité d'acteurs » que nous avons partiellement abordé et qui sera encore approfondi dans les chapitres à venir. Cette revendication de professionnalité a rencontré les exigences de normes de professionnalisme (fixées par l'État) qui ont été ensuite précisées aux niveaux des administrations locales. D'autres acteurs sociaux, les usagers, les organisations de la société civile ont également acté la reconnaissance professionnelle par la nature de leurs relations avec les *zémidjan*.

L'évidence de l'existence d'une diversité des formes d'organisation en matière d'activité de travail a été établie, dans le temps et dans l'espace, par les travaux sur la sociologie des professions. Dubar & al., (2015 :327) concluent leur périple à travers les modèles d'organisation, les théories et les recherches empiriques sur le fait professionnel que « il n'existe aucun "modèle universel" de ce que doit être une profession, pas de *one best way* de l'organisation du travail professionnel, pas de définition "scientifique" de ce qu'est un groupe professionnel ». Cependant, en partant des contributions théoriques sur la profession dans leur diversité dans le monde occidental et en se fondant sur la catégorisation pratique de la

profession dans le milieu de travail au Bénin, le *zémidjan* s'est entièrement intégré dans le paysage professionnel du pays.

Enfin, d'une manière transversale sur la littérature contemporaine, la notion de profession étant devenue plus dynamique avec la mondialisation, eu égard à sa trajectoire de professionnalisation, quel que soit la posture théorique en opposition à cette démonstration, le *zémidjan* devra être tout au moins rangé dans les nouvelles formes de professionnalité, ou considéré parmi les formes de professionnalité implicite telles que élaborées par Dubar & al. (2015 : 63).

La deuxième partie de notre développement sur la structuration sociale et organisationnelle de la corporation s'achève sur ce chapitre. A sa suite, la troisième partie analysera de manière plus approfondie l'influence politique des *zémidjan* dans le processus d'amélioration de leurs conditions de travail et de vie. Son premier chapitre abordera dans la continuité de notre réflexion le processus par lequel ont émergé les leaders d'organisation, un autre acteur clé de la dynamique politique du monde des *zémidjan*.

**TROISIEME PARTIE : INFLUENCE POLITIQUE DES *ZÉMIDJAN* DANS LE
PROCESSUS D'AMÉLIORATION DE LEURS CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE VIE**

CHAPITRE VII : LEADERS D'ORGANISATION COMME FIGURES PRÉPONDÉRANTES DE LA CORPORATION

La structuration de la corporation des taxis-motos n'a pas uniquement donné lieu à l'apparition des organisations. Les leaders d'organisation sont concomitamment apparus comme figures de proue de la vie associative des *zémidjan*. Autant que le passage d'une activité éminemment individuelle à une vie corporative a suscité des questionnements au chapitre précédent, l'apparition de leaders qui présume logiquement la présence d'une élite dans cette corporation où les relations professionnelles sont absolument horizontales suscite des interpellations. Quel a été le processus d'apparition de cette élite au sein de la corporation ? Par quels mécanismes sociaux se reproduisent leur domination dans leur groupe professionnel ? Quel est le cycle de vie du leader de *zémidjan* ? Et quelles sont leurs marques de distinction ?

S'intéresser au cycle de vie des leaders, autrement dit à leurs trajectoires de construction, de maintien et de déclin, consiste à investiguer les processus d'accumulation et de redistribution de diverses ressources en jeu (Bourdieu, 1976, 1994). Plus explicitement, il s'agit d'examiner les types de capitaux qui déterminent l'accès à cette élite et l'importance que revêt chacun d'eux dans ce champ social plus large. Il sera évidemment question d'étudier les faits de reconversion auxquels sont astreints ces capitaux (Durand, 2014) afin d'entrevoir les dynamiques auxquelles ils se prêtent. Dans l'analyse des modes de domination et à partir de la nature des types de capitaux présents, les points communs du leader de *zémidjan* avec les notions théoriques semblables de *Big-Man* (Sahlins, 1963), de *Big Man Africain* (Médard, 1992), et de « Grand Homme » (Godelier, 1996) pourraient être élucidées.

L'exploration des processus de légitimation fait une analyse diachronique de fond qui ressort de la mutation intervenue dès 1999 avec l'intrusion dans le champ politique et qui s'est renforcée à l'évènement de la décentralisation à partir du début des années 2000. Elle apporte la lumière sur les influences réciproques entre milieu professionnel du *zémidjan* et l'environnement extérieur, en l'occurrence le champ politique à travers les instances politico-administratives de légitimation. La contribution de Ebbe Prag (2010) sur les leaders d'organisation du marché Dantokpa, un espace professionnel voisin dans l'économie informelle au Bénin, a été particulièrement appropriée pour éclairer l'analyse sur le rôle d'intermédiaire des leaders entre les champs politique et corporatiste.

7.1. LEADER : UNE POSITION D'ÉLITE AU SEIN DE LA CORPORATION

7.1.1. Reconnaissance de l'existence d'une élite

Au cours des entretiens de terrain, les données discursives collectées auprès des enquêtés témoignent d'une reconnaissance sociale de la minorité privilégiée des leaders qui constitue une élite (Pareto, 1917) dans la corporation des *zémidjan*. Dans leurs réponses à un certain nombre de questions, les conducteurs de taxi-moto font référence à leurs responsables, à leurs leaders. Cette élite apparaît clairement dans leurs appréciations sur la manière dont est régie la corporation ou la gestion des relations extérieures avec les autres acteurs sociaux notamment les décideurs politiques et administratifs, les organisations de la société civile (Centrales syndicales, PTF, entreprises privées, ...), et les acteurs politiques. Dans cette intention, les interlocuteurs de Natitingou parlent beaucoup plus de leurs "responsables" pour désigner les leaders tandis qu'à Kandi la référence est faite exclusivement au "Bureau" pour parler des leaders. En revanche, à Parakou et Cotonou le concept "leader" est plus ressorti. Même si d'autres termes comme responsable ou encore en langue *fon* "*noukontô mi ton lè*", qui veut dire "nos devancés", ont été aussi enregistrés à Cotonou. Ceci dans le sens de ceux qui détiennent l'autorité au sein de la corporation. Les leaders sont particulièrement pointés du doigt par les membres de la corporation, ainsi que des autres parties prenantes, dans les discours d'incrimination sur les relations étroites des leaders avec les acteurs politiques qui n'ont pas encore comblé leurs attentes.

Conformément au jargon propre à chaque ville, les autorités politico-administratives locales utilisent les mêmes termes dominant pour désigner ces leaders qu'ils reconnaissent clairement comme étant les représentants de la corporation. En dehors de Cotonou, les échanges avec les autorités administratives locales nous ont permis de confirmer la liste des leaders que nous avons constituée auprès de la corporation, vice-versa. Les autorités administratives et, au-delà, les partenaires qui traitent avec ces représentants de la corporation ou qui cherchent à entrer en contact avec la corporation considèrent ces leaders comme des porte-voix, les personnes ressources qui ont une certaine audience et peuvent répondre au nom de l'ensemble de la corporation.

Dans chacune des villes, les leaders eux-mêmes se reconnaissent dans cette position d'élite à travers leurs discours et pratiques. A Parakou, Cotonou ou Natitingou, les dynamiques de constitution de faïtières initiées par les leaders d'organisation pour mieux se rassembler constituent des actes de reconnaissance par eux-mêmes de la position d'élite qu'ils occupent

dans la corporation. Les réunions périodiques à leurs bases communes (bourse du travail à Cotonou ou siège de la fédération à Parakou) ou au siège de l'une des organisations sont des mécanismes pour parvenir à créer une harmonie et établir un réseau en leur sein. Les forums créés sur les réseaux sociaux, pour faciliter la circulation des informations dans leur cercle restreint, participent aussi à cela. Leurs concertations régulières pour aviser sur les événements qui surviennent sont des actes de recherche de cohésion au sein de l'élite qui reconnaît sa position hiérarchique supérieure dans la corporation. Cela reflète une poursuite collective de leurs intérêts qui est ici de conserver leur position (Weber *sd*, in Bayart, 2006 : 117).

7.1.2. Apparition des leaders corporatistes

Les premiers leaders corporatistes ont été révélés avec la création des premières organisations et à travers les divers rôles qu'ils ont eu à jouer dans chacune des villes de notre recherche. En dehors de Cotonou, ce sont les "numéros 1" qui avaient introduit l'activité de taxi-moto dans les localités (voir chapitre V) qui ont fait valoir en premier leurs leaderships.

À Kandi le "numéro 1", Aliou Kossèdounou, avait été l'un des principaux initiateurs des démarches en direction de l'administration pour la reconnaissance de l'activité en 1992. Il a posé les bases pour régir l'activité et est ainsi devenu, de fait, le premier président de l'organisation qu'il a instauré avec ses pairs. Les contestations internes qui ont conduit à sa déchéance en 1996 ont amené les membres du bureau élu, presque à l'unanimité par les membres de la seule organisation de la ville, pour lui succéder à mener des démarches auprès des autorités politico-administratives pour se faire reconnaître comme les véritables et uniques représentants de la corporation. Les renouvellements du Bureau du SYNCOTAMOB ayant été réalisés les fois suivantes dans des mêmes conditions presque identiques, la démarche est devenue une routine pour consacrer les nouveaux leaders de la ville.

À Parakou, l'apparition des leaders de *zémidjan* est pareille à la situation de Kandi. Le "numéro 1" de la ville, Boukari Issa, a entrepris les mêmes démarches pour la reconnaissance administrative avec ses pairs et cela les a conduits à la constitution de la première organisation à la tête de laquelle il a été porté. Durant tout le temps que ACVR/Z a été l'unique association de la ville, l'élite de la corporation était incarnée par les membres du bureau. Du côté de Natitingou également le processus d'émergence des leaders a été à peu de choses près similaire. À la différence que l'initiation de démarches de reconnaissance administrative n'a pas été à la base de la constitution de la toute première organisation qui n'a, pour cause, pas été formellement enregistrée ; celle-ci a été constituée autour du "numéro 1" qui a été portée à sa

tête. Ce sont les membres du bureau de cette organisation qui ont régi la corporation en assurant la position d'élite. Après le départ du "numéro 1" de la localité, le bureau lui ayant succédé et dirigé par Patrice Tiando a formalisé l'association et a réussi à maintenir l'emprise du bureau sur la gestion de la corporation durant toute la période où la ville n'a compté qu'une seule organisation.

En revanche, à Cotonou, c'est le contexte ayant favorisé la création de la première association de la ville qui a mis également les premiers leaders corporatistes de la ville, qui étaient les membres du bureau de cette organisation, sous les feux de la rampe. Leur proactivité et leur succès auprès des décideurs politiques à divers niveaux pour négocier l'assouplissement des conditions d'exercice du taxi-moto dans la ville a renforcé leur position de leaders au sein de la communauté des *zémidjan*. Les négociations avec les décideurs politiques au haut niveau (gouvernement et circonscription urbaine) ont été une légitimation qui les a davantage propulsés à la position d'élite. Après le premier mandat du bureau de l'UCOTAC, des pôles de pouvoir sont créés au sein de la corporation ne faisant plus des seuls membres du bureau les leaders locaux du *zémidjan*.

Dans l'ensemble des villes donc, au départ, l'accès à la position de leader a été opéré dans le sens d'une reconnaissance du service à la communauté. Il s'agissait à Kandi, Parakou et Natitingou de l'introduction de l'activité dans la ville et des efforts entrepris pour la régir. À Cotonou, c'était beaucoup plus les efforts dans la facilitation pour parvenir à une entente entre la corporation et les décideurs politiques quant à la manière dont elle sera régie. Aussi, constate-t-on que l'élite au départ était bien circonscrite au niveau des bureaux d'organisation. Par la suite l'élite est devenue plurielle, avec le renouvellement des premiers bureaux et la pluralité organisationnelle qui est survenue dans certaines villes. Au départ, le processus d'émergence de la première génération des élites répond plus à la logique du « premier arrivant » qu'à celle du *Big-man*. C'est plus tard que les dynamiques du type *Big-man*, grands hommes et autres apparaissent.

7.1.3. Leaders de zémidjan : une élite plurielle

Le développement précédent a montré qu'aux débuts, les leaders de *zémidjan* dans les villes étaient les responsables du bureau de l'unique organisation existante. Cette situation a été maintenue jusqu'à la période de notre recherche de terrain uniquement à Kandi. Dans les trois autres villes, dans un premier temps, le renouvellement des premiers bureaux élus, celui du deuxième bureau pour le cas de Natitingou, a généré d'autres positions fortes dans la

communauté des *zémidjan*. Le leader du *zémidjan*, n'était plus seulement un responsable d'organisation statutairement reconnu. D'anciens responsables qui contrôlent des pôles de pouvoir au sein de l'organisation ou de la corporation dans la ville étaient aussi des leaders. Cela a été le cas de Patrice Tiando à Natitingou dans les années 2000 qui dans un rôle d'ancien président de l'AN, sans une position statutaire du bureau, parvenait à influencer l'élection des dirigeants de l'AN. De l'avis concordant de responsables de l'organisation à cette époque, il jouissait encore d'un pouvoir d'influence sur le comportement de vote d'un certain nombre de membres. Le bureau de l'organisation se faisait le devoir de l'associer ou de prendre son avis sur les questions importantes.

Parfois cette situation, nourrie par des rivalités internes de contrôle du bureau, a conduit à l'émergence d'un nouveau leader. Cela a été le cas au sein de l'ACVR/Z à Parakou lorsque les rivalités entre le premier Président de l'organisation, Boukari Issa, et son successeur, Imorou Zoukalnéri, n'ont pas permis de désigner quelqu'un parmi les deux lors de l'AG extraordinaire qui a été convoqué en 2003, suite au soulèvement des *zémidjan* contre leur bureau dirigeant. La direction du bureau de crise installé pour trois mois, et qui a exercé finalement pour trois ans, a été confiée à un autre membre qui paraissait assez neutre pour ramener la paix et la cohésion au sein de la corporation. L'association étant ouverte à la fois aux propriétaires de motos *zémidjan* et aux conducteurs le choix a été, de la sorte, porté sur Saïbou Amadou Boni, qui était un des grands promoteurs de *zémidjan* dans la ville et qui avait plus d'une douzaine d'engins dans l'activité. Après les trois ans de la transition, il est revenu au poste de Vice-Président dans le bureau élu de l'ACVRZ en 2006 et dirigé par Imorou Zoukalnéri. Un an après l'élection de ce dernier, il est décédé. Conformément aux dispositions statutaires, le Vice-Président a assuré l'intérim pendant un an et a organisé une nouvelle AG électorale en 2008. Saïbou Amadou Boni a repris à cette occasion les rênes de l'organisation qu'il a conservées jusqu'à la période de déroulement de notre enquête de terrain en 2019 par renouvellement successif de son mandat.

Dans d'autres cas encore, le factionnalisme induit par la multipolarité a conduit à la scission de l'organisation mère. Cela est arrivé dans les trois villes tel qu'on a pu le voir dans la section sur le démarrage de la vie associative des *zémidjan* dans le chapitre précédent.

La période de la décentralisation a redéfini les relations entre la corporation et l'État au niveau local. Cela a été une bonne opportunité qui a permis à l'élite de mieux se circonscrire, à nouveau, dans les trois villes où les mécanismes officiels de production des leaders étaient ébranlés. Il a été clairement redéfini que seuls les leaders d'organisations corporatistes

statutairement constitués et reconnus par les instances de légitimation accèdent au cercle de l'élite dans les villes à pluralité organisationnelle (Cotonou, Parakou et Natitingou). Tandis qu'à Kandi, les membres du bureau de la seule organisation de la ville continuent de constituer l'élite locale.

Au regard de ce qui précède, et partant du constat que chaque ville disposait de sa communauté de *zémidjan* qui se constituait en corporation au niveau local (voir chapitre précédent), il ressort que l'institutionnalisation des organisations au sein de la corporation dans les villes a favorisé la création d'un mécanisme de domination (Bourdieu, 1976), qui est le bureau dirigeant, qui a donné naissance à une élite au sein de la corporation : la catégorie des leaders. Cette élite constituée a renforcé son pouvoir par des processus de légitimation auprès des autorités politico-administratives. Cette relation de domination légitime et de dépendance reconnue a prévu le mécanisme de reproduction de l'élite par l'instauration dans toutes les organisations du renouvellement du bureau en fin de mandat par une élection au suffrage universel des membres de l'organisation. La domination légitime par la double reconnaissance à la fois de l'administration et des membres de la corporation est proche de "*l'intercalary position*" du chef africain étudié par Gluckman (Gluckman, Mitchell, & Barnes, 1949). Celle-ci a été ébranlée après les premières mandatures des bureaux dans certaines villes par la pluralité de l'élite intrinsèquement liée à d'autres sources de pouvoir interne à la corporation. Mais, dans les trois villes affectées par un début de fléchissement des pratiques assurant la reproduction des rapports de domination, à la faveur de la recomposition du contexte politique local avec l'avènement de la décentralisation (Bako-Arifari, 1998), les leaders ont opéré une mise à jour du processus de légitimation qui leur a permis de repréciser les limites de l'élite corporatiste.

Ce nouveau contexte dans les trois villes à pluralité organisationnelle a entraîné une mutation dans le processus d'émergence et d'accession à la position de leader. Cela passe soit par l'aboutissement d'un engagement dans l'action citoyenne ou plutôt dans l'activisme politique. Cela peut autant émerger par le bas, c'est-à-dire la corporation, ou imposer par le sommet, c'est-à-dire les instances politico-administratives. Il incombe donc d'examiner comment les registres de légitimation participent à la construction d'une élite plurielle dans ce contexte ?

7.2. REGISTRES DE LÉGITIMATION DES LEADERS

Un profil multiple qui va d'ancien instituteur au parfait analphabète, sans profil professionnel initial, en passant par les diplômés de l'université sans emploi, des diplômés de l'apprentissage professionnel, des anciens militaires, etc., est observé chez les leaders d'organisations de

zémidjan. Ce constat explique que la nature horizontale des relations de travail et les mécanismes de reproduction offrent une possibilité d'accès à la position de leaders à toutes les catégories de membres. Cependant, comme dans toutes les sphères de la scène sociale, l'accès à une position élitiste est l'aboutissement de trajectoires diversifiées qui font appel à des ressources de diverses natures. En fonction de la nature des ressources dont font usage les leaders dans les chantiers de leurs ascensions, ils empruntent de manière tendancielle deux voies. Il y a celle qui se fonde sur des ressources de pouvoir accumulées au sein de la corporation qu'on considère comme une construction par le bas. A contrario, il y a la voie qu'on considère comme étant celle d'une émergence par le haut qui repose beaucoup plus sur l'utilisation de ressources de pouvoir accumulées dans l'environnement externe à la corporation. L'une dans l'autre, les deux voies sont nécessaires pour l'accomplissement des projets d'accès à l'élite puisque les instances de légitimation dans la construction d'un leader sont multiples et se retrouvent autant dans l'environnement interne que celui externe à la corporation. Pour cette raison évidente, bien de leaders finissent par assimiler les deux tableaux pour l'accomplissement de leur projet.

7.2.1. Construction initiale de l'élite ancrée dans la corporation

L'analyse de la construction initiale de l'élite est relative à la naissance de la première génération de leaders dans l'ensemble des villes. Les membres du premier bureau de la première organisation à visée syndicale constituée dans les différentes villes, ont été incontestablement la production d'une dynamique associative incluant l'ensemble des acteurs qui partageaient l'esprit corporatiste.

Au regard du parcours décrit dans la section précédente, les ressources qui ont permis aux premiers leaders d'obtenir leurs ascensions dans les nouvelles classes d'élites naissantes dans les corporations étaient multiples. Pour certains, l'estime qu'ils ont accumulée chez leurs pairs pour avoir introduit et persévéré dans le développement de l'activité de taxi-moto dans la ville a été valorisée. Ce rôle de pionnier a été une ressource accumulée par les "numéros 1" à Parakou, Natitingou et Kandi.

Cette ressource a été doublée pour eux avec une autre qu'ils partagent avec ceux qui ont pris le devant de l'initiative d'institutionnalisation d'une organisation au sein de la corporation pour aider à la régir dans chacune des villes. Le mérite de prendre l'initiative a été bonifié à Parakou et Kandi par l'utilité que lui ont attribuée les autorités politico-administratives auxquelles l'idée a été soumise au point de conseiller et confier aux initiateurs la suite de la procédure pour

aboutir à une auto-organisation de la corporation. La valorisation du mérite de cette initiative et de sa conduite au sein de la corporation a justifié que dans toutes les villes les membres des comités de préparation de l'assemblée générale constitutive ont été élus dans le bureau lorsqu'ils ont été candidats. En réalité, prendre une pareille initiative qui introduit des changements conséquents dans le quotidien des petits entrepreneurs individuels informels et le faire prospérer n'était pas acquis d'avance. Cela a été tributaire d'une autre ressource, celle de la confiance accumulée par ces initiateurs au sein de leur milieu, sur une longue période, dans les interrelations avec leurs pairs, à travers les espaces de socialisation, leurs manifestations de l'esprit corporatif ou de leurs potentialités de gestion sur les parcs. Le personnage de Antoine Kohinto, meneur de fronde et un des initiateurs de la première association créée dans la banlieue de Cotonou (UNACOTAMO) est assez évocateur de ce profil.

Une autre ressource qui a servi à accéder dans l'élite pour cette première génération a été l'instruction et la capacité à assurer les tâches bureaucratiques de l'organisation. Bonaventure A., un membre du premier bureau de l'UCOTAC, a raconté comment de manière fortuite sa capacité de rédaction et sa connaissance dans l'élaboration des textes fondamentaux (règlements et statuts) d'une association lui ont permis de rejoindre le groupe des initiateurs de la première organisation de la ville de Cotonou puis de se retrouver dans le bureau.

« Je dirai très sincèrement que l'idée n'était pas venue de moi de créer UCOTAC. Je conduisais au niveau de Gbégamey [un quartier de la ville de Cotonou], dans la VONS du feu président Ahomadégbé, et j'ai vu un attroupement de *zémidjan*. Je me suis rapproché par curiosité. Ils se préparaient et se cotisaient déjà pour organiser une association à action syndicale. Je me suis intéressé au document qu'ils avaient préparé. J'ai observé que le document avait besoin d'amélioration. Je leur ai fait part de ce que j'avais émis l'idée avec d'autres homologues. Vu qu'ils étaient avancés, j'ai proposé ma contribution pour aider à faire le travail intellectuel. Entre temps, lors de la mobilisation à la Place des Martyrs⁶³, à l'annonce des premières mesures administratives du gouvernement du président Soglo pour régir l'exercice du taxi-moto, l'idée de constituer un syndicat avait circulé. Je ne m'étais pas intéressé au Comité préparatoire qui avait été constitué à cette fin. C'est à l'approche de l'organisation de l'assemblée générale constitutive que ce comité m'a approché surtout pour les aider à l'élaboration des textes fondamentaux ; ce que j'ai fait. Le jour de l'AG, les participants ont trouvé que pour le secrétariat j'ai été très actif. C'est ainsi que j'ai été choisi comme secrétaire administratif du bureau. »

Entretien avec leader de *zémidjan*, Cotonou le 14 septembre 2016.

Dans cette même optique, il a été mentionné dans la description du processus de création du SYCOTAMOB à Kandi (voir Chapitre VI, section 6.2.2.1.) que l'arrivée des jeunes déscolarisés dans l'activité, il a été procédé à un réaménagement de l'ossature du bureau avec

⁶³ La Place des Martyrs est une place publique située à Cotonou non loin de la Primature où étaient installés les bureaux du Président Soglo au moment de la prise de la décision.

la création de postes qui ont été occupés par ceux-ci. Ces derniers ont aidé à dynamiser la bureaucratie de l'organisation en remplaçant le cahier de consignation des notes en arabe (langue d'alphabétisation du président fondateur) par un registre administratif en bonne et due forme.

Un point des ressources ayant servi à l'ascension des premiers leaders ressort trois types de capitaux. Les deux premières ressources évoquées : l'estime des pairs et le mérite de l'initiative sont de l'ordre du capital symbolique. Ce dernier tel qu'il a été expliqué s'est bâti sur le capital de confiance accumulé. La somme du capital symbolique et du capital de confiance a été essentielle pour lancer l'institutionnalisation au sein de la corporation des organisations et des leaders qu'elles ont générés. Pour parfaire le processus, des ressources d'appoint pour assurer le travail bureaucratique, qui sont de l'ordre du capital culturel, ont été associées.

Par ailleurs, ce processus de construction par le bas a accordé, à son terme, une légitimation par la corporation à l'institutionnalisation des mécanismes de production des leaders et à ceux ayant connu l'ascension à des positions de leaders. Compte tenu de la délégation de la gestion de l'activité de taxi-moto par l'État central aux collectivités locales, une autre instance de légitimation se retrouvait au niveau politico-administratif local pour apporter la légitimité aux bureaux d'organisations mis sur pied dans leur collaboration avec l'État. Pour ce qui concerne les villes de Parakou et Kandi cette étape de légitimation est passée sans crainte puisque les premières autorités des localités avaient donné leurs consentements et suivaient de loin le processus. À Cotonou, le contexte de l'application des nouvelles mesures du gouvernement a facilité l'entrée en négociation du bureau élu de l'UCOTAC avec les autorités à divers niveaux ; ce qui leur a conféré la légitimité de fait. À Natitingou, la quête de la légitimation du bureau élu par les autorités politico-administratives n'a pas été automatique. Pendant quelques années, le bureau a usé de la légitimité fonctionnelle dans ses relations avec les autres acteurs sociaux, y compris les représentants de l'État. La ville ne disposait pas d'un système de transport interurbain et le taxi-moto vient compenser ce déficit de délivrance de service public. Son organisation au vu et au su de tous les acteurs locaux vient renforcer l'autogestion pour un meilleur fonctionnement de la mobilité urbaine. La situation a été ainsi jusqu'au moment où les leaders de seconde génération décident de formaliser l'institutionnalisation de la corporation vis-à-vis de l'État local et obtenir sans difficulté la légitimation politico-administrative.

Il faut souligner que pour cette première génération de leaders, le processus de construction a été essentiellement par le bas, même s'il avait été parachevée par l'instance politico-administrative de légitimation.

7.2.2. Défis de la conservation de position de leader

Dans les relations de domination du type de ce qu'on retrouve dans la corporation des *zémidjan*, le plus difficile n'est pas l'accession à la position de leader mais de s'y maintenir. Les leaders de la première génération ne tardent pas à faire face à l'évidence de cette réalité.

L'institutionnalisation de la corporation étant porteuse d'espoirs de changements positifs pour l'ensemble du groupe professionnel, le groupe dominant, puisse qu'on est en présence d'une relation de pouvoir et donc de domination, porte sur elle le poids de facilitation de l'atteinte de ces aspirations. Fort du capital confiance qu'ils confèrent à leurs leaders, les membres de la corporation espèrent un retour des retombées positives progressives qu'engendrerait l'institutionnalisation de la corporation qu'ils admettent et subissent. Dans ces conditions, l'entretien de leur position nécessite pour les leaders des ressources au-delà de celles mobilisées pour établir l'élite. La logique de redistribution de biens devient une modalité de perpétuation du pouvoir politique des leaders sur leurs membres.

D'une part, la création de ressources économiques nécessaires à la fourniture d'un minimum de biens sont prévus dans le mode de fonctionnement des organisations en s'inspirant des pratiques de solidarité et d'entraide qui avaient cours autour de l'organisation primaire des parcs de *zémidjan*. Il s'agit de l'institution de diverses taxes et cotisations internes à la corporation pour constituer un capital économique distributif sous forme d'assistance sociale à des membres en situation de difficulté particulière. Généralement les situations prises en compte sont les cas d'accident, de vols de moto, de maladies empêchant l'exercice de l'activité sur un certain temps, de décès d'un parent proche d'un conducteur... Dans la plupart des organisations, les modes de redistribution sont *a priori* définis. Néanmoins, il reste une marge de manœuvre aux bureaux, qui perçoivent et s'approprient les recettes, quant à l'appréciation de l'opportunité de l'assistance à apporter et l'utilisation d'une partie des fonds pour des dépenses de fonctionnement de l'organisation. Cette ressource revêt tellement d'importance pour consolider leur position, que dans toutes les villes, les premiers bureaux ont mis en place des dispositifs coercitifs pour sa collecte. Ces dispositifs font recours à des actions de violence ouverte pour sanctionner les conducteurs contrevenant aux normes de mobilisation des taxes/cotisations établies.

La légitimité de redistribution ne peut s'assurer qu'en fonction du capital économique constitué par la corporation et mobilisé par les leaders. Il est clair ici que « le pouvoir économique ne réside pas dans la richesse mais dans la relation entre la richesse et un champ de relations économiques » (Bourdieu 1976 :123). Il ne s'agit pas que les leaders redistribuent leur propre argent ou leurs biens. Mais, plutôt d'être capable de constituer ce capital économique à partir de la confiance dont ils jouissent et des relations qu'ils peuvent mobiliser. À cette fin, les leaders captent les opportunités qui s'offrent à eux pour accroître les revenus mobilisés à l'interne.

Ainsi, dans la plupart des villes, ils mettent leurs savoir-faire dans la mobilisation des taxes/cotisations internes au service des administrations locales pour les accompagner dans la collecte des taxes municipales. En contrepartie, à Cotonou, Parakou et Kandi, les bureaux perçoivent des ristournes qui sont l'équivalent d'un taux négocié à l'avance du montant total de la taxe perçue auprès de la corporation par la ville sur l'année d'exercice. Cette pratique a été instaurée beaucoup plus récemment, au démarrage de notre terrain, à Natitingou. D'autres opportunités sont issues de la participation des organisations à des activités de mobilisation sociale ou des prestations à des fins de marketing. L'éligibilité des membres à une intervention d'action sociale, la participation à une activité rémunérée, ou la réception de dons d'équipement de travail ; sont autant de biens qui accroissent la capacité distributive des leaders.

En outre, aussi bien la gestion des recettes issues des taxes et cotisations que les ressources distributives provenant des autres sources, les organisations accordent une certaine autonomie aux leaders qui ne rendent compte aux membres qu'à l'Assemblée Générale dont les plus régulières sont celles de fin de mandat. Cela dénote une marque de confiance qui exige des dominants à bien entretenir le capital confiance de départ que leur ont accordé les membres en vue de la perpétuation de leur pouvoir politique. Cette réalité concorde avec les propos de Bourdieu sur l'importance de la vertu dans le comportement des dominants.

« Ce système est ainsi fait que les dominants y ont intérêt à la vertu : ils ne peuvent accumuler du pouvoir politique qu'en payant de leur personne, et pas seulement en redistribuant leur argent et leurs biens ; ils doivent avoir les "vertus" de leur pouvoir puisque leur pouvoir ne peut reposer que sur la "vertu" »

Bourdieu P., "*Les modes de domination*", 1976 : 130.

Étant donné que les ressources redistribuées, dans le cas d'espèce, sont constituées au sein de la corporation, et qu'il n'est pas question d'un investissement direct du patrimoine privé des leaders, la preuve continue de vertu devient une ressource conséquente de conservation du pouvoir de domination des leaders. Chez les membres, elle entretiendra le sentiment que leurs

ressources communes sont bien gérées et que la vie associative contribue en quelque chose au bien-être des membres. L'effet retour est qu'ils percevront le paiement des taxes/cotisations plus comme un devoir de membres qu'une corvée accomplie du fait des contraintes du système. On se retrouve dans une reconstitution plus facile du capital économique. La fluidité de sa circulation entre reconstitution-redistribution maintient en bon état l'économie du système qui est source de perpétuation du pouvoir du leader et du renforcement de sa légitimité.

Cependant, la vertu n'est pas uniquement liée au fait d'assurance de la redistribution. Celle-ci doit être effectuée sans s'écarter des valeurs de la communauté. La vertu dont il est question regroupe l'ensemble de celles « qu'honore la morale de l'honneur » que ce soit la loyauté, la morale, la reconnaissance, l'attention, la piété, l'obligation, l'équité et autres. Les membres ont un attachement pour certaines vertus parce qu'elles sont la charpente de pratiques qui fondent l'identité corporative.

Par ailleurs, il a été opéré par les leaders un renforcement du processus d'accès à l'élite. C'est dans ce sens que, dans les villes où sont apparus d'autres types de leaders, l'appartenance à une organisation légalement constituée a été une condition imposée par les bureaux existants aux autorités politico-administratives avant qu'elles ne leur accorde la légitimité politico-administrative d'accession à l'élite corporatiste locale. Dans cet ordre d'idées, Dossou A., un des leaders d'organisation de Natitingou, a confié que face à la prolifération de nouveaux types de leaders dans la ville, les leaders des organisations formellement constituées ont sollicité l'appui de la police nationale pour interdire le fonctionnement des organisations non formellement constituées. La légitimation politico-administrative entérine la participation des nouveaux leaders à différentes activités organisées par les autorités avec les leaders de la corporation (participation à une réunion d'information, à une intervention, à une prise de décision ou toutes autres formes d'activités). Sans son octroi, la portée des actions des candidats à l'élite est limitée et reste quasiment confinée dans l'environnement interne.

Toujours dans le but de circonscrire l'accès à l'élite dans les villes à pluralité organisationnelle, on enregistre une tendance à l'instauration d'une légitimation par les pairs. En effet, une instance de légitimation semble être enchâssée dans les organes de facilitation du fonctionnement des relations de la corporation avec l'administration locale issus des dynamiques de regroupement en faïtières en généralisation. En réalité, ces faïtières à l'échelle des villes introduisent une nouvelle institutionnalisation qui n'opère plus par voie universelle au sein de la corporation mais par voie représentative avec l'engagement de toutes les

organisations légales de la ville à travers leurs leaders (c'est le cas à Parakou et ce qui était prévu à Natitingou durant nos recherches) où l'engagement de toutes les organisations de la ville qui jouissent de la légitimation par les autorités politico-administratives (c'est le cas à Cotonou). Cette nouvelle dynamique vient colmater les divisions en sous-groupes de la corporation et celle de son élite. Les faïtières disposent d'un organe hiérarchique qui regroupe un nombre égal de leaders des organisations membres notamment le premier responsable (dans le cas de FACOTAMOB à Parakou il est secondé par le second leader). Ces organes sont en général les institutions les plus visibles et les plus opérationnelles de la faïtière sur le terrain puisque l'intégration matérialisée, affirmée et affichée par les leaders au niveau de l'organe dirigeant de ces faïtières n'est pas véritablement perceptible au niveau de leurs organisations de base. L'emprise de ces nouvelles structures dans la gestion des rapports avec les mairies est telle qu'elles essaient de se constituer en passage obligatoire pour l'émergence des nouveaux leaders vers l'élite corporatiste. À Cotonou, le Collectif des organisations de *zémidjan* de Cotonou a réussi par son fonctionnement à s'ériger en instance de légitimation qui peut faciliter ou retarder l'accès de nouveaux leaders à l'élite, tel qu'on le verra par la suite.

Enfin, il est important de souligner l'usage de la violence comme un moyen de contrôle et d'accès à l'élite par les leaders. Il a été enregistré que l'initiative de création d'une nouvelle association au sein de la corporation a donné lieu à toutes les formes de violence (ouverte ou symbolique) vécues par les groupes dissidents de la part des leaders de la première organisation. L'interdiction aux initiateurs du SYNAPROZEB à Natitingou d'arborer la même couleur de blouse que l'AN ou le déni d'exercer le taxi-moto sur le territoire de la ville par les leaders de l'AN, de même que les menaces et dénégations faites aux initiateurs de SYNCOTAMOB à Parakou de créer une seconde organisation de taxi-moto dans la ville ; sont quelques preuves de violence exercée. À Cotonou, les violences entre les leaders de l'UCOTAC et les initiateurs des organisations nées après ont été plus ouvertes. Des meneurs de dissidences ont subi des arrestations policières et des emprisonnements à la suite d'affrontements avec les leaders de l'UCOTAC.

Toutefois, il a été observé qu'à partir de la création d'une seconde organisation dans une ville, les mécontentes se dissipent dès que les nouveaux leaders de la corporation font les démarches d'ouverture à l'endroit des anciens leaders pour une collaboration paisible dans la gestion des relations de la corporation avec les autorités politico-administratives. À Parakou, les leaders de l'ACVR/Z ont affirmé que c'est cette démarche de reconnaissance du droit d'aînesse, qui a facilité le lien de collaboration avec les leaders du SYNCOTAMOB en les accompagnant dans

l'obtention de la légitimation politico-administrative. Dans les cas où cela ne se règle pas à l'interne comme à Natitingou, ce sont les autorités politiques qui jouent le rôle de médiateur.

7.2.3. Déchéance d'anciens leaders et ascension des aspirants à l'élite

7.2.3.1. Nouveaux chantiers d'ascension par le bas

Dans l'ensemble des villes, les leaders ayant émergé immédiatement à la suite de ceux de la première génération sont des anciens responsables ou anciens membres de la première association communément appelée l'association mère. Dans un premier temps, cela s'est opéré par les mécanismes de reproduction mis en place.

Les luttes pour l'accès à la classe des leaders se font jour à l'approche d'Assemblée générale de fin de mandat. L'analyse des trajectoires des membres qui étaient en quête d'ascension à l'élite montre qu'ils avaient engagé les préparatifs pour rendre favorable le terrain bien longtemps avant cette période. Généralement, depuis plusieurs années.

Dans le temps où l'organisation était unique, le travail de préparation consistait à un investissement assidu dans la communauté professionnelle sur différents plans, afin de jouir d'une certaine popularité dans les interactions quotidiennes avec les autres membres. Cette popularité qui aide le futur candidat à prouver son intégration dans la corporation est renforcée par son engagement dans des actions corporatistes. Cela passe par la participation avec une certaine régularité à des actions de mobilisation. Pour parvenir à cette dernière, le membre a besoin de prouver aux leaders du moment un certain dévouement à se mettre au service de sa communauté, en étant présent au bureau et dans certains espaces de socialisation, généralement durant ses moments de pause. Car, ce sont les leaders qui ont la primauté des actions de mobilisation et convient des membres dans les cas où la participation est limitée. La preuve de loyauté est une ressource importante qui permet aux membres d'avoir la confiance des leaders et d'être choisis pour certaines responsabilités. Sa popularité est renforcée par cette loyauté qui est perçue plus comme une loyauté envers l'organisation, en termes de disponibilité à servir la communauté, qu'envers les leaders individuels.

L'accumulation du capital confiance demeure fondamentale dans le projet d'ascension des nouveaux leaders. La voie d'accumulation communément empruntée par les aspirants est la conformité de leurs actions avec les valeurs d'éthique, d'obligation, de morale, de solidarité, d'entraide, de solvabilité, en un mot des vertus auxquelles est attachée leur communauté professionnelle. Celle-ci est confortée par la distance que celui-ci prend par rapport aux

pratiques non vertueuses ayant cours et développées par certains leaders et membres. Cette posture est nécessaire pour se construire dans la perception des membres une personnalité sur laquelle ils peuvent compter à n'importe quel moment pour sortir d'une mauvaise passe. Dans celle des leaders, cela prouve son appropriation de l'institutionnalisation de la corporation et de sa prédisposition à contribuer à sa reproduction.

Après la génération des pionniers, le mérite en tant que ressource de capital symbolique pour accéder à l'élite n'est plus d'accumulation aisée. La reconnaissance du mérite a compté dans l'ascension de nombreux leaders par la suite. Bien qu'elle ait été une ressource décisive après que le membre ait réussi à accumuler les précédentes ressources mentionnées liées à la confiance et à la loyauté. Au sein des anciennes organisations, cela est survenu de manière contingente. Par contre, dans les nouvelles organisations créées, la ressource "mérite" a eu quasiment la même importance que pour les pionniers des organisations mères. En fonction de sa nature, le mérite s'acquiert dans l'engagement sur le long terme ou lors de situations contingentes.

Concernant l'engagement dans le temps, il est relatif à l'investissement du membre dans les actions sociales au profit de la corporation. Il s'agit des rôles qu'il a joués autour des actions d'entraide et de solidarité propres au milieu des *zémidjan* (tontines, sensibilisation pour le bien-être, mobilisation sociale, assistance à personnes en danger, mutuelle de santé, etc.) ou de son engagement à lutter contre les inégalités de traitement, les frustrations, la non prise en compte des intérêts de la minorité, la domination excessive de l'élite dirigeante (l'*establishment* de la corporation), ou autres formes d'injustice vécues par les membres de la corporation. Ce genre d'engagement nécessite du temps de travail pour s'investir à régler le problème des autres. Ce temps pour le conducteur du taxi-moto est tellement précieux du fait des implications directes sur ses revenus journaliers. Ce « gaspillage du temps » est un investissement dont la valorisation en potentiel de mérite cumulé sur le long terme constitue un capital symbolique qui facilite l'ascension.

L'acquisition du mérite lors de situations contingentes a trait à la saisie d'une opportunité pour faire valoir ses compétences potentielles de leader en étant la solution à une difficulté du groupe à un moment précis. Les cas qui ont été les plus récurrents sont liés à l'éloquence, c'est-à-dire saisir l'opportunité d'être le porte-parole de la corporation, sans être leader, et assurer son intervention de sorte à susciter l'admiration de ses pairs tant dans la justesse du discours que dans la manière de s'exprimer. Généralement c'est la capacité de le faire en français dans des

échanges avec des acteurs de l'environnement externe à la corporation qui suscite plus de fascination dans ce monde majoritairement analphabète. Robert Y. explique comment sa qualité de prise de parole à diverses occasions a contribué à son ascension.

« Quand le phénomène taxi moto a gagné Cotonou, les premiers qui l'exerçaient n'étaient pas des lettrés pour la plupart. Ils étaient soit analphabètes soit demi-lettrés. Donc nous qui avions un niveau un peu élevé, notre arrivée dans le système a changé un peu la donne. On était vus comme des gens qui s'expriment aisément en français et capables de démontrer des idées sans tenir un support papier. En 1995, vers la fin du régime Soglo, on a été mobilisés autour d'un projet appelé « la fondation *Zémidjan* » qui était piloté par le ministre du transport George Guédou. On était invités pour des réunions de préparation à la préfecture de Cotonou où on discutait avec de grandes autorités : directeurs, préfet, ministre, etc. J'étais bien connu dans le monde de *zémidjan* et mon surnom dans le temps était "vidéo". Je n'étais pas encore responsable mais c'est nous qui nous exprimons mieux et qui n'avions pas peur de parler devant n'importe quelle autorité, qui prenons la parole et les camarades appréciaient et nous félicitaient à la fin des séances. Pour la création de la fondation, nous avons été invités à un forum appelé « journée nationale du *zémidjan* ». C'est au cours de cette manifestation que j'ai été détecté.

Lors de notre concertation⁶⁴ avant d'aller dans le grand hall, deux de nos leaders se disputaient la lecture du discours au nom des *zémidjan*. C'est alors que de l'autre côté de la salle quelqu'un a dit : *"vous autres vous vous entredéchirez ! Il y a quelqu'un quand on était à la préfecture lorsqu'il parle tout le monde applaudit alors prenons le comme alternative. Laissez les deux qui se disputent la lecture du discours et prenons celui-là"*. D'autres ont rétorqué : *« Arrachez le discours à ceux qui sont en train de se disputer là et remettez ça à vidéo »*. De façon presque unanime, il a été décidé que ce soit moi qui lise le discours. Quand j'intervenais aux réunions à la préfecture, ils voyaient en moi quelqu'un qui tient un discours satisfaisant et qui développe des idées sur lesquelles on peut s'appuyer, c'est ce qui a guidé leur choix. J'ai pris le discours et en quelques minutes j'ai jeté un coup d'œil sur le contenu. La lecture du discours dans le Palais des Sports rempli était sous des applaudissements ; ce qui a séduit le ministre Guédou qui a voulu que je vienne rester à côté de lui. C'était ce jour-là que j'ai fait ma première sortie officielle sur un écran de télévision.

À l'assemblée Générale électorale de l'UCOTAC, le 13 Septembre 1997 ici à la bourse du travail, moi je n'étais pas candidat pour devenir membre du bureau. Les deux challengers au poste de Président ne sont pas parvenus à trouver le consensus réclamé par les participants pour éviter l'éclatement de l'unique organisation de la ville à l'époque, vu la tension qui régnait autour de l'élection. C'était encore Pierre Djeido et Nicolas Kéhoun, les mêmes qui se sont disputés la lecture du discours à la journée nationale du *zémidjan*. C'est leur défaut d'entente du matin vers 9 heures jusqu'à 15 heures qui a fait que les gens ont commencé par murmurer : *"Ah ! Retournons à notre personne alternative là pour départager les deux"*. J'ai été approché et la proposition m'a été faite. Je craignais d'échouer et avoir la honte de ma vie, mais quand Dieu a voulu, il a voulu. J'avais reçu le soutien à ma candidature du président sortant Alain Zountchégbé qui n'était plus candidat. J'ai déposé ma candidature vers 16 heures et les camarades m'ont soutenu en remplacement des deux qui se disputaient du matin au soir. C'est ainsi que j'ai été élu Secrétaire Général du syndicat. »

Entretien avec leader d'organisation, Cotonou, 24 septembre 2019.

Les ressources du capital culturel continuent également d'être un atout qui peut faciliter l'accès à la position de leader. Elles participent au renforcement du capital symbolique en particulier

⁶⁴ Il s'agit de la concertation des *zémidjan* ayant pris part aux réunions de préparation à la préfecture.

pour le mérite acquis lors de situations contingentes comme on a pu le voir. Ce type de capital symbolique provenant du mérite est une ressource qui s'accroît très vite en s'exportant par des témoignages et la résonance des échos des actions sans que le concerné ne soit présent dans tous les espaces corporatifs notamment dans les grandes villes. L'effet de la reconnaissance du mérite se répand de lui-même et renforce de la sorte le statut de l'intéressé. Il participe à la construction de sa renommée qui le précède.

Les nouveaux chantiers d'ascension des leaders par le bas s'inscrivent également dans des projets de remise en cause de l'ordre établi. Ils ont pour finalité de créer un nouveau sous-groupe au sein de la corporation et en parvenant à une institutionnalisation nuancée par rapport à l'existant. Dans ce cas, les mêmes ressources que celles des pionniers de la première organisation sont nécessaires. De plus, les entrepreneurs doivent faire face à un environnement rendu un peu plus hostile par les anciens leaders. Dans le cas de projet d'émergence de leader par la création d'une nouvelle organisation ou par celui d'ascension au sein d'une organisation existante, les processus pour y parvenir se basent essentiellement sur les insuffisances du fonctionnement de l'institutionnalisation initiale de la corporation qui affaiblissent la domination des leaders en place. Il y a donc une rencontre inévitable entre le déclassement des occupants de la position de leader et l'ascendance des aspirants à l'élite.

7.2.3.2. Croisement des chemins des élites ascendante et déclassée

L'édifice d'élite au sein des corporations de *zémidjan* dans les villes de la recherche est fondé sur l'institutionnalisation d'organisation qui légitime une domination reconnue. Les mécanismes de reproduction des leaders, l'existence d'économie de système renforcée par d'autres pratiques inhérentes à l'enjeu de conservation de la position dans l'élite sont censés maintenir le système de domination. Cependant, dans les quatre villes ce sont les fondements qui devraient entretenir le système qui ont été véritablement éprouvés.

À partir des premières générations de leaders, c'est le principe clé de la redistribution de biens pour assurer la pérennité de la domination et entretenir leurs pouvoirs politiques sur les membres afin de se maintenir à leurs positions qui a été mis à mal. Telle qu'indiquée par Wolf (1959, cité par Bourdieu, 1976 : 123) : « la logique qui fait de la redistribution des biens la condition de la perpétuation du pouvoir tend à freiner ou à empêcher l'accumulation primitive du capital économique ». Or, la principale cause d'affaiblissement du pouvoir du leader de *zémidjan*, de tout temps, est la récrimination de leur gestion des ressources économiques liée à

une forte propension à l'accumulation personnelle des ressources financières et à une redistribution inéquitable des biens au profit de la faction favorable à son mode de gouvernance.

Les membres de la corporation ont partout, dès les premières années, adhéré au paiement des cotisations et autres taxes internes qui ont permis de constituer un capital économique. Sauf qu'après une certaine période, qui varie suivant les villes, on a assisté à une réticence des conducteurs à continuer à payer. La survenance de cette réticence correspond à des périodes de remous et de suspicions de mauvaise gestion des ressources par les leaders. Adhérer à la constitution d'une élite c'est accepter le principe de poste et donc de niveau de responsabilité échelonné au sein de l'élite. De ce fait, tous les leaders ne sont pas logés à la même enseigne. Le poste de Président dans les associations qui équivaut à celui du Secrétaire Général dans les syndicats est celui de l'autorité suprême de l'organisation. Il a une responsabilité plus importante dans la gestion. Dans la pratique, c'est cette première autorité qui associe un ou deux autres membres du bureau, dont généralement le Trésorier Général, pour s'arroger le contrôle de la gestion des ressources. Les dénonciations partent souvent donc des autres membres du bureau et sont abondamment relayées par les membres aspirants à l'élite. La divulgation des mauvaises pratiques des dirigeants est à des fins de stratégies d'affaiblissement du premier responsable par d'autres leaders qui convoitent sa position ainsi qu'à des fins de démonstration par des membres aspirants à l'élite que ceux qui occupent la position ne sont pas dignes de confiance, sachant toute l'importance que revêt le capital confiance pour se maintenir à la position conquise. Les évidences de ponction sur les ressources économiques de l'organisation pour une accumulation personnelle ont été sanctionnées par le retrait de confiance aux pionniers lors des élections de renouvellement des bureaux à la fin de leurs mandats à Kandi, Cotonou et Parakou.

7.2.3.2.1. Renouvellement de la classe dominante à Kandi

À Kandi, la forte pression des membres a contraint le premier président à convoquer une AG de renouvellement du bureau au terme de leur mandat en 1996. Dans l'incapacité d'apporter des preuves suffisantes pour se défendre des accusations de mauvaise gestion et de détournement des ressources dont ils faisaient l'objet, le premier bureau, ou du moins, le président fondateur et ses deux acolytes qui ont accaparé la gestion de la corporation tout au long de leur mandat, ont été débarqués de leur position à la tête de l'organisation. De nouveaux membres sont devenus les nouveaux leaders de la localité.

L'élite conduite par ce deuxième président a réussi à renouveler deux fois son mandat sans changement majeur dans leur rang. Mais, après dix ans à la tête de la corporation, et au milieu de son troisième mandat en 2006, le deuxième président s'est retrouvé dans la même situation que son prédécesseur. Le fonctionnement du bureau a été réduit au Président et son Secrétaire à qui les autres leaders ont abandonné la gestion de la corporation. Les énonciations de mauvaise gestion et de gabegie ont suscité une forte pression des membres qui ont obtenu la tenue d'une AG de reddition des comptes. À l'occasion, de graves dysfonctionnements et irrégularités ont été constatés. Il n'y avait pas de traçabilité des recettes et les redevances à payer à la mairie sur les taxes payées par les nouveaux inscrits dans l'activité n'étaient plus effectuées. Un vote de défiance pour éprouver la légitimité du bureau a été imposé par l'AG qui est l'instance suprême de décision. Le résultat du vote largement défavorable a interrompu le mandat en cours. Une nouvelle équipe de nouveaux membres a connu son ascension.

La tentative de l'ancien président et son acolyte pour constituer une pluralité de leaders dans la ville après leur déchéance a été endiguée par des actes de répression des nouveaux leaders avec l'utilisation de la violence ouverte (affrontements) et douce qui est allée jusqu'à une procédure judiciaire à leur encontre pour les obliger à restituer tous les attributs de l'organisation qu'ils avaient gardés par-devers eux et ne plus se faire prévaloir d'aucune autorité de la corporation. Aussi, les démarches du nouveau bureau pour imposer aux autorités politico-administratives comme critère de légitimation l'appartenance au bureau de la corporation ont contribué à affaiblir leurs initiatives. L'élite dirigée par Nourou A. était à son troisième mandat au moment de notre recherche. Elle a réussi à renouveler deux fois son mandat avec trois nouvelles entrées sur les sept membres de départ suite à des retraits de trois anciens leaders. Elle se préparait pour une nouvelle AG de renouvellement.

L'atmosphère qui prévalait au sein de la corporation couvrait deux points de vue discordants. Les leaders ont évoqué un manque de moyens pour la bonne réalisation de leur mission alors qu'au sein des membres, des récriminations d'opacité dans la gestion des finances et l'absence de reddition se murmurent. Mieux, des sous-groupes sont en gestation dans la seule ville de l'échantillon qui a gardé une unité organisationnelle jusque-là. L'un suit la ligne générationnelle et mobilise les plus jeunes de la corporation dans une forme de contestation non affichée du mode de gouvernance imposé par les leaders qu'ils traitent d'anciens et dont ils dénoncent le manque d'orthodoxie dans la gestion. Ils marquent leur désapprobation par la réticence à payer les cotisations internes. Un deuxième sous-groupe rassemble des membres en provenance des arrondissements ruraux, qui se considèrent comme des villageois, et qui partagent le

ressentiment d'une inégalité dans la redistribution des biens à leur détriment. Ils reprochent aux leaders de ne pas leur fournir la même assistance en cas de sinistre tel qu'il est prévu, comparativement à leurs homologues provenant de la ville, de même qu'ils subissent plus la violence de la répression du dispositif de collecte des cotisations. Ces sous-divisions en gestation pourraient constituer le terreau à l'émergence d'une élite plurielle.

7.2.3.2.2. *Elite plurielle émanant des sous-groupes à Cotonou*

Concernant la ville de Cotonou, la première génération de leaders de *zémidjan* s'était fragilisée par des conflits de mauvaise gestion des ressources financières. Tout est parti d'accusations de détournements des ressources de l'organisation formulées contre le Président par d'autres leaders. Le Président réplique par des contre-accusations de la participation des leaders en question à la forfaiture. Des factions sont nées au niveau de la corporation à partir des oppositions au sein de la classe dominante. Elles se sont lancées à la conquête du poste de Président en vue de prendre le contrôle de l'organisation. De cette manière, les leaders ont agi à s'anéantir réciproquement. Au terme de leur mandat, en 1997, la grande majorité n'a pas pu obtenir le renouvellement de la confiance de la corporation pour se maintenir dans l'élite. Et les quelques rares à réussir à se maintenir n'ont pu obtenir les positions plus valorisantes désirées au sein de l'élite, notamment le poste de Président. Le Secrétaire Administratif, dont le principal atout ayant valu sa position dans le bureau fut son capital culturel, a été reconduit à son poste après son échec pour l'élection au poste de Président face à Robert Y. dont il a été précédemment fait cas du caractère quelque peu aléatoire de son ascension.

En raison de la crise de confiance envers les leaders, née de la mauvaise gestion des ressources par le précédent bureau, l'économie du système n'est plus fonctionnelle. L'amenuisement des recettes de cotisations internes a affaibli le capital économique de l'organisation. Pour fournir des biens afin de conserver leur position acquise, les leaders recourent aux ressources externes. Dans un premier temps, les ristournes provenant de la collecte des taxes municipales sont devenues la principale source de revenu de l'organisation. On observe un engagement plus résolu et plus affiché des leaders aux côtés des équipes de répression de l'administration locale qui font les vérifications sur le terrain, après bien entendu que les leaders ont mené des opérations de sensibilisation sur les échéances de paiement. Cette présence aux côtés des équipes municipales qui pourchassent et arrêtent les *zémidjan* non en règle a fait l'objet d'accusations d'une complicité des leaders avec les représentants de l'État pour opprimer leurs militants en contrepartie de ristournes par les nouveaux aspirants à l'élite. Ces critiques sont renforcées par des récriminations de l'opacité de la gestion des ristournes par les leaders. De

manière quasi-unanime, cela a constitué l'argument principal autour duquel les nouveaux aspirants ont construit leurs discours pour constituer et élargir leurs sous-groupes en vue de se bâtir une légitimité de base à leur projet d'ascension à l'élite au sein de la corporation.

Les leaders déclassés n'ont pas lâché du lest à l'élite qui les a remplacés. En dehors du Président qui est resté dans la posture de conseiller au nouveau bureau dont il a soutenu l'élection, la majorité des anciens leaders se sont engagés dans de nouveaux projets d'ascension. En plus d'eux, de nouveaux membres se sont lancés à la conquête d'une position de domination. Ces aspirants n'ont pas choisi de prendre par le mécanisme de reproduction initialement prévu. Ils ont plutôt transformé leurs sous-groupes en de nouvelles organisations. En général, l'initiative de création d'une organisation part d'un petit groupe de trois personnes en moyenne qui sont les futurs leaders. L'une des étapes difficiles dans le processus, selon la quasi-totalité des leaders d'organisation de taxi-moto interrogés, est la mobilisation des membres par le groupe de pionnier portant le projet. « Ce n'est pas une tâche qui peut être effectuée seul. Il faut faire plusieurs fois le tour des parcs pour convaincre les camarades dans une atmosphère très hostile développée par les leaders des organisations existantes »⁶⁵, décrit un membre ayant réussi à concrétiser son projet. Pour certains, ce processus a pris plus d'une année. L'aboutissement de la création de ces organisations n'a donc pas été aisé pour les porteurs des projets.

Les leaders de l'UCOTAC, forts de leur proximité avec les autorités politico-administratives et se fondant sur les arguments d'opposition à la facilitation de collecte des taxes municipales jugés anti-citoyen ont développé des stratégies de blocage des initiatives. Des répressions ciblées ont été menées avec l'appui des forces de l'ordre contre les principaux initiateurs. Cela s'est traduit par des irruptions sur des parcs pour interpellier des futurs leaders du fait qu'ils mènent des activités pour empêcher le bon déroulement des opérations de collecte des taxes ou pour l'exhortation des *zémidjan* à ne pas respecter les décisions administratives. Des menaces ouvertes et agressions verbales des leaders ont viré à des affrontements qui sont réglés à la police. La dispersion par la police des regroupements de taxi-moto au cours de la réunion préparatoire pour formaliser leur organisation ont été enregistrées. La violence était donc récurrente sous toutes ses formes. Le témoignage des leaders d'un groupe de membres qui s'est engagé dans le projet de création d'une organisation retrace en partie la violence vécue par les initiateurs. Hubert Fanou a eu l'idée de créer une association. Il a commencé par mobiliser les membres du parc du Port de Pêche où il était basé. Il a ensuite associé à son projet Barthélemy

⁶⁵ Entretien avec leader d'organisation, Cotonou, 26 septembre 2016.

Yêtin qui était basé sur le parc de Dantokpa. Leurs actions allaient dans le sens d'encourager les *zémidjan* à ne pas payer la taxe municipale et à s'opposer aux opérations de répression auxquelles participent les leaders. Cette posture leur a valu des répressions des leaders et des autorités.

« Quand on a décidé de nous organiser, les organisations syndicales qui étaient là avant nous, se sont mises ensemble pour nous casser [*mettre en péril nos actions*]. Les autorités faisaient pareil. Le jour de notre congrès, bien que nous ayons fait des lettres d'autorisation, le commissaire Azilo, commandant du corps urbain du commissariat de Cotonou est venu avec ses éléments nous disperser pour que notre organisation ne se constitue pas. Malgré ça, on s'est retiré dans un autre endroit et on a tenu le congrès les 12 et 13 octobre 2002 pour créer l'UD-COZEB. On a mené ensuite le combat en tant qu'association, jusqu'à notre premier congrès ordinaire. Nous partageons ici⁶⁶ les locaux du bureau de la Ligue pour la Défense des Droits de l'Homme au Bénin, qui nous a adopté parce que nous avons eu beaucoup de sommation de justice et c'est la ligue qui nous défend lorsqu'il s'agit des attaques judiciaires. À un moment donné, on s'est dit qu'on ne va pas rester toujours sous la défense de la ligue, il va falloir qu'on grandisse. C'est comme cela que nous nous sommes affiliés à la CGTB en 2006. »

Entretien avec leader d'organisation, Cotonou, 1^{er} Avril 2015.

Une situation qui a facilité la création des organisations aux factions des anciens leaders a été l'entrée des Centrales Syndicales dans l'organisation des *zémidjan*. L'UCOTAC, elle-même quelques semaines après sa prise en main par la nouvelle élite conduite par Robert Y. s'est transformée en syndicat en s'affiliant à la CSA-BENIN. À partir de la deuxième année de leur mandat, ceux-ci ont été confrontés à la création de nouveaux syndicats de *zémidjan* par les sous-groupes rivaux sous la coupole d'autres centrales. C'est ainsi que SYCOTAMOB et FUZECO ouvrent le bal de la pluralité organisationnelle à Cotonou. Beaucoup d'autres ont pris la même voie.

La tâche n'a pas été plus facile pour la faction leader ayant opté pour la prise du contrôle de l'organisation en usant du mécanisme de reproduction interne initialement prévu. À la suite de tensions internes, la majorité au sein du bureau a suspendu le Secrétaire Administratif pour ses élans de dénonciation. En anticipant sur la décision, celui-ci démissionne et crée une coopérative de *zémidjan* par laquelle il mobilise un sous-groupe autour d'activité génératrice de revenus qui lui permet de leur redistribuer un certain nombre de biens. Dans son projet de nouvelle ascension, il s'inscrit dans le même registre discursif que les autres aspirants ; ce qui lui a valu de sévères répressions. Bonaventure A. affiche clairement sa position en déclarant, par voie de presse, au cours d'une protestation publique d'un groupe de *zémidjan* contre le

⁶⁶ Il s'agit du bureau de l'organisation où se sont réalisés les entretiens avec ce leader qui se trouve dans le bâtiment de la Ligue pour la Défense des Droits de l'Homme au Bénin (LDDHB).

payement de la taxe municipale et le droit taxi : « Je ne suis pas contre le payement de la taxe, mais qu'est-ce qu'on en fait ? ». Il fit une comparaison avec les femmes du marché et insiste que rien n'est fait en termes de construction d'infrastructure pour permettre au *zémidjan* de s'abriter tout au moins contre la pluie et le soleil sur leur parc. Selon les leaders de l'UCOTAC à l'époque, il se faisait remarquer dans des manifestations publiques qui se sont soldées par moments par des affrontements avec les autres leaders. L'intéressé a raconté qu'il avait été piégé par le Chef de la Circonscription Urbaine de Cotonou (actuelle mairie) qui l'avait directement invité à son service pour prendre part à une réunion concernant tous les syndicats de *zémidjan* de la ville le 05 janvier 2000. À la sortie de la salle de réunion, il fut interpellé et arrêté par la police.

Au niveau de l'UCOTAC, la faction dominante des leaders élu en 1997 a réussi à entretenir leur pouvoir de domination en accumulant les ressources externes de redistribution de biens dans la corporation conformément aux nouvelles pratiques qui seront abordées dans la dernière section du chapitre. Le bureau conduit par Robert Y. a renouvelé ses mandats successifs jusqu'en 2018 en faisant chaque fois de petits changements pas très significatifs en son sein. Son mandat en cours prendra fin en 2023. Il a d'ores et déjà annoncé que ce sera son dernier. Il est évident que la scissiparité a affaibli l'organisation et a introduit une élite plurielle basée sur la multiplication de l'élite dans les différents sous-groupes.

7.2.3.2.3. Ascension de nouveaux leaders et reconfiguration de l'élite à Parakou

Parakou a connu une situation qui est un mixage de ce qui s'est passé dans les deux premières villes. Les leaders du premier bureau ont réussi à se maintenir à leurs positions après le premier mandat. Au cours du deuxième mandat, dès 1995, ils ont fait l'objet de virulentes critiques sur leur mode de gestion qui manque de reddition de compte et qui fait une gestion discriminatoire dans la prise en compte des aspirations de leurs membres. La fronde s'est agrandie et a engendré en 1996 la création d'une nouvelle association dénommée SYNCOTAMOB. L'opposition des leaders de l'ACVR/Z, l'organisation mère, à la concrétisation de l'initiative par toutes les formes de violence (ouverte et douce) a engagé les initiateurs sur les démarches en direction de Cotonou pour s'enquérir du processus par lequel une pluralité organisationnelle est intervenue dans cette ville. Cela les a fait entrer en contact avec les leaders de l'UNACOTAMO. Les leaders de cette dernière les ont orientés à entreprendre par la voie de création d'un syndicat. Cette option les a amenés à se constituer en 1997 en syndicat de base affilié à la CGTB, la même centrale que UNACOTAMO. Le bras de fer entre les deux sous-groupes a été tranché

par les autorités politico-administratives qui ont affirmé la liberté des membres de la corporation à constituer une seconde organisation si tel est leur désir.

L'élite de cette nouvelle organisation, après sa mise en place, a fait profil bas en se rapprochant de celle de l'ACVR/Z afin de constituer une élite plurielle. La démarche a prospéré. La classe dominante ainsi reconstituée a fait régner sa domination sur la ville jusqu'en 2005. Chacune des organisations a vécu en son sein des renouvellements de la classe dirigeante suite à des récriminations d'accumulation personnelle sur les ressources financières de l'organisation par des leaders. À chaque fois le bureau a été partiellement ou totalement renouvelé. Ce qui a constitué des opportunités d'ascension de nouveaux leaders pendant que d'autres ont été déçus. Il y a eu le soulèvement populaire des membres de l'ACVR/Z contre leurs leaders en 2003 qui a conduit à l'émergence d'une nouvelle classe de leaders. Du côté du SYNCOTAMOB, le mécanisme de reproduction des leaders a fonctionné normalement et après son mandat, le premier Secrétaire Général, Léopold Gbaguidi, a passé la main à Honorat Adonon à la tête de l'organisation. Celui-ci a enchaîné les renouvellements de mandat jusqu'en 2012 où le syndicat a fait face à une fronde interne. Le SG a été le principal mis en cause par les membres et les autres leaders de l'organisation pour des faits d'accumulation personnelle sur les ressources de l'organisation. Face à son refus d'organiser une AG pour statuer sur son sort, un processus de remplacement a été enclenché contre lui. Ses manœuvres de résistance ont entraîné une poursuite judiciaire à son encontre. Après son arrestation et sa condamnation, le bureau a été complété par une AG et son adjoint a été élu pour le remplacer. Après ses déboires judiciaires, Honorat Adonon a de son côté constitué la même année une autre association dénommée UCOTAMOB (Union des Conducteurs de Taxis-motos du Bénin).

La création d'organisation dans la ville a été accélérée par la recomposition du pouvoir politique local avec l'avènement de la décentralisation. Des sous-groupes formés sur la base d'affinités politiques se sont transformés en organisations corporatistes à partir de 2005. Comme pour le cas de la deuxième organisation, les justifications officiellement avancées par les leaders de ces nouvelles organisations sont fondées sur la mauvaise gestion des ressources de la corporation par l'ancienne élite en place et l'usage excessif de la violence pour la collecte des ressources internes. Mais, l'analyse des causes profondes faite avec eux ressort que la non prise en compte de leurs aspirations dans les choix de soutiens partisans faits par les leaders et qui a engagé l'organisation pour différentes échéances électorales ont été les raisons décisives. Les leaders des organisations nées à la suite du premier ont constitué leurs sous-groupes et construit leur

légitimité dans la corporation prioritairement sur la base du lien partisan. Les cas de SYNCOTAMOB et SYNZAB ont été examinés au chapitre VI.

7.2.3.2.4. *Redistribution des biens au cœur de la pluralité de l'élite à Natitingou*

À l'exception des autres villes, Natitingou a connu une stabilité au niveau de l'élite sur une période relativement plus longue. De 1989 à 2001, le fonctionnement du mécanisme mis en place par l'institutionnalisation de la corporation a permis de réguler la mobilité ascendante et descendante des membres dans le bureau de l'Association des taxis-moto de Natitingou (AN). Certains leaders, à l'instar des deux premiers présidents, ont cédé leurs positions parce qu'ils ont quitté la ville ou l'activité.

À l'assemblée Générale de 2001, la véritable situation de mauvaise gestion au sein de l'élite est survenue et a affaibli les leaders qui se sont réciproquement accusés. L'élite a été totalement remplacée. A l'assemblée Générale suivante en 2005, l'échec à l'accession aux postes de contrôle des ressources au sein du bureau par un groupe de leaders a entraîné une dissension de leur faction. La principale récrimination de ceux-ci est qu'eux et les membres de leur faction ne bénéficient pas d'une redistribution équitable des biens fournis par l'organisation. Il s'agit précisément des prêts octroyés et de l'assistance apportée par l'organisation aux membres en situation de sinistres, de même que la désignation des membres pour participer aux activités à but publicitaire ou partisan qui sont rémunérées. Se voyant dans l'incapacité d'utiliser le mécanisme de reproduction de l'organisation pour prendre le contrôle de l'organisation, puisque les rapports de force ne sont pas en leur faveur, les leaders de la faction dissidente se sont lancés dans un projet de constitution d'une deuxième organisation dans la ville.

L'initiative a rencontré une forte opposition de l'élite en place. La voie de contournement emprunté finalement a été celle de la constitution d'un syndicat local de *zémidjan* sous la bannière d'un des syndicats déjà opérationnels à Cotonou, la ville capitale qui sert de référence à la corporation. Leur voyage sur Cotonou a permis de rentrer en contact avec le SYNAPROZEB qu'ils ont finalement implanté au niveau local en 2006. Entretemps, le Maire de la ville a rassemblé les protagonistes pour affirmer le droit des dissidents de se constituer en organisation. Le SYNAPROZEB est resté la seule organisation de type syndicat de la ville. Trois autres associations ont vu le jour par la suite. Les pionniers de la création des quatre organisations qui sont nés à la suite du premier ont justifié principalement leurs initiatives par des raisons de frustration liées à la redistribution des biens par les élites de leurs anciennes organisations.

La ville a vécu pendant longtemps une pluralité d'élite corporative reconnue par les autorités politico-administratives sans qu'une entente véritable ne s'établisse entre les leaders des différentes organisations.

7.2.3.3. Trajectoires d'accèsion à l'élite par le haut

La mobilité des leaders est entre ascendance et déclassement, les deux se croisant sur certains chantiers. Préalablement analysée, elle a mis en exergue des dynamiques basées sur des instances de légitimation ancrées dans la corporation. Toutefois, ce ne sont pas les seules voies utilisées pour l'ascendance de nouveaux leaders à des positions de domination.

La dynamique associative dans le chapitre précédent a mis en lumière comment la décentralisation a été un facteur de la pluralité organisationnelle, principalement à Parakou et Cotonou. Les cas les plus manifestes sont ceux de la transformation des groupes de *zémidjan* partisans de leaders politiques locaux en organisations corporatistes (nous avons vu le cas des leaders de AZIP à Parakou et celui de SYCOTAMOL à Cotonou). Cette transformation a permis aux pionniers de ces groupes partisans d'utiliser les ressources qu'ils ont accumulées dans le champ politique pour se hisser à une position dans l'élite de leur groupe professionnel. Leur chemin est passé par l'accumulation d'un capital de confiance auprès d'un leader politique local ou de son parti politique à travers un engagement remarquable dans l'activisme politique. Ce capital favorise que le parti le responsabilise pour assurer le leadership de la mobilisation des *zémidjan* adhérents à leur cause ; ce qui lui confère davantage de visibilité. Une fois que le leader politique qu'il soutient réussit à se faire élire Maire, il utilise son contrôle de l'instance de légitimation politico-administrative des leaders pour l'intégrer à l'élite corporatiste locale. En procédant ainsi, l'autorité locale intègre dans l'élite corporatiste locale un homme de confiance qui travaillera à rallier les autres à sa cause ou tout au moins à pacifier ses relations avec cette couche socio-professionnelle très sensible et stratégique dans la gouvernance des villes. Pour parfaire cette reconversion du capital du leader partisan de taxis-motos, la mutation du groupe partisan en organisation corporatiste est utilisée.

La situation à Cotonou a été, cependant, une tentative d'intégration à l'élite de manière dirigiste du leader des *zémidjan* de son parti par le maire Nicéphore Soglo. L'un des membres du Collectif rapporte :

« Aïdji était président de l'amicale des *zémidjan* qui soutenait la RB. Quand le président Soglo a remporté les élections municipales il a voulu qu'il participe aux réunions du Collectif et partager les ristournes avec nous. Les membres du Collectif s'y sont opposés. Les ristournes étaient allouées aux syndicats et non aux regroupements. On a exigé qu'il se transforme en

syndicat d'abord avant de prétendre intégrer notre groupe. Leur groupe était obligé de se mettre en syndicat et ils ont créé SYCOTAMOL. »

Entretien avec leader d'organisation, Cotonou, 24 septembre 2019.

Une fois formalisé, le SYCOTAMOL a fait la demande d'adhésion au Collectif qui a été acceptée. Pour tirer profit de la proximité de la nouvelle organisation avec le Maire, aussitôt intégré, le SG du SYCOTAMOL a été élu Vice-Président du Collectif.

Cette approbation préalable du Collectif des *zémidjan* de Cotonou à l'accès de nouveaux leaders à l'élite, qui de fait est une instauration d'une instance de légitimation par les pairs, est une manière de faire valoir leur *agency* tant sur les décideurs politico-administratifs que sur les aspirants à l'élite. Durant notre recherche deux organisations avaient leur demande d'adhésion en étude auprès du Collectif. Parmi elles, il y avait l'UD-COZED qui pendant une quinzaine d'années avait farouchement lutté contre la collaboration entre l'élite de la corporation et les autorités municipales. Pendant tout ce temps, ils avaient vitriolé particulièrement la perception des ristournes par les organisations membres du Collectif. Les membres du collectif ont confié que les autorités municipales ont plaidé pour l'intégration de l'UD-COZEB au Collectif. Mais, les leaders ont décidé de s'accorder un temps d'observation avant la validation de son dossier pour les raisons énumérées.

Pour finir, il faut souligner que certains leaders ont dû leur ascension à l'influence de la centrale syndicale d'affiliation. Cela a été le cas, en effet, de Moudassirou B. Il a affirmé qu'il est devenu le premier responsable de l'UCOTAMO lors de sa mutation en syndicat parce que la centrale syndicale qui a accompagné leur syndicalisation avait insisté pour qu'il y ait quelqu'un capable d'assurer le travail bureaucratique à la tête de l'organisation ; cela pour son autonomie de gestion et pour faciliter la collaboration avec ses partenaires.

Au regard de ce qui précède, depuis l'apparition des élites, différentes transformations sont intervenues tant dans les registres de légitimation que dans le statut des leaders. Intéressons-nous alors aux registres qui sont devenus stratégiques pour l'élite contemporaine de *zémidjan* ainsi que les signes distinctifs des leaders sur l'ensemble des villes.

7.3. MUTATIONS ET NOUVELLES CONFIGURATIONS DE L'ÉLITE CORPORATISTE DES ZÉMIDJAN

7.3.1. Ressources stratégiques de légitimation des leaders contemporains

À partir du développement précédent on comprend que l'acquisition du statut du leader corporatiste de *zémidjan*, quel que soit le canal emprunté (par le bas ou par le haut), nécessite un minimum de ressources non seulement pour accéder à la position mais surtout pour la conserver. Non seulement les ressources pour l'ascension à l'élite ont évolué dans le temps (entre les toutes premières générations de leaders et celles qui ont suivies), les ressources de conservation de la position également ont connu une variation temporelle.

Le registre de légitimité fondé sur des ressources tirées de l'accumulation de valeurs internes consacrées par des élections au suffrage universel direct au sein de la corporation de la ville a constitué au départ le principal registre de légitimation. Les mécanismes de fonctionnement de l'économie du système basés sur les taxes/cotisations internes s'étant progressivement effondrés avec les crises de gouvernance des organisations liées à la mauvaise assurance de la redistribution des biens, la recherche du partenariat dans l'environnement externe a eu pour conséquence la modification de ce registre de légitimité dominant. En dehors de Natitingou qui est resté pendant longtemps en marge de cette pratique jusqu'au moment de réalisation de notre terrain, le recours aux ristournes perçues auprès des décideurs politiques locaux a été une ressource précieuse pour l'assurance d'un minimum de redistribution de biens vitale à l'entretien de la position des élites. Les autres sources d'acquisition de biens distributifs sont les services publics (les directions centraux et techniques de l'État) qui développent des activités sporadiques à l'endroit des taxis-motos. La collaboration de marketing avec le secteur privé a servi également à des fins de redistribution de ressources par le choix par les leaders des membres devant participer à des activités rémunérées ou devant bénéficier de dons de matériels de travail (blouse, casque, casquette, et maintenant cache-nez). Il en est de même dans les relations avec les organisations de la société civile. Celles-ci ont été les premières et demeurent les partenaires qui ont le plus investi dans l'action sociale. Les biens que tirent les membres d'une organisation en participant à des actions sociales sont à l'actif de leurs leaders.

La source financière extérieure la plus prolifique en termes de redistribution de ressources vers laquelle les leaders se sont convergés progressivement depuis la deuxième moitié des années 1990 (confère chapitre VIII) a été le champ politique. Par des relations d'intérêts réciproques, les leaders ont établi des connexions fortes avec les acteurs politiques. Les acteurs politiques

(partis politiques et leaders politiques) étant aussi ceux qui occupent les postes de décideurs politiques, la connexion du leader avec eux peut faciliter l'accès à l'élite qui dans toutes les villes de la recherche aujourd'hui permet de participer au partage de la ristourne, une ressource précieuse pouvant permettre au leader d'entretenir sa position de pouvoir et, dans une certaine mesure, de faire une accumulation de ressources personnelles. En outre, la présence la plus visible des organisations de *zémidjan* dans le champ politique est à travers les activités de masses d'animation de la vie des formations politiques. Tel qu'on le verra dans la suite du développement de la thèse, cela représente une mine de redistributions de biens en termes monétaires et matériels aux membres. Les occasions des campagnes électorales où se multiplient les caravanes et meetings de propagande favorise une accumulation de prestations payées aux membres qui sont bien reconnaissants aux leaders qui partagent avec eux ces opportunités d'accumulation de revenus. La capacité du leader à faire participer ses membres à un nombre plus important de ce genre d'activités renforce son estime auprès de ceux-ci. Il naît une reconnaissance morale du *zémidjan* individuel régulièrement sélectionné pour participer à telles activités vis-à-vis du leader qui lui en offre l'opportunité. Dans le même temps, le leader contribue à aider son partenaire politique à atteindre le but d'étendre ses tentacules dans un groupe socio-professionnel devenu stratégique dans l'activisme politique. Cela constitue pour le leader un canal par lequel il investit ses ressources corporatistes dans le champ politique qui lui confère en retour une position de pouvoir quelle que soit la puissance réelle de son apport.

La redistribution des biens captés dans le champ politique par le leader n'est pas limitée aux membres de son organisation corporatiste, même s'il leur donne la priorité. Le but recherché est de saisir l'opportunité de l'action politique pour élargir le rayonnement de son leadership au sein de la corporation à travers sa capacité distributive qui fait asseoir sa renommée. Lorsque pour une activité partisane de grande envergure à Cotonou, le parti demande à son leader de mobiliser un millier de *zémidjan* qui à la fin de l'activité sont rémunérés pour leur prestation, qui sera officiellement présenté comme une compensation du déplacement et du temps de travail consacré à l'activité de leur parti, les mille *zémidjan* seront reconnaissants vis-à-vis du leader qui les a conviés à l'activité en espérant une prochaine invitation. Si à l'occasion il a été distribué des blouses de travail avec une effigie et un message de propagande du parti, il est évident que les *zémidjan* qui ont un engagement partisan autre que celui de la formation politique en question ne vont pas arborer cette blouse de propagande spontanément les jours suivant l'activité. Néanmoins, les militants de ce leader et surtout la grande majorité de conducteurs sans un ancrage politique fort, ceux qu'on qualifie souvent d'indécis, se font le

plaisir de porter la blouse pour quatre principales motivations. Il y a ceux dont les blouses de travail n'étaient plus vraiment en bon état et qui avaient besoin d'être renouvelées. Ensuite, il y a ceux qui l'arborent parce qu'ils s'identifient comme partisans. Il y a également ceux qui l'arborent en signe de reconnaissance au leader qui les a invités à l'activité et éventuellement pour qu'il soit disposé à les rappeler à une prochaine occasion. Enfin, il y a ceux qui l'arborent pour inciter les leaders rivaux à faire pareil pour concurrencer la visibilité du premier qui tend à leur faire ombrage.

Le rayonnement de la formation politique à travers le nombre élevé de conducteurs qui portent cette blouse est aussi perçu par les responsables du parti et ses militants non membres de la corporation. Plus c'est positif, plus l'apport du leader est valorisé et sa position de pouvoir au sein du parti également en association bien sûr avec les autres responsabilités que lui et ses militants assument. Les ressources ainsi cumulées peuvent le propulser à des positions qui lui confèrent davantage de ressources personnelles qu'il utilisera en partie pour régler des problèmes spécifiques à son organisation corporatiste. Alphonse Aïdji, qui dans ce cas de figure a occupé la position de conseiller communal à Cotonou (Voir Chapitre VIII) explique comment dans cette interférence entre les deux champs la gestion des situations est parfois autonome suivant le champ mais à la fin complémentaire dans la gestion globale faite par le leader.

« Je porte le chapeau de Conseiller communal et je porte le chapeau de SG de syndicat de *zémidjan*. Ce sont les deux qui me permettent d'aller partout où je veux. Il faut avoir la capacité de diriger un groupe, une équipe, pour émerger en politique. Il faut être leader pour que les gens t'écoutent, exécutent ce que tu leur demandes de faire. La bonne capacité de mobiliser et de gérer dans le syndicat permet d'émerger politiquement.

Sur le plan politique, pour les élections municipales de 2002, un des responsables de la RB, Candide Azanaï, nous avait invités à aller démasquer des militaires qui détenaient des colis de bulletins votés en faveur du candidat Sévérin Adjovi [un candidat adverse] pour frauder. On les a rattrapés la main dans le sac. Au cours de notre action les forces de l'ordre étaient intervenues pour ramasser pas mal de nos motos. Au retour au siège du parti le vice-président Léady Soglo a déboursé de l'argent pour payer les frais de contravention et de fourrière que les forces de l'ordre nous ont exigés.

Mais sur le plan syndical, il revient au SG de tout faire. Cela ne concerne pas le Chef de parti. S'il a des cas de maladie et de décès cela ne concerne pas le Chef de parti. C'est nous-même qui gérons cela. Ce que je gagne en tant que conseiller, j'utilise cela au niveau de la politique et du syndicat pour pouvoir faire évoluer les choses. Ma position de conseiller m'a aidé à acheter cette parcelle et j'y ai construit le siège du syndicat sur mes ressources propres parce que nous avons besoin d'un siège pour SYCOTAMOL. Je remercie mon parti la Renaissance du Bénin de m'avoir aidé à devenir conseiller communal de la ville de Cotonou. Je ne peux être responsable politique ni responsable de syndicat sans les militants, ce sont eux qui m'ont choisi. Ils ont vu en moi une capacité surnaturelle à fédérer les deux. Pour pouvoir évoluer au niveau du syndicat, il faut forcément la politique ».

Entretien avec leader de *zémidjan*, Cotonou, 26 septembre 2016

En somme, les ressources externes essentiellement de sources partisans ont remplacé les ressources internes sur la base desquelles étaient construites et entretenues les positions de leadership au départ. L'importance de cette ressource est telle que le réseau relationnel avec les acteurs politiques est devenu un critère indispensable de la légitimation des leaders au sein des corporations, tout au moins dans les trois villes à pluralité organisationnelle. Cette situation conforte la description de Eric K., leader de *zémidjan* de Natitingou, au premier chapitre sur la qualité d'un bon leader. Il justifie d'ailleurs que :

« L'importance de la politique est aussi que les ressources qui y proviennent aujourd'hui pour les organisations sont largement au-dessus des cotisations. Puisque ce sont les organisations qui attirent les acteurs politiques. Ils veulent là où les gens sont déjà nombreux et organisés. Quand ils viennent, c'est le premier responsable qui négocie et rend compte aux autres. Sa position lui confère un contrôle sur ces ressources d'où la convoitise du poste de premier responsable ».

Entretien avec leader de *zémidjan*, Natitingou, le 29 mai 2017.

7.3.2. Marques distinctives des leaders de *zémidjan*

L'élite corporatiste chez le *zémidjan*, telle qu'elle a été démontrée, est plurielle. Néanmoins, de manière commune, certains traits transversaux ressortent et permettent de distinguer le leader dans son discours, sa posture, et la manière dont il se rend utile à sa communauté.

Dans l'ensemble, il ressort des discours des leaders de *zémidjan*, à l'image de leurs homologues d'autres domaines d'activités de l'économie informelle, un trait caractéristique qui est la maîtrise des concepts développementistes en fonction des PTF dont les interventions touchent la corporation (Assouma, 2017). Cotonou étant la ville qui concentre ces interventions, ce trait caractéristique est plus présent chez les leaders de Cotonou que ceux des autres localités. Un leader de cette ville est en mesure de faire un développement cohérent suivant la politique internationale de son partenaire d'appui sur la protection sociale ou peut-être sur la lutte contre l'achat de conscience et la corruption en période électorale. Leurs discours sont prolixes et sont en fonction des acteurs avec qui ils sont en interaction. Face à un partenaire politique, ils donnent souvent l'assurance d'une maîtrise de la grande partie de la corporation. Dans le cas où ils doivent passer à l'action pour confirmer leur capacité affirmée de mobilisation, ils opèrent par solidarité entre leaders des échanges de membres sous forme de don et contre-don, parfois même quand le leader initial est en mesure de fournir seul l'effectif demandé. Le don ici est la possibilité offerte par un leader initial à son homologue de fournir un effectif donné des membres de son organisation pour participer à une mobilisation de militants que le leader initial doit assumer pour une activité qui sera rémunérée. Le leader initial offre à son homologue une possibilité de redistribution de biens qu'il lui a transférés. Les rétributions des participants sont

reversées par le leader initial aux leaders sollicités qui rétribuent directement leurs membres. Ce don est impliqué dans un circuit de réciprocité pour rééquilibrer et favoriser les relations sociales (Mauss, 1925). Ils créent une dynamique de solidarité entre les leaders pour faciliter l'entretien régulier des membres de leurs organisations, même si sur la scène politique tout porte à croire qu'ils sont à des positions fondamentalement opposées. Face aux membres, le leader donne dans son discours une impression rassurante, le montrant capable de contrôler la majeure partie des situations mais avec beaucoup d'investissement personnel par devoir moral de porter assistance à ses membres. Bourdieu (1976 :127) n'a-t-il pas évoqué le devoir de la domination à se dissimuler sous le voile des relations enchantées ? Où le dominant doit « se faire méconnaître pour se faire reconnaître » ?

Cette posture discursive concorde avec la disponibilité presque totale à laquelle s'astreignent les leaders pour se mettre au service de leurs membres. Ils ont l'obligation d'un minimum de présence quasi-quotidienne au siège de l'organisation ou à défaut sur le site de rencontre de l'élite de leur organisation. Le site de rencontre peut-être un parc de *zémidjan*, tel qu'on observe à Natitingou, ou un lieu public réputé être leur base, tel que à Kandi. Au-delà de la gestion quotidienne du bon fonctionnement de l'organisation, ils doivent accueillir cordialement les membres qui passent et faire preuve d'effort pour rechercher des solutions aux difficultés que viennent poser ses membres. Le leader affiche notamment sa capacité à régler les problèmes courants. À Kandi, le Président est en collaboration directe avec le commissariat de police. En cas de difficulté d'un de ses membres avec les forces de l'ordre, ce qui est le plus courant, il n'a pas toujours besoin de se déplacer. Parfois il suffit d'un coup de fil pour qu'il décante la situation. Défendre les intérêts des *zémidjan*, c'est apporter une assistance quotidienne et presque permanente à des membres en difficultés pour exercer leur activité sur le terrain. Car, compte tenu de la fragilité de leur situation socio-économique, ne pas travailler toute une journée ou de longues heures dans la journée peut être lourdes de conséquences pour ces petits opérateurs informels. Cette partie de la gestion quotidienne du leader est relatée par Eric K. :

« Tout de suite je peux être ici et recevoir un coup de fil : "Monsieur le président, je suis à la police. Les gens m'ont arrêté". Je vais directement là-bas et je le rencontre et il m'expose le problème. Je vais voir le commissaire et je vais négocier pour que le problème soit réglé ».

Entretien avec leader de *zémidjan*, Natitingou, le 30 novembre 2015.

De plus, pour les leaders d'organisation de type syndicat basés à Cotonou, il s'ajoute à la charge de plusieurs d'entre eux un poste de responsabilité au niveau de leurs centrales syndicales d'affiliation. La conséquence directe de ces charges de la gestion de l'organisation sur les

leaders, en particulier le premier responsable dans la grande majorité des cas, est qu'il n'a plus véritablement le temps d'exercer l'activité. Ce témoignage illustre cette situation :

« Peu de temps après mon élection à la tête du syndicat, quelques mois seulement après, j'ai été élu membre du bureau national de la CGTB. Les différentes responsabilités et occupations ne permettaient plus d'exercer le *zémidjan*. J'étais entre les réunions du syndicat, celle de ma confédération et la rédaction des projets avec les partenaires au profit de la corporation. Un responsable de syndicat jouant pleinement son rôle ne peut plus se consacrer à la conduite du *zémidjan*. C'est ainsi que j'ai arrêté d'exercer. »

Entretien avec leader de *zémidjan*, Cotonou, le 4 octobre 2019

Pour être en mesure d'assurer une telle responsabilité sans travailler, il faut disposer d'autres sources de revenus. La plupart ont plusieurs motos dans l'activité. Ils essaient également d'afficher un minimum d'aisance pour montrer qu'ils sont à l'abri du besoin, afin d'éviter des suspicions de vie aux dépens des ressources de l'organisation.

En général, les leaders se déplacent avec une moto adaptée pour le *zémidjan* dans leurs villes. Ils ont presque toujours sur eux leur blouse de travail, même quand ils n'en sont pas vêtue. Il s'agit d'une disposition de prudence car à tout moment, une occasion peut nécessiter que le leader se mette en tenue de travail pour se sentir parmi les siens ou pour se prévaloir d'être leur représentant au cours d'une rencontre. « Se faire méconnaître pour se faire reconnaître » peut peut-être être interprété aussi par se faire plus discret pour mieux se servir. Mais l'absence de contrôle dans la façon de se faire méconnaître peut produire l'effet contraire chez un leader. L'exubérance d'aisance matérielle dans la présentation de soi au sein de leur corporation, d'une part, et le même excès dans ses relations publiques ont finalement desservi plus d'un groupe de leaders. Ce cas sera abordé au dernier chapitre.

CONCLUSION DU CHAPITRE

Tout au long de ce chapitre, le processus d'apparition d'une élite dirigeante au sein de la corporation de *zémidjan* ainsi que leurs mécanismes de reproduction ont été examinés. Dans l'ensemble des villes de la recherche, l'institutionnalisation de la corporation par les acteurs, avec la constitution d'organisations à action syndicale, a conduit à l'apparition d'une catégorie de leadership reconnue, au début des années 1990. Des mécanismes de reproduction basés sur une diversité de capitaux tirant l'essentiel de leurs ressources dans les vertus « qu'honore la morale de l'honneur » de leur communauté professionnelle ont été afférents à cette institutionnalisation.

À des échelles temporelles variables suivant les villes, c'est la compromission du principe même de redistribution de biens inhérents à l'entretien du pouvoir de domination des leaders, qui constituent l'élite instituée, qui a fragilisé les mécanismes de reproduction de départ. Elle a entraîné l'écroulement de l'économie du système basée sur les ressources internes. Mais, puisque « il est indispensable pour un groupe social dominant de s'organiser pour défendre son statut et ses intérêts, de décider des modalités d'admission ou d'exclusion de nouveaux membres » (Laferme-Falguières et Van Renterghem, 2001 : 63), les leaders ont recherché une alternative dans l'environnement externe en saisissant les opportunités de ressources dans les partenariats avec les organisations de la société civile, les prestations de marketing avec le secteur privé, et dans la collaboration avec l'administration locale. Toutefois, les partenariats avec les acteurs politiques ont été la source redistributive de biens la plus prolifique à laquelle ont recouru les leaders.

L'emprise des relations étroites entre la corporation et le champ politique dans les stratégies des leaders a reflété des mutations dans les registres d'ascension et de maintien à la position de leaders. Les premières générations de leaders avaient construit et entretenu leurs positions beaucoup plus à partir des ressources de mérite basées sur l'investissement personnel pour un mieux-être et la défense des intérêts de la communauté socio-professionnelle ; de confiance pour pérenniser les vertus du groupe, et de savoir-faire nécessaire à la bonne marche de l'institutionnalisation. Les transformations progressives ont accordé une plus grande importance à la détention d'un réseau de relations politiques. La défense des intérêts corporatistes apparaît désormais beaucoup plus comme un but affiché qu'un but réel. Laferme-Falguières et Van Renterghem (2001 : 63) ont rappelé que « une élite se construit à la fois par le haut et par le bas. Elle trouve ainsi une légitimation de son rôle social dans sa reconnaissance par les autorités en place ». En usant de leurs relations politiques, certains aspirants à l'élite de la corporation sont parvenus à y accéder en empruntant par le haut. Dans le contexte de la double légitimation, la stratégie par le haut est d'acquérir la légitimité politico-administrative, qui est celle du haut, en usant de la relation de patronage d'une autorité politique locale, avant de chercher à se formaliser au sein de la corporation en tant que leader d'une organisation corporatiste. Ce chemin est l'opposé de la voie traditionnelle d'accession à la position de leader qui part de l'acquisition de la légitimation au sein de la corporation, qui représente le bas, avant d'aller vers la légitimité politico-administrative.

Toujours pour contourner les difficultés tendant à l'affaiblissement de leur position et dans la recherche de moyens pour mieux la conforter, les élites ont renforcé les processus de

légitimation. En plus de la légitimation à la base par les membres de la corporation, la légitimation par les autorités politico-administratives qui était dès les débuts une légitimation de *facto*, a été formellement exigée par les leaders, dès 2003, à la faveur de l'instauration de la décentralisation.

Malgré, ces réajustements, la ville de Kandi représente l'exception qui a réussi à résister, jusque-là, aux différentes secousses de l'institutionnalisation et des mécanismes de reproduction des leaders mis en place au départ en gardant son unité organisationnelle. Dans les autres villes, après des décennies de luttes factionnelles et de scissiparité donnant naissance à une élite plurielle, la tendance au regroupement en faïtière marque une nouvelle recomposition vers la situation de départ. En réalité, les premiers responsables au niveau des élites des sous-groupes constitués en organisations dans chaque ville incarnent les véritables leaders. Leurs regroupements dans des faïtières qui représentent des instances supra-organisationnelles représentent de fait la véritable élite locale.

Après avoir analysé ces différents aspects, la question fondamentale qui reste à élucider est : comment chez les *zémidjan* certains leaders parviennent-ils à conserver leur position de leadership pendant que de nouveaux leaders émergent ? En effet, la littérature sur les élites postule que l'émergence d'une nouvelle élite engendre la disparition de l'ancienne. Ce point de vue soutenu par Giorgio Blundo a été illustré dans sa description de la lutte factionnelle dans l'arène politique locale au Sénégal :

« Après la période des affrontements, le leader perdant et ses alliés quittaient la scène politique, et la faction gagnante "régnait" quasiment sans partage jusqu'au moment où un autre challenger - généralement un des lieutenants du vainqueur - descendait dans l'arène et le défiait »

Blundo G., *Logiques de gestion publique dans la décentralisation sénégalaise : Participation factionnelle et ubiquité réticulaire*, 1998 : 5.

Sur la question, la situation dans le monde du *zémidjan* au Bénin présente deux tendances. La première tendance qui confirme cette thèse a été observée uniquement à Kandi sur les quatre villes de la recherche. Dans la seule ville qui a réussi à pérenniser l'institutionnalisation de départ de la corporation et renforcer le mécanisme de reproduction des leaders qui y va avec, on assiste à un schéma où l'ascension d'un nouveau leader consacre le déclassement de celui dont il a conquis la position au sein du bureau qui incarne l'élite locale en raison de l'unicité organisationnelle.

La seconde tendance que l'on rencontre dans les trois autres villes Cotonou, Parakou et Natitingou est tout autre. Le contexte, d'abord, dans ces villes est celui d'une élite plurielle.

Cette pluralité est basée sur une division de la corporation en de sous-groupes qui se sont constitués en organisations dotées chacune d'une élite dont l'ensemble forme l'élite plurielle. D'une manière générale, ces sous-groupes sont générés par scissiparité organisationnelle à la suite de luttes factionnelles au sein d'une organisation unique au départ. Ce mode de multiplication implique que l'élite dirigeante d'une organisation "mère" de laquelle se détache une faction pour constituer un autre sous-groupe ne connaît pas un déclassement quand bien même la nouvelle organisation constitue sa propre élite. Il est une évidence que la scissiparité continue a fragilisé progressivement le pouvoir de domination des élites en conséquence de l'affaiblissement de la capacité de mobilisation interne des ressources distributives. Autant que les nouveaux leaders, la plupart des anciens ont saisi l'alternative dans l'environnement extérieur pour donner un nouveau souffle à leur capacité distributive en vue de conserver leur hégémonie. Ainsi, certains anciens leaders qui ont fait leur émergence au niveau corporatiste à Cotonou depuis la fin des années 1990 continuent de faire valoir leur leadership en tirant les ressources de leurs affiliations avec les centrales syndicales, la collaboration avec la mairie et les partenariats avec les organisations de la société civile. Ils comptent dans leurs rangs les leaders ayant été les plus en vue et les plus influents sur la décennie 2008 à 2018 grâce aux relations de partenariat avec les acteurs politiques.

L'analyse des relations entre les leaders qui composent l'élite de cette seconde tendance, qui du reste est dominante dans le monde des *zémidjan*, montre que le factionnalisme entraîne au début une opposition entre les leaders déjà établis et les nouveaux leaders émergents. Mais, lorsque l'accession à l'élite se concrétise, on assiste à une coexistence entre ces élites précédemment opposées. La coexistence généralement pacifique entre celles-ci évolue ensuite vers des relations collaboratives. C'est ce qui se produit entre les élites des sous-groupes corporatives dans le cadre des relations avec la mairie à Cotonou, Parakou ou Natitingou. Dans certains cas la collaboration a engendré la constitution de faïtière.

Ce chapitre dans la continuité du précédent met en lumière les interrelations entre les processus d'émergence des leaders et celui des organisations. Il reflète également le rôle de ces acteurs dans la connexion du *zémidjan* avec le milieu politique. Le chapitre à venir permettra d'améliorer la connaissance sur comment cette connexion a été établie de même que le rôle joué par les différents acteurs.

CHAPITRE VIII : DE LA MOBILISATION SOCIALE À LA MOBILISATION POLITIQUE DE LA CORPORATION

L'exploration des dynamiques ayant sous-tendu la structuration organisationnelle des taxis-motos et l'émergence des leaders a donné des aperçus de l'incursion de la corporation dans le champ politique. Cela a été perceptible dans l'influence révélée des acteurs politiques sur ces différents processus ainsi que dans les interactions avec les représentants de l'État. Les réponses relatives à l'existence de passerelles potentielles ayant favorisé la connexion entre les dynamiques corporatistes du monde des *zémidjan* et le milieu politique convergent vers les constats de besoin de ressources pour le bon fonctionnement des organisations.

D'une part, les problèmes de gouvernance, associés à la multiplicité organisationnelle dans certaines villes, ont engendré le besoin de sources de revenus complémentaires pour compenser la baisse des ressources internes en vue de l'assumption de la solidarité associative nécessaire au maintien de l'institutionnalisation de la corporation. D'autres part, ces mêmes problèmes ayant conduit au dysfonctionnement de l'économie du système ont contraint les leaders d'organisation et les aspirants à l'élite à rechercher des sources alternatives de ressources redistributives pour l'entretien ou l'ascension à cette position dans la corporation.

On peut se demander non sans raison, comment ces sources ont été acquises pour que soit maintenue l'institutionnalisation de la corporation ? Ces sources, les *zémidjan* les ont trouvées, dans un premier temps, en collaborant avec les organisations de la société civile, centrales syndicales par le biais des partenariats au développement. Dans un second temps, ils ont saisi les opportunités de partenariat politique ; ce qui a entraîné les liens avec le champ politique.

Claudio Sopranzetti (2013), dans sa thèse sur les conducteurs de taxi-moto à Bangkok (Thailand) a démontré que l'émergence du mouvement social a eu un effet de reconstruction de la conscience politique des conducteurs et a impliqué l'adoption de la mobilité comme une technique de mobilisation politique. Dans la même optique, le présent chapitre vise à explorer comment les taxis-motos ont pu constituer une force dans la mobilisation sociale et de quelle manière cette force a été réinvestie dans le champ politique.

8.1. ORGANISATIONS DE ZÉMIDJAN DANS LA MOBILISATION SOCIALE

Avant toute chose, il faut revenir à l'un des rôles importants joué par les organisations dès leur apparition afin d'appréhender la transition de la vie associative vers la mobilisation sociale. En effet, une caractéristique majeure des organisations au départ était les pratiques de solidarité et

d'entraide mutuelles, en concordance avec l'esprit ayant prévalu à la naissance du corporatisme. Ces initiatives internes ont été renforcées, plus tard, par la mobilisation sociale provenant de l'environnement externe. C'est dans la participation à celles-ci que se sont révélées les potentialités qui ont fait du *zémidjan* un acteur stratégique dans la mobilisation sociale. La notion d'action sociale dans le domaine de la protection sociale renvoie à des actions d'aides légales ou facultatives au bénéfice de couches sociales vulnérables (Katia, 2004). Elle peut provenir autant du groupe social des bénéficiaires que de parties externes. Les premières actions sociales dans la corporation des *zémidjan* sont issues des initiatives d'entraide interne orientées sur la protection sociale.

8.1.1. Action sociale pour la protection sociale des taxis-motos

8.1.1.1. Solidarité et entraide au cœur de la vie associative

Fidèles à l'esprit de corporatisme chez les conducteurs de taxi-moto, les organisations constituées ont renforcé la solidarité entre travailleurs marginalisés tels qu'ils se voyaient. Les principales difficultés individuelles auxquelles font face les conducteurs de *zémidjan* sont liées aux impacts négatifs attribués à leur activité (confère points 2.2.2.4. et 2.2.2.5). Dans un contexte où ils ne bénéficient d'aucun mécanisme de protection sociale, c'est la solidarité associative qui aide les conducteurs à répondre aux charges économiques en termes de coûts de soins, des réparations des dommages corporels et matériels lorsqu'ils sont victimes d'accident de circulation, d'agression physique, de vol de moto ou de maladie.

Dans les quatre villes de la recherche, les premières associations ont été dans leur fonctionnement des creusets de solidarité et d'entraide mutuelle. Du point de vue des conducteurs de taxi-moto, on ne saurait concevoir une organisation de *zémidjan* sans un minimum d'actions de solidarité, d'assistance mutuelle, pour créer l'esprit de communauté au sein du groupe. Les pratiques de solidarité ont été pérennisées dans les organisations qui sont nées par la suite. Elles ne sont pas strictement identiques, ni d'une organisation à une autre, ni d'une localité à une autre, mais ont des traits communs. Les ressources pour assurer ces actions sont puisées dans la caisse de l'organisation par les responsables. Les cotisations, taxes, ristournes et autres ressources accumulées sont utilisées pour constituer ces caisses. La possibilité de jouir de telles assistances a été une source de motivation supplémentaire aux membres pour souscrire aux cotisations.

Dans la variation de ces pratiques, celles qui restent transversales à toutes les localités sont les actions d'assistance sanitaire au conducteur en cas d'accident ou de maladie graves pouvant

impliquer une incapacité de travail durant plusieurs jours. De la prise en charge totale des premiers soins par le bureau de l'association en cas d'accident grave à Kandi, on observe un prêt financier de l'organisation à la victime pour se soigner à Natitingou. À Parakou et Cotonou, les organisations lorsqu'elles sont informées apportent une assistance à la prise en charge des victimes d'accident graves qui n'ont aucun soutien immédiat pour les premiers soins.

De façon particulière, l'Association de Natitingou (AN) octroie des prêts pour les cas de maladies graves d'un parent proche du membre. À Cotonou, certaines organisations apportent un soutien aux membres en cas de décès d'un parent direct, de naissance d'un enfant ou en cas de vol de leurs motos (Lawin et al., 2018). À Kandi, une assistance est apportée aux conducteurs ayant été victimes de perte de la marchandise confiée par un client ou de vol de leur engin de travail, à hauteur de 50% de la valeur nominale. En cas de vol de moto, LE SYNCOTAMOB mobilise les *zémidjan*, leur fournit la carburation et organise les opérations de recherche. Ces dernières ont déjà enregistré du succès par le passé.

« En 2014, il y a environ un an [*les participants n'ont plus souvenir de la date exacte*], une moto avait été volée sur le parc Boabab. Nous [*les zémidjan du parc*] avons alerté le Président du SYNCOTAMOB. Le bureau a organisé, comme dans pareil cas, une battue à l'intérieur de la ville et sur toutes les voies potentielles de sortie de la ville vers Parakou, Banikoara, Malanville, Ségbana... Tous les *zémidjan* disponibles sont pourvus en carburant et organisés en plusieurs équipes de patrouille avec les précisions nécessaires pour identifier la moto recherchée. Dans leur évolution, les équipes diffusent l'information de la perte et les caractéristiques de la moto dans tous les quartiers et villages parcourus. Ainsi, les informations ont été données à un piroguier qui aide pour la traversée d'une rivière qui coupe une voie menant à Karimama. Le lendemain, ce dernier et ses enfants ont intercepté la moto lorsque le voleur a tenté de la faire traverser la rivière à leur niveau. Le voleur a réussi à s'échapper et la moto a été restituée aux *zémidjan* ».

Focus group avec les *zémidjan* du parc Boabab, Kandi, 29 novembre 2015.

Toujours dans le cadre des actions élargies de solidarité, à Parakou, le Secrétaire Général du SYNZAB a expliqué comment son organisation qui a enregistré au cours de l'année 2015 plusieurs cas d'accidents mortels de ses membres n'a pas voulu abandonner aux services de la voirie publique les corps de deux d'entre eux dont les parents n'ont pas pu être identifiés, pour éviter leur inhumation à une date inconnue dans une fosse commune. Le syndicat a alors puisé dans sa caisse pour faire les démarches de récupération des corps et procéder à des funérailles comme il se doit⁶⁷. Le Président de l'ACVR/Z, une autre organisation de la même ville, a partagé l'expérience de la poursuite par la gendarmerie nationale de certains de ses membres soupçonnés d'avoir volé des marchandises de grande valeur dont le transport leur avait été

⁶⁷ Entretien avec leader d'organisation de *zémidjan*, Parakou, le 28 mai 2016.

confié par des clients. Au vu de la charge de l'accusation et des risques d'emprisonnement qu'ils encouraient, le bureau de l'organisation informé s'était investi dans des enquêtes parallèles à celles de la gendarmerie. Quelques jours de recherche ont permis de démasquer les réels faussaires qui ont usurpé les identités des membres en question en portant des blouses floquées frauduleusement de leurs numéros pour commettre leurs forfaits. Cette solidarité a permis de sortir leurs collègues des mailles de la justice⁶⁸.

Dans l'ensemble, ces diverses formes de solidarité ont posé, de fait, les jalons pour procurer aux *zémidjan* quelques bribes de protection sociale. Ces actions qui, mises dans le contexte du travail formel pourraient paraître insignifiantes, valent leur pesant d'or pour des travailleurs sans aucune couverture sociale. Ces initiatives internes ont été renforcées par celles d'acteurs extérieurs en vue d'aider ces groupes de petits entrepreneurs individuels à atteindre un minimum de protection sociale. La protection sociale étant un ensemble des mécanismes de prévoyance collective qui permettent aux travailleurs d'atténuer les risques éventuels résultant du dénuement économique et social dans lesquels ils pourraient être plongés en raison de la disparition ou de la réduction sensible de leur gain, la maladie, les accidents de travail, la vieillesse, le chômage, la maternité, le décès du soutien de la famille et les charges familiales (Amoussou, 2012 : 518). L'auteur précise qu'au Bénin, « seuls 5% des travailleurs de l'économie informelle (qui représente plus de 90% de la force de travail du pays) bénéficient d'une couverture et des prestations qui ne sont pas toujours de bonne qualité » ; d'où la nécessité d'une mobilisation sociale à leur endroit.

8.1.1.2. Multiplication des actions sociales au profit de la corporation

Dans la position d'une couche socialement fragile, les *zémidjan* ont saisi les opportunités d'actions sociales provenant d'une diversité d'acteurs sociaux visant à aider les travailleurs vulnérables à différents types d'inégalités sociales. Les intervenants dont ils ont bénéficié le plus d'actions ont été les ONG, les centrales syndicales et les Services Techniques de l'État qui sont dans le rôle de courtiers de développement pour divers types de bailleurs de fonds. Il faut rappeler le contexte international de la période de développement du *zémidjan* qui a favorisé la multiplication des interventions des bailleurs de fonds dont la corporation a pu tirer profit.

D'après Jouve (2007 : 387), la chute du bloc soviétique dans la guerre froide a donné une nouvelle orientation à l'aide au développement dans le contexte international des années 1980.

⁶⁸ Entretien avec leader d'organisation de *zémidjan*, Parakou, le 22 mai 2016.

Sous l'impulsion de la notion de gouvernance, dans ses variantes (bonne gouvernance, gouvernance urbaine, etc.), la nouvelle approche de l'aide à destination des pays en développement responsabilise davantage la société civile en minorant le poids des administrations nationales dans la mise en œuvre des programmes internationaux de développement. Cette responsabilisation de la société civile a redynamisé, dans le contexte de crise socio-économique du milieu des années 1980 au Bénin, la multiplication des projets et initiatives s'adressant aux couches sociales vulnérables, particulièrement les groupements organisés de travailleurs informels. Ils sont majoritairement portés par des acteurs non étatiques, principalement les ONGs locales et internationales qui ont proliféré (Kaag, 2001), et quelquefois les acteurs privés ou étatiques, agissant en qualité de structures d'encadrement pour l'appui technique (Soulé et Kokou, 2008). Dans le cas de certaines interventions, ces intermédiaires non étatiques ont noué des partenariats avec des organisations ou groupes organisés de *zémidjan* à qui ils ont apporté un encadrement technique pour être éligibles ou pour obtenir des financements de projets. Ayant vite compris ce mode opératoire, les organisations ont recherché et multiplié ce type de partenariat.

Depuis leur reconnaissance administrative par l'État, de nombreux projets ont été exécutés par les structures techniques étatiques au profit des taxis-motos. L'État finance certaines de ces interventions mais bon nombre ont été réalisées avec l'appui des bailleurs de fonds. Les structures techniques étatiques pour leurs interventions touchent généralement les bénéficiaires par le biais des organisations en transitant par les mairies.

Toujours concernant les actions sociales provenant de l'environnement extérieur, les acteurs dont l'intervention aux côtés des *zémidjan* a été le plus remarquable au cours des dernières décennies sont les Centrales syndicales. Censées être aux dépens des organisations faïtières des travailleurs formels, elles se sont engagées avec les *zémidjan*, tel qu'on a pu le constater dans leur dynamique organisationnelle. Deux responsables de centrales syndicales ont avoué que c'est l'imminence d'opportunités de financements de projet au profit des taxis-motos provenant des leurs partenaires extérieurs qui a motivé l'engagement de leurs centrales dans la syndicalisation d'association de *zémidjan* existant pour en faire des syndicats affiliés. Après que ces opportunités ont été captées et que les leaders de *zémidjan* ont été impliqués dans l'acquisition et la gestion, ces leaders ont pris des initiatives propres de projets avec leur syndicat, sous le couvert et l'encadrement des centrales, pour capter d'autres opportunités de financement. À l'instar des partenariats avec les organisations de la société civile (ONGs) et la collaboration avec les services techniques de l'État (CNSR, DTT) par le biais de la

reconnaissance par la mairie, l'affiliation avec les centrales syndicales est devenue une source d'acquisition d'actions sociales pour les organisations de *zémidjan*.

Par ces canaux, les interventions financées par les institutions de Bretton Woods, le PNUD, le BIT, les coopérations bilatérales (Coopérations Suisse, Néerlandaise, Belge, Danoise, Française, etc.) ainsi que par le biais des partenariats entre les institutions béninoises et celles des pays du Nord (Fondations, Confédérations syndicales, ONGs, etc.) ont visé l'amélioration des conditions de vie et de travail des petits entrepreneurs individuels (Davodoun, 2006) auxquels les taxis-motos sont éligibles.

Par leur nature, certaines interventions entrent dans le cadre de l'appui à l'autonomisation des travailleurs. Cet axe couvre les nombreux projets de soutien à l'entrepreneuriat. Dans la variété d'activités réalisées, on peut citer le renforcement de capacités financières à travers les mécanismes de prêts sans intérêt pour l'acquisition de moto dans plusieurs villes. Il y a eu également, pour ceux de Cotonou et environs, l'installation à la bourse du travail d'une centrale d'achat des pièces de rechange de première nécessité des motos en vue de l'approvisionnement à des coûts réduits, avec l'appui du syndicat belge la Fédération Générale du Travail de Belgique. En vue du renforcement institutionnel des organisations, des soutiens leur ont été apportés un peu partout pour la mise en place d'activités génératrices de revenus complémentaires (appui aux coopératives de conducteurs de *zémidjan*, construction de locaux mis en bail, etc.).

L'appui à la professionnalisation représente un deuxième axe autour duquel on peut rassembler d'autres types d'interventions. Les campagnes de formation des conducteurs pour l'obtention du permis de conduire (Fondation Paul Gérin du Canada, syndicats belges, etc.) et par les structures techniques étatiques. Le Centre National de Sécurité Routière (CNSR) est une structure étatique qui finance des ONGs partenaires pour mener les activités de sensibilisation et de formation sur les règles de la circulation routière. En 2016, ces ONGs partenaires étaient au nombre de sept⁶⁹ parmi lesquelles l'ONG *Alinagnon* dont les activités de formation ont débouché sur l'obtention du permis de conduire de plusieurs centaines de bénéficiaires. Sur la sollicitation des mairies, des hangars ont été construits sur les parcs de stationnement à Cotonou et Parakou par des partenaires privés principalement les réseaux de télécommunication mobile

⁶⁹ Entretien avec personne ressource, Ex DG de la CNSR, Cotonou, le 05 septembre 2018.

Moov et MTN. Les dons de blouse et de casque par divers acteurs institutionnels dans toutes les localités sont autant d'actions qui entrent dans ce cadre de la professionnalisation.

Les actions de sensibilisation sur la sécurité au travail sont développées depuis plusieurs décennies. Un peu plus récemment, des initiatives d'accompagnement des travailleurs non formels à intégrer des mécanismes d'épargne afin de bénéficier de la sécurité sociale sont soutenues par les PTF et les syndicats. Il est vrai que l'État a mis en place, depuis 1999, la Caisse Mutuelle de Prévoyance Sociale (CMPS) au profit des travailleurs informels ne disposant d'aucune protection sociale. Pour faciliter l'adhésion des conducteurs de taxi-moto, des Centrales Syndicales (UNSTB et COSI précisément) ont mis en place des mécanismes plus adaptés. Du point de vue des responsables de ces centrales, il s'agit en réalité de mécanisme qui facilite la transition des *zémidjan* qui en bénéficient de l'informel vers le formel.

Un dernier axe non moins important est la mise en place de mutuelles de santé et des actions visant l'amélioration de la couverture sanitaire qui ont été visibles dans les interventions obtenues des PTF. Des organisations sur certains parcs et dans plusieurs villes ont surfé sur cela pour avoir des effectifs de membres plus importants.

Pour ce qui est de la répartition géographique de ces actions, la plupart des interventions sont focalisées sur Cotonou. Parakou a pu être touchée par quelques-unes, Natitingou en a eu beaucoup moins tandis que Kandi est resté entièrement en marge. La multiplicité des acteurs qui interviennent a introduit de nouvelles pratiques chez les acteurs de *zémidjan* en vue de capter le maximum de profit de ces opportunités extérieures.

8.1.1.3. Double stratégie de captage des ressources de l'action sociale

Il a été observé sur le terrain que parmi la multiplicité de pourvoyeurs d'actions sociales, les ONGs et les centrales syndicales sont les plus en vue dans la position d'intermédiaires pour les interventions des bailleurs de fonds en direction des *zémidjan*. La possibilité de faire bénéficier aux organisations de *zémidjan* de telles interventions ont été des moyens de négociation utilisés par des centrales pour les syndiquer. Les centrales se retrouvent parfois en concurrence pour enrôler une organisation et cela se décante bien souvent sur fonds de marchandage. Le cas de l'UCOTAC tiraillé entre la CSA-Bénin et l'UNSTB au moment de sa transformation d'association en syndicat est raconté ici par un ancien responsable.

« L'UNSTB était la centrale qui avait vraiment aidé pour la création de l'UCOTAC. Pas financièrement mais par rapport aux idées, le travail intellectuel. Ils nous avaient aidé à confectionner les textes. À un moment donné, il était question de nous affilier à une centrale.

Des camarades avaient pris contact avec la CSA-Bénin et moi j'ai pris contact avec l'UNSTB. De l'autre côté [celui de la CSA-Bénin], on leur a promis des motos, de l'argent. On leur a promis ciel et terre ; ce qui a fait que finalement les membres du bureau ont décidé qu'on s'affilie à la CSA-Bénin ».

Entretien avec leader de *zémidjan*, Cotonou, le 27 septembre 2016.

Le cas de la syndicalisation de l'UNACOTAMO par la CGTB est d'un type différent puisque la centrale a conduit de bout en bout le processus dans un but précis. Les récits des responsables de l'UNACOTAMO à l'époque reconnaissent que l'initiative est venue de la CGTB. Cependant, ils lient cet engagement à la volonté de la centrale de saisir les opportunités de financement de projets au profit des taxis-motos qu'elle a négocié auprès de ses partenaires belges. Ils justifient leurs affirmations par la réalisation de nombreux projets d'envergure quelques mois après la constitution du syndicat. Dans ces deux cas les associations qui ont adhéré à l'idée de se faire syndiquer en ont tiré profit.

La compétition entre les organisations de *zémidjan* dans la ville de Cotonou a pris plus d'ampleur avec l'entrée des centrales syndicales dans le jeu en raison de l'entrain des organisations à utiliser ce canal pour bénéficier des actions sociales. Naturellement dans cette ville qui focalise les partenariats d'actions sociales beaucoup d'organisations sont en relation d'affiliation avec les centrales. Chacune des sept centrales syndicales a au moins un syndicat de base de taxi-moto. Par exemple, la COSI-Bénin et la CGTB comptaient chacune deux syndicats de base en 2018. Il s'agit pour le premier du Syndicat National des Zémidjans du Bénin (SYNAZEB) et le Syndicat National des Conducteurs Zémidjans d'Abomey (SYNACOZ) puis pour le second de l'Union Nationale des Conducteurs des Taxis-Motos (UNACOTAMO) et l'Union pour la Défense des Conducteurs de taxi moto Zémidjan du Bénin (UD-COZEB). La CSA-Bénin comptait également deux syndicats de base, le SYNCOTAMOB et le SYNZAB, qui se trouvent dans la même ville de Parakou. Si les précédentes confédérations syndicales citées ont plusieurs syndicats de base qui prétendent concurremment à une représentation nationale, l'UNSTB quant à elle dispose d'une seule organisation, le Syndicat SYNAPROZEB, qui travaille à s'étendre au plan national en implantant des démembrements dans plusieurs autres villes en dehors de Cotonou (Calavi, Bohicon, Natitingou, Djougou, Bassila, Lokossa, Athiémé, Toffo).

La capacité de mobilisation de ressources externes est devenue un capital stratégique d'entretien de la position de leader et un capital de premier ordre d'accession à l'élite (chapitre VII). À partir de ce moment, le bon leader doit développer des partenariats capables d'aider

financièrement et/ou techniquement son organisation. Suivant cette logique, les leaders d'organisations se lancent dans la quête d'un plus grand nombre des partenariats, dans une lutte souvent acharnée, pour capter la rente que représentent les soutiens financiers et autres appuis techniques. Cela les amène à adopter ce qui est désigné par *dual approach* "la double stratégie" (Kaag, Vlaminck, & Assouma, 2016). Celle-ci consiste à constituer avec les mêmes membres à la fois un syndicat de base de taxis-motos affilié à une centrale syndicale et une association corporative de *zémidjan* régi par la loi 1901 ou encore une Organisation Non Gouvernementale. Les photos 5 et 6 suivantes prises au siège de l'UNACOTAMO, présentant les responsables de deux organisations siégeant dans la même enceinte et intégrant un même groupe de taxis-motos, affichent la présence de la double stratégie.

Photo 5 : Tableau de présentation du Bureau de l'UNACOTAMO



Photo 6 : Tableau présentant le Bureau Exécutif de la Mutuelle Santé Alafia



Sources : Assouma K, décembre 2015.

L'Union Nationale des Conducteurs de Taxi-Moto (UNACOTAMO) association corporative à l'origine, muée ensuite en syndicat affilié à la CGTB, a créé une mutuelle de Santé et d'épargne dénommée Mutuelle de santé Alafia d'Abomey-Calavi. La mutuelle reçoit l'appui de l'ONG Actions pour la Protection Sociale (APROSOC/Bénin). Pour des besoins d'effectif, les membres de la mutuelle sont élargis au-delà de ses membres de UNACOTAMO. Bien qu'on puisse s'apercevoir sur ces photos que la structure dirigeante de la mutuelle est composée de

responsables différents de ceux du syndicat, les deux organisations partagent le même siège et une grande partie de leurs membres. En somme, pour le cas d'espèce de l'UNACOTAMO, la double stratégie offre la possibilité à ses membres de bénéficier en tant que syndicat des interventions provenant des partenaires de la CGTB, tels que le centre de santé construit à leur profit, les interventions de la mairie et du gouvernement (Marchais, 2009). Parallèlement, ils bénéficient des interventions qui leur viennent des partenariats directs avec les PTF par le biais de la mutuelle.

Dans la même optique qui vise à maximiser leurs intérêts, il a été observé que des *zémidjan* individuels développent une double stratégie. À leur niveau, il s'agit d'être membre de plusieurs différents types d'organisation à la fois. Par exemple, appartenir à un syndicat et également à une mutuelle de crédit ou de santé ou encore à une coopérative de *zémidjan*, au sein d'organisations qui n'ont parfois aucun lien. Cette pratique accroît leur chance de bénéficier de plusieurs interventions. Elle est très courante à Cotonou où on enregistre le plus de diversité d'organisation.

Les leaders d'organisations ont affirmé que la nécessité de cette pratique, qui renvoie à une stratégie de captation de la « rente développementiste » (Olivier de Sardan, 1995), vient combler les déficits enregistrés progressivement dans la baisse des recettes internes. L'évitement que cela soit source de tension avec les membres confine les leaders dans un mutisme en laissant participer les membres n'ayant pas souscrit à leur cotisation à certaines activités avantageuses, telles que la participation à une caravane de propagande rémunérée. Toutefois, être en règle par rapport aux cotisations devient discriminant lorsqu'il s'agit de la participation des membres à certains projets structurants. Il a été observé au niveau du SYCOTAMOL et de UD-COZEB à Cotonou que la souscription régulière aux cotisations fait partie des conditions pour bénéficier de formations ou participer à un mécanisme de protection sociale obtenu par les organisations auprès de leurs partenaires.

Un aboutissement évident de l'utilisation de ces partenariats est qu'ils ont contribué de manière parallèle à l'ascension de la corporation à une position d'acteur qui peut contribuer autrement à la vie sociale. La contribution des ONGs paraît plus importante dans la participation des taxis-motos à la vie citoyenne, alors que les Centrales syndicales ont été plus actives pour leur intégration dans la vie syndicale. Au départ, ces actions visaient à apporter des aides sociales aux *zémidjan*. À l'arrivée, leur apport a donné de la visibilité à ces actions et révélé leurs potentialités à agir efficacement sur l'opinion publique. Vecteurs de communication, ils

prennent une part active aux actions en faisant valoir leur capacité de diffusion d'information dans la société. L'utilisation de ces atouts par leurs partenaires sociaux facilite leur transition dans la mobilisation sociale.

8.1.2. Position stratégique dans la mobilisation sociale

8.1.2.1. Vecteur de communication à plusieurs titres

Tous les groupes cibles de la recherche s'accordent sur la grande capacité et l'efficacité des *zémidjan* dans la diffusion de l'information. Leurs perceptions se résument dans l'idée que "tout sur le *zémidjan* est un moyen qui contribue efficacement à la capacité de vecteur de communication". Cette opinion corrobore la conclusion de Guézéré (2012 : 69) que les *zémidjan* passent pour des incontestables agents de propagation d'information.

D'après plusieurs anciens conducteurs, les PTF (à travers les ONGs intermédiaires de mise en œuvre de leurs interventions) auraient eu en premier l'idée d'utiliser les dossards des *zémidjan* pour porter des messages de sensibilisation en direction de leurs pairs. Les résultats de l'expérience ont atteint des proportions inattendues. Car le message sur le dossard de la blouse d'un conducteur suscite la curiosité de ses pairs et nourrit des discussions sur les parcs et dans les autres espaces de regroupement. En dehors de la corporation, le passager qu'il remorque, pour peu qu'il puisse le lire ou le décoder, reçoit le message. Il a l'opportunité de mener une discussion sur le message avec le conducteur le temps de sa course. Sans remorquer de passager, dans la circulation, le message est à la portée des regards indiscrets qui captent l'information sur ce dossard qui sort de l'ordinaire. Ce canal de diffusion d'information a été vite approprié par les spécialistes de la communication et du marketing qui y ont trouvé un moyen efficace d'impacter la société. Les dons récurrents de blouse portant des messages des pseudo-mécènes à des groupements de conducteurs de taxi-moto visent en retour la propagation de leur message dans la société.

Malgré le changement relatif à cet autre atout de leur potentialité de communication, il mérite d'être évoqué que, avant les actions répressives des cinq dernières années visant l'obligation d'immatriculation de toutes les motos en circulation au Bénin, il était fixé à l'emplacement de la plaque d'immatriculation derrière la moto un petit écriteau qui faisait partie des attributs *zémidjan*. Tout comme le dossard, l'écriteau servait parfois de petit panneau de message qui a sur le passager et les autres usagers de la rue le même effet que les messages sur le dossard. C'est, dans une moindre mesure, pareil pour le fanion accroché au rétroviseur ou l'affichette accrochée à l'arrière de la moto pour une propagande.

Les conducteurs de taxi-moto sont renommés pour être des distillateurs de toute sorte de blague en vue d'égayer le trajet de leur client. La plaisanterie est souvent choisie à volonté pour introduire un sujet de discussion. Ils ajustent leurs argumentaires en tenant compte de la longueur et du temps du trajet pour passer l'essentiel de leur message et recueillir, si possible, l'opinion du passager. Il n'y a pas de limite sur les thématiques couvertes par leurs discussions. Elles partent de sujets de la vie privée à la politique internationale bien que l'actualité socio-économique et politique nationale soit leur centre d'intérêt. Quoi que leur temps de travail ne leur donne pas la possibilité de consacrer du temps à la télévision et à la radio, les opérateurs de *zémidjan* férus d'information ont développé des habitudes d'accès rapide à l'essentiel de l'actualité. Les plages horaires, d'un quart d'heure environ en semaine de travail, consacrées à la revue de presse écrite en langue locale sur les radios sont les moments de grande audience des taxis-motos. Les attroupements momentanés des conducteurs de *zémidjan* autour des kiosques et les lieux où sont diffusés par des appareils amplifiés ces émissions constituent des moments particuliers de la journée de beaucoup parmi eux. En une demi-heure au maximum passée sur les lieux, ils ont une rencontre avec des collègues, ils reçoivent l'actualité du jour, commentent les faits saillants entre eux, se font leurs propres opinions et reprennent leur journée de travail avec de la matière pour alimenter leurs échanges avec les passagers et leurs homologues tout au long de la journée.

La quête de l'information d'actualité s'explique aussi par leurs attroupements réguliers autour des kiosques à journaux où, sans qu'ils n'achètent presque jamais les journaux, décryptent les titres, feuilletent quelques pages pour capter les informations d'un ou deux articles pour ceux qui sont lettrés, et commentent de long en large l'actualité. Cette mobilisation autour des kiosques pour décrypter et relayer les informations est observée dans plusieurs pays et présente dans les principales villes du Bénin. Sa contribution dans l'implication des *zémidjan* au débat citoyen a été analysée par Hinnou (2016) dans la ville de Lokossa, une ville secondaire du sud-ouest Bénin. Le résultat auquel il est parvenu est que cela encourage la prise de la parole autant sous la forme de participation citoyenne que de participation politique ou encore du contrôle citoyen de l'action publique (p.109). Ceci est valable pour toutes les villes étudiées.

L'ensemble de ses atouts de communication fait du *zémidjan*, plus qu'un simple panneau publicitaire ambulant mais un canal d'information, de sensibilisation voire de médiation qui véhicule l'information et mobilise les masses.

8.1.2.2. Participation active à l'action citoyenne et au marketing social

Selon Rakotovololona, (2008 :17), « la mobilisation sociale est un processus utilisant la communication pour rallier à l'action un grand nombre de personnes notamment la société civile afin de réaliser un but social commun à travers les efforts et les contributions de tous ». Elle explicite cette définition de la mobilisation sociale pour l'action sociale en précisant qu'elle consiste à agir en commun, au même moment, dans un mouvement d'ensemble qui implique les bénéficiaires. L'Organisation Mondiale de la Santé (2015 : 6) recommande qu'elle vise le renforcement de la participation communautaire afin d'assurer la pérennité et accroître la capacité d'initiative des bénéficiaires. Pour atteindre ce but, l'utilisation des moyens de communication de proximité doit être de mise. Le *zémidjan* s'étant avéré à la fois un acteur social de proximité et un vecteur de communication, avec des potentialités d' « émetteurs et outil de communication » (Di Méo, 2010, cité par Guézéré, 2012 : 69), il s'est imposé comme un moyen d'action efficace dans la mobilisation sociale.

Un cas assez évocateur des taxis-motos dans cette posture est celui de l'Association des Conducteurs de taxi-moto pour la lutte contre le SIDA (AC-SIDA). L'organisation a été créée en 2005 avec l'appui de l'ONG Racines, un PTF intervenant dans la promotion de la santé, l'accès aux soins médicaux et l'accompagnement psychologique et social des personnes vivant avec le VIH/SIDA. Cette initiative va dans le sens d'associer, dans un premier temps, la communauté des *zémidjan* à la mobilisation sociale dont elle est la cible dans les actions de lutte contre le VIH/SIDA menées par l'ONG afin de mieux les atteindre. Dans un second temps, elle vise à utiliser cette communauté comme acteur dans la mobilisation des autres groupes sociaux. Cela est clairement énoncé dans la déclinaison de l'objectif de AC-SIDA par son conseiller, Lemale Agbohessou : « On s'est fixé des objectifs : réduire le fossé d'ignorance au sein de la corporation et partir des *zémidjan* pour atteindre l'ensemble de la société »⁷⁰. Cette ambition semble être sur la bonne voie. Le portrait du conseiller et la description des actions de l'organisation sur le terrain présentés dans l'article de IRIN/PlusNews suffisent pour s'en convaincre.

Le surnom « Monsieur SIDA » par lequel Lemale Agbohessou est désormais identifié par ceux qui le reconnaissent est la preuve d'une connaissance de ses actions sur le terrain. Parmi les nombreuses actions mentionnées avoir été réalisées sur le terrain, il y a les séances quotidiennes

⁷⁰ Article publié en ligne par IRIN/PlusNews le 25/03/2008, consulté le 13 novembre 2018 à 11h25, <http://www.irinnews.org/fr/actualit%C3%A9s/2008/03/25/les-z%C3%A9midjans-roulent-contre-le-sida>

de discussions de groupe au sujet du SIDA animées sur le parc du Port Autonome de Cotonou pour la sensibilisation de ses collègues. La majorité des participants constitue des relais de l'information en arborant des blouses de travail portant au dossard le message de la campagne de sensibilisation : « Faire son test de dépistage, c'est aussi lutter contre le sida ». Les statistiques du nombre de cibles touchées les premières années, de 2005 à 2007, et la proportion ayant effectivement fait le dépistage sont assez élogieuses :

« "En 2005 à travers la ville de Cotonou, nous avons touché près de 2000 *zémidjan* et 300 ont fait effectivement le dépistage, dont 52 séropositifs et deux cas de décès", a noté M. Agbohessou. De septembre 2006 à septembre 2007, les actions ont touché au moins 6000 *zémidjan* à Cotonou. Au cours de cette même période, les dépistages ont permis de recenser 281 cas de séropositivité dans le milieu ».

IRIN News, 2008, The New Humanitarian : "Les *zémidjans* roulent contre le sida", consulté le 31 Novembre 2018 à 11 :18 AM

Fidèle à leur rôle de relais d'information, les conducteurs formés lors des sensibilisations portent le message de la campagne à l'adresse des clients. Une évaluation d'une moyenne de 40 clients transportés par *zémidjan* par jour a été faite par les acteurs pour montrer l'impact de l'action de l'ensemble des *zémidjan* formés. Les séances grand public tenues dans des lieux publics font également partie des actions d'Information-Education-Communication (IEC) de AC-SIDA à l'endroit de toutes les couches sociales. L'animation lors de ces séances se fait par des projections vidéo, des sketches joués par les *zémidjan*, et autres techniques de communication sur les IST et le VIH/SIDA. Quelques témoignages de personnes non-*zémidjan* touchées ont attesté l'efficacité des interventions de l'organisation.

Cette potentialité a été sollicitée par des organisations de la société civile pour la mobilisation sociale au profit d'autres groupes cibles de leurs interventions. Les taxis-motos ont de la sorte eu des participations remarquables dans le marketing social en devenant les principaux animateurs des caravanes de sensibilisation. Vêtus de leurs blouses traditionnelles ou habillés en uniforme de circonstance, ils ne tarissent pas d'imagination pour capter l'attention afin de transmettre leur message. Les précédents atouts de communication décrits sont également exploités à cette fin. Les reliques de leur contribution à de telles interventions sont les divers messages encore déchiffrables au dossard de blouse, autant vieille que récentes, dont certains rappellent : "Une goutte de sang pour sauver des vies" ; ou interpellent par : "J'ai fait mon test de dépistage, et toi ?". Ces deux messages de campagne de sensibilisation pour le compte du Programme National de Lutte contre le VIH/SIDA. Il y a une bonne diversité de message dans le genre pour des causes autant diversifiées que de cibles visées et de partenaires porteurs des

initiatives. On peut lire, entre autres : "Toutes les filles à l'école" ; "Le cancer du sein se guérit lorsqu'il est dépisté tôt" ; "boutons la polio hors d'Afrique", etc.

Par réciprocité dans la mobilisation sociale, les organisations de *zémidjan* prennent donc une part active aux initiatives de leurs partenaires pour des actions citoyennes qui sortent du cadre corporatiste. Ce que les leaders d'organisation justifient par une participation aux initiatives de défense de l'intérêt national a renforcé, d'un côté, leur participation à la vie syndicale par leur engagement aux côtés des centrales syndicales, et d'un autre côté, leur participation à la vie citoyenne par leur présence dans les activités des organisations de la société civile. Ainsi, les acteurs de *zémidjan* ont déclaré qu'ils participent à des manifestations initiées par d'autres corporations pour défendre leurs intérêts légitimes lorsque leurs centrales syndicales leur font appel. Ils en font de même face aux sollicitations des organisations de la société civile sans besoin d'avoir un lien structurel avec celles-ci, lorsqu'ils comprennent la pertinence de l'action envisagée pour la communauté. Les expériences sur ce plan varient quelque peu suivant chacune de nos localités de recherche.

À Natitingou, ces rapports sont enregistrés avec les organisations de la société civile. En 2011, dans le cadre du Comité de Développement de Natitingou, les conducteurs de taxi-moto ont été associés à des manifestations de protestation menées pour exiger la réalisation des infrastructures prévues dans le cadre de la fête de l'indépendance. Bien que le comité fût dirigé par un acteur syndical, Kassa Mampo actuel Secrétaire Général de la Confédération syndicale des travailleurs du Bénin (CSTB), les leaders de *zémidjan* de la localité ont clarifié leur adhésion à l'initiative, d'une part, parce qu'il agissait au nom du comité de développement local qui les a approchés pour expliquer les objectifs visés. Par ailleurs, parce que l'une des principales revendications, l'aménagement du réseau routier, allait contribuer sensiblement à l'amélioration de leurs conditions de travail. Les taxis-motos avaient été les plus nombreux dans cette manifestation mémorable de ces dernières décennies dans la ville. Sur sollicitation des autorités administratives de la même ville ou des ONGs de femmes balayeuses, les conducteurs de taxis-motos participent à des séances de salubrité à la mairie ou sur les voies publiques. Du côté de leurs homologues de Parakou et Kandi, c'est autour des organisations des travailleurs d'autres corporations, en particulier les syndicats de travailleurs formels, qu'ils se mobilisent pour les soutenir dans des actions de revendication de l'amélioration de leurs conditions de travail. Le soutien des *zémidjan* de Parakou a été sollicité par les agents du Complexe Textile du Bénin (COTEB) pour l'organisation d'une marche de protestation. Ceux de Kandi, quant à eux, ont répondu à l'appel des agents de la Compagnie Cotonnière du Bénin

(CCB) pour les soutenir dans leurs revendications. A Cotonou, on retrouve les deux cas de figure. La participation des organisations de *zémidjan* aux côtés de centrales syndicales pour leurs protestations publiques est régulière autant que leur présence dans la mobilisation sociale des initiatives des organisations de la société civile.

Sur la participation des *zémidjan* aux questions d'intérêt général, on ne saurait occulter leur contribution à faire face aux problèmes de sécurité publique. Au-delà de leur relation potentiellement conflictuelle, les leaders d'organisation de taxis-motos collaborent avec les forces de l'ordre (police, gendarmerie et sapeurs-pompiers) pour les aider à relever les défis sécuritaires en donnant l'alerte, en fournissant les renseignements fiables, voire un appui spontané en ressource humaine dans certains cas. Les *zémidjan* donnent des informations aux forces de l'ordre qui l'utilisent pour la sécurité publique.

L'efficacité avérée des acteurs de taxi-moto dans le marketing social a facilité leur transition vers la publicité et le marketing commercial. Dans les conditions de recherche de fonds alternatifs pour renflouer leurs caisses, les organisations taxis-motos saisissent avec entrain les opportunités de sollicitations à des fins de publicité par divers types d'opérateurs (opérateurs privés, publics et parapublics, organisations de la société civile, etc.). Dans ce cas, les dons d'étrennes (blouse, casquettes, casque, etc.) voire de simples collations ne sont pas suffisants pour leur contribution aux activités de propagande. Leurs prestations sont payantes. Un marché est ouvert et les termes de la collaboration sont négociés et conclus à l'avance. Le nombre de *zémidjan* désiré, le temps de la prestation, l'itinéraire à parcourir dans les cas d'une caravane ou une marche, et d'autres détails nécessaires pour s'accorder sur le coût unitaire par conducteur et le coût total de la prestation.

Au sein des organisations, une telle demande de collaboration est considérée comme un marché gagné par les membres du groupe ayant servi d'intermédiaires qui peuvent être associés aux leaders d'organisation qui mènent les négociations avec la partie requérante. Cette dernière préfère négocier avec les organisations aux fins d'avoir à faire à une personne morale pour ne pas se faire escroquer par des conducteurs individuels qui peuvent disparaître facilement sans honorer leur engagement. La rémunération des membres participant à l'activité par les négociateurs se fait à un taux légèrement à la baisse du coût unitaire négocié. Un pourcentage, généralement pas très important, est destiné à la caisse de l'organisation. La rémunération perçue par participant pour une activité d'une journée varie entre 2000 F et 5000 F. Les taux les plus élevés sont pratiqués à Cotonou (ils sont réguliers autour de 5000 F et 4000 F) alors

que à Natitingou et Kandi ces taux semblent plafonnés à 2000 F. Les activités exécutées dans ces genres de contrat sont des parades à travers les villes par des caravanes motorisées aux couleurs d'une structure et d'un produit dans un but publicitaire. Il a été observé que dans d'autres cas les organisations reçoivent des dons de matériels de travail avec des effigies (blouse, casques, casquette, etc.). Il n'y a pas, en ce moment, de facture à honorer par le donateur. Seulement qu'il n'aura pas droit à une activité publicitaire de masse. Chaque conducteur bénéficiaire du don pourra l'utiliser à sa guise.

Eu égard à ce qui précède, les pratiques d'entraide et de solidarité immanentes aux organisations de taxis-motos à la rencontre de l'action sociale en leur faveur ont révélé leurs potentialités d'acteur et d'outil de mobilisation sociale. La position sociale dans laquelle cela les a hissés a densifié leurs relations sociales et a propulsé leur transition dans l'action citoyenne pour s'investir de manière efficace dans le marketing social et la publicité. C'est à travers ce processus, à la fois passif et actif, que les *zémidjan* ont constitué une force sociale. Comment cette force sociale a-t-elle opéré son intrusion dans le champ politique ?

8.2. INTRUSION DE LA FORCE SOCIALE DANS LE CHAMP POLITIQUE

Tel qu'il a été mentionné au chapitre I, le rétablissement en 1990 de la désignation des dirigeants politiques par voie électorale a créé à juste titre l'attrait des acteurs politiques pour les différentes forces sociales pouvant contribuer à leurs élections. Dans cette optique, les *zémidjan* par leur effectif représente un potentiel électoral intéressant. De plus, l'exploitation de la force sociale qu'ils constituent est perçue par les acteurs politiques comme un atout dans la conquête et la gestion du pouvoir politique. En retour, les acteurs de *zémidjan* conscients de leurs potentialités entrevoient des fenêtres de partenariats profitables à leur corporation et pouvant contribuer au renforcement de leur position sociale. Hinnou (2016 : 106) précise à cet effet que :

« les zémidjan [...] ont compris qu'ils peuvent jouer un rôle dans l'histoire politique locale et nationale en poussant les gouvernants à rechercher des solutions aux problèmes sociaux. [...] Leurs prises de parole contribuent quelque peu au changement du mode de gouvernance et impactent le processus d'énonciation des décisions politiques ».

Ce double enjeu a alimenté les dynamiques d'intrusion de la corporation de taxis-motos dans le champ politique. En toute logique, le corporatisme porté par une organisation de travailleurs doit être de manière idéale sous-tendu par une vision politique clairement définie et affichée. L'existence d'une idéologie politique connue des leaders et des membres facilite l'orientation de l'action et le choix des stratégies. Cette précision est une objection à la perception

communément partagée dans l'opinion publique de la distanciation nécessaire et indispensable que les organisations corporatistes ont le devoir d'observer vis-à-vis du monde politique, qui a été rencontrée de manière itérative et persistante chez tous les groupes cibles tout au long de notre terrain sans que cela ne se réfère à une norme précise. Dans l'histoire de l'État du Bénin en construction, les organisations de travailleurs se sont très tôt engagées politiquement. Depuis la période précoloniale cette relation entre les milieux de travail et politique demeure. Cependant, il faut faire la démarcation entre un lien politique et un lien partisan qui pourrait travestir l'action corporatiste. Dans le cas particulier de la vie corporatiste des *zémidjan*, les deux situations coexistent et se reflètent dans leur présence dans l'espace politique.

8.2.1. Organisations de travailleurs et espace politique au Bénin

8.2.1.1. Organisations des travailleurs comme tremplin de la mobilisation politique

Dans l'histoire du Bénin, l'implication des organisations de travailleurs dans les luttes politiques datent des premières années de la construction de l'État (UNSTB, 2009 ; Dossou, 1981). Leurs relations étroites avec les acteurs politiques et leur participation active dans les luttes de décolonisation a expliqué la présence des leaders syndicaux dans les instances dirigeantes du pays au lendemain de l'indépendance (Assouma, 2018 : 432), dans la même optique que ce qui a été observé par Sahra Ryklief (2012) dans la plupart des pays colonisés de l'Afrique Sub-Saharienne. Ces pratiques se sont perpétuées au lendemain des indépendances avec les syndicats (Chabi-Imorou, 2010 ; Adégbidi et Agossou, 1997) et se sont étendues aux organisations de travailleurs informels de manière plus fluide depuis la réinstauration du système de multipartisme en 1990 (Prag, 2010).

Dans un pays à forte pluralité ethnique où les clivages ethniques influencent le comportement de vote, les acteurs politiques au Bénin utilisent le soutien des organisations corporatives comme passerelles pour contourner cette difficulté. L'analyse de la situation proposée par Tiburce Adagbè (2017), dans la publication de ses mémoires pour documenter son expérience dans la participation au processus d'accession du président Boni Yayi à la présidence de la république en 2006, en donne une bonne explication.

« L'apport de ces mouvements dans la mobilisation politique pro-Yayi pour les élections présidentielles de 2006 vaudrait bien une thèse de doctorat en science politique. Car autant que la religion, ces mouvements corporatistes étaient également des passerelles qui permettaient aisément à l'image du candidat de transcender les barrières identitaires basiques que sont la région et l'ethnie. Le Creuset National pour l'Éducation (CNE) que dirigeait mon frère aîné Albert, pouvait par exemple prêcher le "Yayisme" avec la même facilité dans le Couffo, fief de Bruno Amoussou, qu'à Malanville. C'est au sein de ces mouvements politiques corporatistes

que s'exprime sans complexe l'engagement politique des leaders syndicaux les plus en vue du moment. Nous avons le soutien d'une flopée de ces mouvements. Les plus actifs à part la CNE, étaient, par exemple, le Mouvement des Dockers pour la victoire de Yayi Boni, le mouvement des zémidjans acquis à la candidature de Yayi boni, le mouvement des femmes des marchés du Bénin présidé par l'épouse de Yacoubou Bio Sawé, le mouvement des praticiens hospitaliers pour la victoire de Yayi Boni, et ma mémoire en oublie certainement de plus remuants. »

Adagbè T., Mémoire de chaudron, numéro 60, publié en Avril 2017.

Ce témoignage montre que la coopération entre les acteurs politiques et les organisations de travailleurs concerne une grande diversité de corporations. Il confirme la présence des *zémidjan* sur la scène politique. Les dénominations des mouvements évoqués dans cet extrait montrent qu'ils sont créés pour la circonstance, le temps d'une élection. Cependant nos données de terrain montrent que ces rapports ne sont pas toujours de ce genre. Ils sont également structurels. Dans le chapitre précédent, il a été évoqué la transformation des mouvements politiques des *zémidjan* en syndicat à Parakou et Cotonou. L'entrée des *zémidjan* dans l'arène politique s'est opérée progressivement dans le temps.

8.2.1.2. Engagement politique et action partisane des taxis-motos

Il faut rappeler que les manifestations de désaccords pour les paiements de taxes ont été le point de départ de la mobilisation des *zémidjan* sur les politiques publiques. Centrées sur les revendications de leur implication dans l'élaboration des politiques touchant à leur activité et leur rôle central dans leur mise en œuvre, l'expression de leur volonté d'engagement politique a abouti à leur contribution à la politique locale. L'aboutissement de ces initiatives collectives a orienté leurs interactions avec les représentants de l'État dans le sens de la collaboration. Elle passe par des négociations sur les aspects d'insatisfaction pour rendre les politiques souples à la corporation et faciliter l'opérationnalisation des décisions de l'État.

Cette dimension politique corporatiste a connu une seconde étape avec la création des organisations. Visant à mieux encadrer leurs actions collectives, la constitution en association corporatiste et en syndicat pour la défense de leur cause commune a implicitement donné un sceau formel à l'extension de cet engagement politique avec des tentatives de mettre en réseau la corporation à l'échelle nationale. Cette étape a inauguré au début des années 1990 le processus de reconnaissance administrative désirée par les acteurs et entériné par le gouvernement du Président Nicéphore Soglo en 1992. Cette reconnaissance administrative a eu des conséquences énormes dans la perception des *zémidjan* sur leur statut social de travailleur et de la liberté de jouissance de leurs droits civiques. Du point de vue des acteurs, cela a été un autre pas franchi car la reconnaissance administrative a apporté un autre type de légitimation à

leur statut social ; ce qui a consolidé leur force sociale. La contribution de leur mobilisation collective à l'obtention d'une réglementation de reconnaissance adaptée aux conditions du grand nombre de *zémidjan* a renforcé leur conscience collective sur leur capacité d'influence politique réelle. La force sociale qui jusque-là est formellement mise au service de l'action sociale, la citoyenneté puis de l'action commerciale peut dorénavant, avec beaucoup moins d'appréhension, se mettre au service des acteurs politiques dans un but premier de tirer un meilleur profit pour la corporation. Le risque dans la perception des opérateurs de taxi-moto résidait dans la nature confuse de l'étiquette informelle accolée à leur activité qu'ils n'arrivaient pas à situer entre l'illégal et le prohibé. Dans la mesure où sous le régime du parti unique la distance avec l'activité partisane leur a permis de jouir du laisser-faire pour exercer leur activité, les organisations ont été dans la même posture au cours de ces toutes premières années de l'ère démocratique. De l'opinion des leaders d'organisations de Cotonou à l'époque, cette reconnaissance administrative a été une carte blanche pour agir dans tous les champs de la vie sociale, y compris le champ politique à l'instar des syndicats des travailleurs formels. Pour les leaders d'organisations des autres villes qui ont presque tous négocié avec l'administration locale leur reconnaissance avant leurs homologues de Cotonou, la perception de l'opportunité partisane a été moins forte. L'engagement de la corporation dans l'activisme politique s'est donc manifesté différemment et à des échelles de temps variées.

Entre-temps, sur la scène politique à Cotonou, en harmonie avec la ferveur de l'environnement socio-politique nationale du retour à la démocratie, les groupes de soutien partisans de *zémidjan* participaient à l'animation de la vie au sein des formations politiques ensemble avec les autres couches sociales. Dans les conditions d'émergence précédemment décrites (voir 6.2.2.3.), de petits regroupements partisans sous diverses dénominations : "Amicale de *zémidjan*" de telle formation politique ou "Groupe des *zémidjan*" pour l'élection de tel candidat étaient présents sur la scène politique. Mais cette présence était en toute discrétion de relation avec les organisations corporatistes existantes notamment l'UCOTAC, l'unique organisation locale jusqu'à la veille de la pré-campagne des élections législatives de 1999.

La première initiative de rapprochement des acteurs politiques avec les leaders d'organisations corporatistes a été autour du projet appelé "La Fondation *zémidjan*" vers la fin du mandat du président Nicéphore Soglo en 1995. Initié par le ministre des travaux publics et des transports, George Guédou, l'idée de mobilisation de 27 000 000 000 FCFA au profit de leur reconversion professionnelle a séduit la corporation. Les leaders de la corporation de l'époque ont admis que cet argument, qui a été une des rares attentions au profit de leur corporation qui se sentait

délaissée par les décideurs politiques, a été un appât les ayant motivés à soutenir le projet. Car les visées électoralistes de l'initiative sont apparues dès qu'ils ont été conviés à soutenir la candidature du président Soglo pour le renouvellement de son mandat afin de permettre la réalisation du projet. Lors des séances organisées par les préfets Comlan Ahlinvi puis Emmanuel Tossavi à cette fin à la salle de réunion de la préfecture de Cotonou, leur présence était sous la coloration de *zémidjan* militants de la Renaissance du Bénin (le parti du président Soglo). Cela a davantage alerté les leaders sur le but réel du projet mais ils étaient devant le fait accompli. « C'était un truc où on nous parlait de fondation. On voyait que c'était du bluff mais on était déjà trop avancé dedans », explique un des leaders⁷¹. Le forum baptisé "journée nationale du *zémidjan*" organisé pour lancer le projet en février 1996 a réuni plus d'un millier de *zémidjan* représentant les organisations de tous les départements du pays (Gibigaye, 2005 : 41). De mémoire des acteurs de la corporation, cette première activité officielle exclusive des organisations corporatistes a eu une très forte coloration politique à quelques semaines de l'élection présidentielle et a été fortement médiatisée. L'engagement des leaders de *zémidjan* de Cotonou s'est poursuivi dans la campagne du président Soglo jusqu'à l'élection qu'ils ont perdue contre le président Mathieu Kérékou en mars 1996.

Dès l'installation au pouvoir du Président Kérékou, il y a eu des exhortations internes et externes pour que les leaders de l'UCOTAC, seule organisation à l'époque dans la ville, fassent les démarches pour prendre contact avec le nouveau président. Mais rien n'y fit avant l'invitation de la corporation par le Président de la république en 1997. Cette première invitation des taxis-motos sur l'esplanade de la présidence était pour leur annoncer le projet manioc qui ambitionnait de reconvertir professionnellement tous les conducteurs de taxi-moto dans la production agricole de manioc. Le chapitre VIII reviendra un peu plus en détails sur le déroulement de cette rencontre. L'annonce du Président Kérékou a été jugée désobligeante par la corporation qui a manifesté sur place son mécontentement. Le président est revenu sur ces pas pour expliquer sa démarche à ses hôtes, mais apparemment cela n'a pas suffi puisque les prises de position par les leaders d'organisation se sont poursuivies sur le terrain. Le Chef de l'État a rappelé les leaders afin de solliciter leur intermédiation pour apaiser leurs membres en colère. Avec le Président Kérékou, il y a eu ce premier contact et une première sollicitation mais cela n'a pas été particulièrement entretenu pour se prolonger vers une relation partisane.

⁷¹ Entretien, leader d'organisation de *zémidjan*, Cotonou, le 24 septembre 2019.

Quelques mois plus tard, le 08 mai 1998, le premier ministre du gouvernement Kérékou, Adrien Houngbédji, démissionne. Son parti, le Parti du Renouveau Démocratique (PRD), se positionne dans l'opposition et organise sa préparation des élections législatives prévues un an plus tard. Les responsables locaux du parti à la recherche de soutien dans le rang des taxis-motos ont démarché les leaders de l'UCOTAC. Le contact a été établi et un accord de principe du bureau du syndicat a été donné. Entre-temps, le Ministre de l'Éducation Nationale du gouvernement, Damien Zinsou Alahassa, prend aussi contact avec l'UCOTAC, par le biais du Secrétaire Administratif (SA), pour négocier son soutien. Le bureau du syndicat s'est réuni et a tranché à la majorité des membres pour le partenariat de l'organisation avec le PRD. Les tentatives du SA pour empêcher que le syndicat soit engagé publiquement dans un soutien partisan ont échoué. L'UCOTAC adopte donc pour la première fois une position affichée par une déclaration publique de soutien partisan d'une organisation corporatiste de *zémidjan* au Bénin.

Dans les autres villes, l'engagement des *zémidjan* dans la vie politique locale a débuté un peu plus tard. À Parakou, qui suit Cotonou dans la chronologie, c'est la préparation des élections législatives de 1999 qui a introduit le phénomène de regroupement de taxis-motos sous la bannière d'amicale soutenant les formations politiques. Sauf qu'ici ce regroupement a suivi un clivage structurant à la fois la vie associative locale et la vie politique nationale. En effet, les leaders ont affirmé que parmi les frustrations ayant justifié leur dissidence de l'association unique originelle ACVR/Z en 1997, il y avait la non prise en compte de leur opinion politique. De leur avis, les responsables de l'ACVR/Z avaient mobilisé discrètement la corporation pour soutenir lors des élections présidentielles de 1996 le candidat Mathieu Kérékou qui n'était pas leur choix. Le vote pour cette élection dans la ville ayant eu une connotation régionaliste nord-sud, les membres de l'association originaires du sud se sont donc sentis marginalisés dans la manœuvre de leurs leaders qui ont défavorisé leur candidat de cœur Nicéphore Soglo. En dehors de problèmes de gouvernance et de manque de reddition de compte déclarés, cela a été un déterminant important dans leur dissidence pour constituer le SYNCOTAMOB. Pour preuve, la grande partie des membres du syndicat est originaire du sud du pays dans cette ville qui est la métropole de la partie septentrionale du pays. Le clivage politique national a donc atteint la corporation au niveau local et se traduit par ce régionalisme corporatiste. À juste titre, les représentants locaux du parti la Renaissance du Bénin du Président Soglo, perçu à Parakou comme un parti du sud et ayant perdu l'élection présidentielle de 1996, sont entrés en contact avec les responsables du SYNCOTAMOB, un an après sa création, pour constituer un groupe partisan en vue des élections législatives de 1999. Compte tenu de l'option de syndicat adoptée

par l'organisation et des recommandations de la centrale syndicale, les leaders ont trouvé la parade pour s'engager sans porter ouvertement un coup à la crédibilité de leur engagement corporatiste. Ainsi, ils ont constitué avec les membres du syndicat un groupe politique dénommé Amicale des *zémidjan* RB de Parakou présidé par le Secrétaire à l'information du syndicat. Celui-ci a affirmé avoir travaillé en intelligence avec les responsables du syndicat et que toutes les décisions importantes de l'Amicale sont prises au sein du bureau. La parade utilisée par les leaders du SYNCOTAMOB est une reproduction dans le champ politique de la "double stratégie" utilisée par les organisations de taxis-motos dans l'action sociale. L'amicale a apporté son activisme politique au service du parti et a contribué à la victoire de son leader local, Moussa Cakpo, aux législatives de 1999. Le lien partisan s'est poursuivi aux élections présidentielles de 2001.

Le moment des premières élections communales et municipales a été celui de l'incursion véritable des acteurs de *zémidjan* dans l'animation de la scène politique à Natitingou et Kandi. Dans de moindres proportions qu'à Cotonou et Parakou, la constitution de groupe partisan de taxi-moto a été enregistrée à Natitingou. À Kandi par contre, la seule organisation assure le service de mobilisation pour la participation aux activités politiques des différents camps.

Somme toute, à diverses échelles temporelles de l'histoire politique nationale, selon les localités, les *zémidjan* ont fait leur entrée dans le champ politique sur sollicitation des acteurs politiques mais également sur prédisposition des acteurs de la corporation. De la participation ordinaire en tant que citoyen dans l'animation de la vie politique à l'activisme affiché impliquant directement les organisations corporatistes ou celui usant de stratégie de détour par des groupes partisans, le rôle discret des organisations a cédé place à une participation ostensible sur la scène politique. Toute chose qui participe à une instrumentalisation de l'espace corporatiste. L'instrumentalisation de l'espace corporatiste abordé dans cette sous-section renvoie donc au rôle des acteurs (organisations, leaders et membres) dans le champ politique, la nature des activités menées en partant des atouts mis en exergue dans la mobilisation sociale.

8.2.2. Incursion des acteurs de taxi-moto sur la scène politique et instrumentalisation de l'espace corporatiste

8.2.2.1. Acteurs corporatistes et animateurs de la vie politique

8.2.2.1.1. Mouvement politique catalyseur de l'engagement partisan

À Cotonou, la déclaration formelle de soutien de l'association des *zémidjan* de la ville au PRD a fait l'objet de nombreux actes d'allégresse sous le patronage du leader local, Kamarou Fassassi, qui est reconnu par le Secrétaire Général de l'UCOTAC à l'époque comme ayant été le mentor et le parrain du soutien de leur organisation au PRD. Au sein du parti, il a été également reconnu comme le bras financier de la corporation. Au profit des *zémidjan* supporters de son parti, il a fait des dons de blouses avec l'effigie du parti. Il a payé un an de loyer et meublé le siège du syndicat qui était situé à l'Etoile rouge dans la VONS Guinarou. Une manifestation festive pour laquelle il a offert un bœuf et financé l'organisation s'est déroulée à l'école de Base de Siké sise à côté du carrefour Marina. Il assurait également les frais de participation aux manifestations publiques de propagande. Ces actions ont mobilisé une grande partie des *zémidjan* dans l'adhésion de l'UCOTAC pour soutenir le parti aux législatives de 1999.

La rivalité au sein du syndicat s'est invitée sur la scène politique. Mais en dehors de la course poursuite entre les deux factions rivales de l'UCOTAC, par la guerre des déclarations et contre-déclarations, l'Amicale des *zémidjan* RB s'est aussi illustrée dans l'animation de la campagne électorale. Elle a agi par des caravanes, publicités et marketing politique au quotidien en utilisant tous leurs atouts de vecteurs de communication du *zémidjan*. La même rivalité s'est produite à Parakou entre les deux syndicats soutenant par le biais de leurs groupements partisans d'un côté la Renaissance du Bénin (RB) et de l'autre le Front d'Action pour le Renouveau, la Démocratie et le Développement – Alafia (FARD-ALAFIA).

Les élections législatives de 1999 ont été remportées par l'opposition dont les membres les plus importants étaient la RB et le PRD. Le président du PRD et ancien premier ministre, Adrien Houngbédji, a été élu Président de l'Assemblée Nationale. Les partis de la mouvance présidentielle s'en étaient sortis avec un cuisant échec dans les deux circonscriptions électorales de Cotonou, la métropole. Le Président de la République a perçu le danger à venir par rapport aux élections présidentielles de 2001 qui pointaient à l'horizon et a décidé de renverser la tendance en réaménageant son dispositif, selon les leaders de *zémidjan*. A cet effet, en 2000 par le truchement du leader de l'UNACOTAMO, Moudassirou Bachabi, la mouvance a fait appel

à la plupart des leaders des organisations corporatistes de Cotonou pour la création du mouvement politique " Nouvelle Alliance des *Zémidjan* pour la Réélection du général Kérékou" (NAZEREK).

Moudassirou Bachabi, ancien conducteur de taxi-moto et membre fondateur de l'UNACOTAMO, dont il a été le Secrétaire Général (SG), avait trouvé un emploi formel au Fond de Solidarité Nationale pour l'Emploi (FSNE)⁷² mais est demeuré le SG et agissait toujours au nom du syndicat. Sa proximité avec Albert Tévoèdjè⁷³, un des principaux soutiens à l'élection du président Kérékou en 1996, a facilité son rôle de médiateur et de codonateur entre les leaders corporatistes de *zémidjan* de Cotonou et environs pour la mise en place de NAZEREK qui a soutenu le président Kérékou pour sa réélection en 2001. Le mouvement qu'il préside fut la première organisation de grande envergure dans le monde des *zémidjan* qui s'est catégorisée en tant que mouvement purement politique cherchant à se détacher de tout lien avec les organisations corporatistes de leurs membres. Cette forme d'organisation a eu l'avantage de couvrir la gêne des leaders d'organisation corporatiste, devenu en cette période déjà multiple, d'engager leurs syndicats dans la partisanerie. Une gêne liée aux réprimandes des responsables de centrales syndicales relativement à la posture apolitique que doit observer le syndicat et les critiques dont ont fait l'objet par leurs pairs les responsables de l'UCOTAC pour leur engagement partisan au PRD pour les élections de 1999.

La trouvaille de mouvement politique a ouvert une nouvelle ère dans la vie organisationnelle des taxis-motos. Déjà pour les élections de 2001, le NAZEREK a permis à un plus grand nombre de leaders d'organisations corporatistes de s'engager dans la partisanerie dans l'anonymat de leur organisation corporatiste. De plus, cela a facilité aux deux leaders des anciennes factions de l'UCOTAC, Robert Yèhouenou et Bonaventure Ahitchémey, qui avaient transposé leur rivalité sur le champ politique à se repositionner ensemble dans un même creuset politique sans que cela ne reflète plus une continuité sur le champ politique des dissensions syndicales. Au début de l'an 2001, un calendrier montrant une photo fortuite prise à la présidence du SG de l'UCOTAC, Robert Yèhouenou, tendait la clé de sa moto au Président Mathieu Kérékou a été abondamment distribuée dans le milieu des taxis-motos pour symboliser

⁷² Fond de Solidarité Nationale pour l'Emploi (FSNE) a été fusionné avec la Coordination des Initiatives et Projets d'Emploi Nouveaux (CIPEN) et de l'Observatoire de l'Emploi et de la Formation (OEF) pour créer l'actuelle Agence Nationale pour la Promotion de l'Emploi (ANPE), par le décret N°2003-224 du 07 Juillet 2003.

⁷³ Albert Tévoèdjè était un acteur politique béninois. Il faisait partie des principaux animateurs de la vie politique nationale durant la première décennie du renouveau démocratique.

leur proximité avec le Chef de l'État. L'effet mobilisateur en termes de nombre de leaders d'organisation et de divergence d'opinion corporatiste fédérés dans le mouvement NAZEREK a rééquilibré quelque peu sur le terrain la présence des *zémidjan* dans la campagne électorale de la mouvance par rapport à aux partis concurrents RB et PRD. En référence aux élections législatives précédentes l'Amicale des *zémidjan* RB et le nouveau regroupement des *zémidjan* PRD constitué, ont partagé le terrain de Cotonou et environs avec leur homologue de la mouvance qui portaient partout le slogan "kékéréké".

L'agenda électoral du Bénin, après la présidentielle de 2001, a connu l'introduction des élections communales et législatives. Prévu par la constitution du 11 décembre 1990 issue de la conférence nationale, le processus de mise en œuvre de la décentralisation devrait connaître dans sa phase opérationnelle l'étape de l'élection des élus communaux. Le mandat présidentiel est quinquennal et a débuté en avril 1991. Celui des députés est quadriennal et a débuté en avril 1991. Le mandat des élus communaux a été prévu par la loi pour être quinquennal et la première échéance électorale pour décembre 2002. Cette nouvelle donne maintient l'agenda électoral du pays dans un rythme effréné d'année électorale tous les deux ou trois ans, tel que cela a débuté depuis 1995 (1995, 1996, 1999, 2001, 2002, 2003, 2006, etc.). À la sortie de l'élection présidentielle de 2001, les élections communales et municipales sont annoncées pour décembre 2002 et seront suivies quelques mois après des élections législatives de 2003.

La corporation est sortie des élections de 2001 avec un engagement partisan de plus en plus généralisé et les acteurs de *zémidjan* de Cotonou sont unanimes sur le fait que l'origine socio-linguistique était devenue de manière perceptible un déterminant du soutien partisan des conducteurs de taxi-moto. La transposition des clivages politico-régionalistes dans le champ corporatiste des *zémidjan* s'est avérée dans la métropole. Très enthousiastes et engagés dans des débats sur l'actualité politique, en plus de leurs parcs, les *zémidjan* avaient créé des espaces de débats d'actualités politiques dans la ville qui commencent par être des centres d'attraction pour tous ceux qui ont de l'intérêt pour les questions politiques. Il s'agissait des devantures des kiosques à journaux situés au quartier Les Cocotiers où étaient concentrés plusieurs ministères (plan, finance, affaires étrangères, commerce, agriculture, culture, industrie, etc.) et plusieurs directions générales de services publics (impôts, trésor, budget, etc.). C'est donc une zone de flux de passagers les jours ouvrables aux heures de pointes (les matins, à la mi-journée et en fin de journée de travail). Le plus réputé était devant le kiosque près de l'entrée du ministère du plan. Les *zémidjan* en venant déposer ou chercher des passagers dans la zone y font un tour. Les discussions sont passionnées et parfois bruyantes. Le constat fait par les témoins de

l'époque est que les locuteurs de *fongbé* soutenaient la RB, les locuteurs de *goungbé* défendaient le PRD, les locuteurs de *Adjagbé* étaient des soutiens du Parti Social Démocrate (PSD) et les locuteurs des langues du septentrion (*bariba, dendi, ditamari, waama, nagot, etc.*) étaient d'obédience pour l'Union du Bénin du Futur (UBF) alliance politique du président Kérékou. Les soutiens de la RB étaient significativement plus nombreux et ceux de Kérékou étaient très minoritaires sur les lieux. Les leaders d'organisation proches des différents états-majors des partis politiques et des émissaires des principaux acteurs politiques étaient fréquents sur le lieu et contribuaient également aux débats.

8.2.2.1.2. *Assurance de rôles pluriels dans le processus électoral*

Au début de l'année 2002, le conseil des ministres du 30 janvier a procédé au changement de l'autorité dirigeante de la ville de Cotonou. Monsieur Jérôme Dandjinou a été nommé Chef de la Circonscription Urbaine, première autorité de la ville⁷⁴. La vigueur et la rigueur de celui à qui l'opinion publique a rapidement attribué le surnom de "casseur", en raison des opérations qu'il a initiées pour dégager les occupants des voies naturelles d'évacuation des eaux pluviales qui inondent Cotonou, ont atteint la corporation des taxis-motos. En s'attaquant aux problèmes d'insécurité de la ville et à l'amélioration des ressources budgétaires, les opérations de vérification de paiement de taxes et la chasse aux taxis-motos non en règle sont devenues plus strictes. Cette situation a créé très vite un désamour des *zémidjan* pour la mouvance présidentielle. Les organisations corporatistes de la ville mises en Collectif pour accompagner les autorités administratives dans la mobilisation des taxes ont affirmé avoir sensibilisé leurs pairs puisqu'ils n'avaient d'autres choix que d'accompagner celui-ci dans sa mission de développement de la ville. Ils ont jugé sur ce coup leur capacité d'action très faible parce que celui qu'ils avaient en face n'était pas un homme politique qui donne une priorité aux intérêts partisans. Il a eu la mission d'assainir la gouvernance de la ville qu'il avait à cœur de réussir avant le début de la décentralisation.

À la suite de la convocation du corps électoral pour les élections communales et municipales⁷⁵, l'annonce de la candidature de l'ancien président et candidat malheureux à la présidentielle de

⁷⁴ Voir Décret N° 2002- 35 du 04 février 2002 portant nominations de chefs de Circonscriptions urbaines et de Sous-Préfets.

⁷⁵ Le corps électoral a été convoqué initialement pour le 1er décembre 2002 par le décret n° 2002-042 du 04 février 2002 portant convocation du corps électoral pour les élections communales et municipales ; avant d'être prorogé au 15 décembre 2002 par le décret n° 2002-449 du 15 octobre 2002 portant report de la date de convocation pour les élections communales et municipales.

2001, Nicéphore Soglo, pour la conquête de la ville de Cotonou a donné lieu à beaucoup de ferveur chez les conducteurs de taxis-motos. Dans les actions entreprises pour susciter sa candidature, une délégation de l'Amicale des *zémidjan* RB était allée lui faire part du soutien de la corporation compte tenu de leur mécontentement des actions de la nouvelle autorité de la ville. Selon ses défenseurs, son arrivée serait salvatrice des souffrances du moment. Le président Soglo, figure d'opposition au régime en place a reçu une très forte adhésion des *zémidjan* dans la campagne de proximité qu'il a mené. La RB remporte largement les élections communales et municipales dans la ville. La nouvelle alliance politique UBF créée autour du président Kérékou pour les communales ne s'était pas véritablement investie dans le mouvement des *zémidjan*. Le groupe de leaders de NAZEREK n'a pas pu faire le poids face à la détermination des conducteurs à en découdre avec la mouvance. La corporation dans sa grande majorité file le parfait amour avec les nouvelles autorités de la ville. Devenus leurs principaux activistes politiques, ils se sont, par ailleurs, illustrés durant le processus, en dehors de la propagande habituelle de la campagne, dans la lutte antifraude et la sécurisation du vote de leur parti allié.

Les brigades antifraudes à propos desquelles les responsables de la RB ont été élogieux pour la contribution à leur victoire étaient constituées en majorité des taxis-motos. Ils ont veillé et circulé toute la nuit précédant le jour scrutin pour empêcher les opérations de "porte-à-porte" des opposants. Le porte-à-porte au Bénin est une pratique frauduleuse et clientéliste de campagne qui favorise l'achat du vote. En effet, le processus des élections politiques à suffrage universel au Bénin prévoit une journée d'inactivité de propagande entre le dernier jour de campagne électorale et le jour du scrutin. C'est justement cette période que choisissent les états-majors des partis en compétition pour faire le porte-à-porte qui est une poursuite de la campagne électorale hors du délai légal en utilisant des méthodes prohibées. Conscient de son caractère illégal mais considéré par les acteurs politiques comme une stratégie de proximité efficace de dernières minutes avant le vote pour autant s'assurer du vote de l'électorat acquis à sa cause que pour renverser la tendance du vote de l'électorat non conquis, elle est menée dans une grande discrétion. Des équipes restreintes au minimum possible sont positionnées dans les communautés et utilisent les militants de confiance pour continuer la campagne par une distribution massive d'argent et sur fond de promesses démagogiques au cours de brèves rencontres en passant de ménage en ménage (d'où la notion de porte-à-porte). En raison de la nature discrète que doit revêtir le manège et l'objectif d'être le dernier parti à convaincre l'électeur avant son vote, les partis l'opèrent nuitamment jusqu'au petit matin du jour du vote.

Sachant qu'ils ne seront pas les seuls à user de la stratégie. Pour que le porte-à-porte ne réduise pas son avance potentielle sur ses concurrents, le parti ayant le sentiment d'avoir obtenu la faveur de l'électorat à l'issue de la campagne régulière met en place des mécanismes pour empêcher, appréhender et dénoncer les opérations de porte-à-porte de ses concurrents. D'où l'importance clamée par le parti RB dans ce rôle fortement assuré par les taxis-motos à travers le mécanisme appelé "Brigades antifraudes".

La bonne connaissance de *zémidjan* des circuits de mobilité dans la ville et des flux de circulation habituels durant la nuit sur divers axes a permis de repérer les mouvements inhabituels et traquer les équipes de porte-à-porte des autres partis. De plus, le jour du scrutin, ils ont constitué des groupes de surveillance du processus de centralisation des résultats qui ont accompagné les urnes des bureaux de vote après le dépouillement jusqu'aux centres de compilation afin de s'assurer que les résultats transférés à la Commission Électorale Nationale Autonome (CENA) soient ceux réellement sortis des urnes. Ceci fait partie du dispositif antifraude mis en place pour répondre à la préoccupation du parti la Renaissance du Bénin qui s'était plaint de manière récurrente depuis les élections de 1996 de tripatouillage des résultats sortis des urnes en sa défaveur. Entre autres faits ressassés pour faire valoir ces récriminations, il y avait le renversement des urnes des bureaux de vote dont les résultats étaient favorables au parti dans des étangs d'eau et la permutation frauduleuse des urnes dans le processus de transmission à la CENA. Enfin, les taxis-motos s'étaient particulièrement illustrés dans les scènes de manifestations publiques de joie et de revendications de victoire dès la clôture des bureaux de vote. Le contexte et les résultats n'ont pas été différents pour les élections législatives qui ont suivi quelques mois plus tard en mars 2003.

Il paraît pertinent de faire cas d'un événement peu anodin dans le fonctionnement politique de la ville au lendemain des élections communales. Les discussions suscitées par l'écrasante victoire de l'opposition dans les deux grandes villes du pays (Cotonou et Porto-Novo) au kiosque près de l'entrée du ministère du plan étaient tellement vives et bruyantes que les militaires chargés d'assurer la sécurité ont intimé au gestionnaire du kiosque l'ordre de se déplacer des lieux. Les groupes de *zémidjan*, principaux animateurs des lieux ont trouvé un autre kiosque de retrouvaille dans les parages devant le ministère des affaires étrangères cette fois-ci. Mais, quelques semaines après, ce kiosque a été également délogé. Ils ont finalement repéré dans les environs, mais un peu excentré des ministères, à proximité de la morgue du CNHU et du Camp militaire, un kiosque à journaux installé par un coiffeur devant son atelier et qui disposait d'une large devanture. Les taxis-motos y ont déplacé leur quartier général pour

les rencontres décryptages de l'actualité. Progressivement, il y a élu un bureau et installé un parc de *zémidjan* baptisé parc Camp-Marié. La juxtaposition du kiosque et du parc a rapidement fait la popularité du lieu qui est devenu le point névralgique de l'actualité politique de la corporation voire des acteurs politiques. Un émissaire de l'homme politique et candidat malheureux aux élections présidentielles de 2001, Lionel Agbo, fréquent sur le lieu a été repéré par les membres du bureau. Pour l'aménagement du lieu, il a été sollicité pour mettre le bureau en contact avec son mentor pour demander son appui. Celle-ci fait ériger un hangar qui est devenu un lieu de repos pour les taxis-motos au cours de leur journée de travail. Le microcosme créé en fait un lieu particulier aux plans corporatiste et politique.

Un peu plus loin à Parakou, la recomposition de la classe politique locale et la guerre des factions autour des élections communales et municipales de 2002-2003⁷⁶ ont fragilisé l'amicale des *zémidjan* RB. Elle a participé aux élections municipales en deux groupes à l'instar du parti. La grande partie des membres de l'amicale et le bureau se sont retrouvés autour de leur mentor, Moussa Cakpo, entre-temps éjecté de la RB, qui a constitué une liste indépendante baptisée Force de Tolérance. L'amicale a été rebaptisée à cet effet. L'effet de recomposition de la classe politique locale pour les élections communales et municipales a favorisé la floraison de mouvements politiques de *zémidjan* dans la ville (Bako-Arifari, 1998). La configuration des nombreux petits mouvements politiques ne présente pas de lien fixe avec les organisations corporatistes. Cette tendance a été maintenue pour les élections législatives suivantes en 2003.

À l'issue de ces élections, la participation des *zémidjan* dans le jeu politique a pris une dimension supplémentaire. À Cotonou, ils ont clairement mis en évidence qu'ils ne sont plus de simples électeurs et agents de propagande. Les atouts de leurs activités, notamment la mobilité et la maîtrise du plan de circulation dans la ville, ont été mis au profit de leur allié dans sa stratégie d'empêcher les pratiques frauduleuses de ses adversaires afin de s'assurer la victoire. Ils ont été très impliqués dans les stratégies de victoire du parti RB autour duquel ils ont fait bloc pour pouvoir faire échec à la continuation de la nouvelle politique du parti au pouvoir qui visait néanmoins à mettre de l'ordre dans la gouvernance de la ville, de l'appréciation que font les acteurs eux-mêmes aujourd'hui avec le recul.

⁷⁶ Le premier tour des premières élections communales et locales sous l'ère démocratique s'est déroulé en décembre 2002 et le second tour dès janvier 2003.

8.2.2.1.3. À la conquête de position de décideurs politiques

L'élection présidentielle de 2006 a été d'un tout autre enjeu car plus aucun ancien président de la république ne pouvait plus être de la compétition. Mathieu Kérékou avait atteint la limite des deux mandats constitutionnels et avec Nicéphore Soglo ils avaient dépassé la limite d'âge de 70 ans. Le jeu était donc plus ouvert en l'absence des deux qui avaient polarisé depuis le début du renouveau démocratique la lutte présidentielle. Cependant, parmi les prétendants, il y en avait dont les ambitions pour le fauteuil présidentiel n'étaient pas méconnues. Par leurs expériences de participation à de précédentes élections, ceux-ci ont l'avantage de l'expérience dans la composition des états-majors en vue d'une élection présidentielle. Il est évident que parmi les acteurs sur lesquels il faudra désormais compter dans les états-majors pour jouer des rôles clés dans la conquête du pouvoir figurent en bonne place les taxis-motos. Si les principaux challengers naturels, nommément Adrien Houngbédji et Bruno Amoussou, ont des acquis sur ce terrain en disposant d'amicales de soutien pour leurs partis, respectivement le Parti du Renouveau Démocratique (PRD) et le Parti Social-Démocrate (PSD), des potentiels candidats encore dans l'anonymat sur le plan politique ont entamé également leurs préparations tôt.

À cet effet, en 2002 déjà, à la faveur d'un séminaire régional organisé à Lomé (au Togo) par la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) dirigé par Boni Yayi, des responsables de taxis-motos ont été invités. C'était l'occasion pour ces leaders d'organisations corporatistes, dont le SG de l'UCOTAC Robert Yêhouenou et d'autres de ses collègues, qui s'illustrent dans les mouvements partisans de faire connaissance avec ce brillant cadre béninois qui leur a fait honneur de les convier à une rencontre aussi importante, sans soupçonner qu'il briguera la magistrature suprême pour les élections à venir. Ces leaders avouent avoir été particulièrement bien traités à cette occasion, ce qui a facilité les rapprochements après le séminaire. Le groupe de leaders de *zémidjan* constitué autour de Robert Yêhouenou a été contacté formellement en 2005 par l'homme d'affaire béninois, Ollofindji Babatunde Razaki, promoteur du groupe de sociétés TUNDE et un des grands soutiens à la candidature de Boni Yayi, pour demander leur soutien à la candidature Boni Yayi. Ce groupe de leaders a affirmé être rentré dans la bataille tel qu'il a été souhaité. L'organisation autour de ce candidat n'était pas structurée en mouvement politique de taxis-motos et il y avait plusieurs petits groupes de la corporation non fédérés qui agissaient sur le terrain dans une certaine rivalité. Pour des griefs de non association à certaines activités importantes, ils ont rompu leur soutien. « À la dernière heure on s'est rendu compte que les partisans de Yayi sont tellement nombreux qu'ils ont commencé à nous écarter donc on a encore claqué la porte avec eux on est retourné vers Houngbédji », a clarifié un des

leaders. Ce groupe a rejoint ceux qui étaient déjà avec Adrien Houngbédji pour finir la campagne et aller aux élections.

À Cotonou, pour les élections de 2006, plusieurs petits groupes de *zémidjan* partisans se sont partagés le terrain pendant ces élections. La situation n'a pas été très différente à Parakou. Les leaders locaux soutenant les candidats les plus en vue ont constitué leurs mouvements de soutien envers et contre la non adhésion des leaders corporatistes. Boni Yayi, Bruno Amoussou, Adrien Houngbédji et Issa Salifou avaient eu leurs mouvements de *zémidjan* très affichés sur le terrain et qui ont mis à la lumière de nouveaux leaders au sein de la corporation. Leur rôle est resté beaucoup plus propagandiste qu'à Cotonou mais avec une forte contribution dans l'élaboration de la stratégie. La ville de Natitingou qui était habituée, tout comme Kandi, à négocier la participation aux activités politiques sous forme de prestation de service par l'organisation aux différents demandeurs a amorcé les élections de 2006 avec de nouvelles réalités. Après la précédente élection communale, les ambitions de prendre le contrôle de l'organisation à l'AG de renouvellement du bureau, en vue d'être à la gouvernance durant la période électorale a contribué à enregistrer des tensions internes au sein de l'AN. Le renouvellement du mandat du président en exercice a débouché sur une scission avec la naissance d'une nouvelle organisation locale. Les leaders de la première organisation clament que cela a été favorisé par les manipulations des acteurs politiques locaux pour contrôler la corporation. Cette nouvelle réalité a redistribué les cartes puisque la mobilisation des membres pour participer à une sollicitation partisane ne se passe plus sous le contrôle exclusif de l'AN ; chaque conducteur indépendamment de son organisation étant libre de soutenir le candidat de son choix. Toutefois, la plus ancienne organisation (AN) demeure l'attraction des acteurs politiques du fait de son grand nombre. En 2006, les leaders de l'AN ont été partisans du candidat Yayi Boni par le truchement des leaders locaux Lucien Houngnibo et Justin Sagui. D'autres groupes de *zémidjan* ont été constitués pour soutenir les candidats d'autres leaders locaux tels que Adrien Houngbédji, Amoussou Bruno, Idji Kolawolé, Antoine Dayori, Daniel Tawéma, etc.

Par rapport à leurs potentialités avérées à influencer le résultat du jeu électoral au cours des élections communales de 2002-2003 puis des législatives de 2003, les mouvements politiques de soutien des *zémidjan* ont attiré davantage l'attention des candidats à la présidentielle de 2006. Le rôle des *zémidjan* dans le jeu politique jusqu'à ce moment est resté dans la participation de l'animation de la vie des partis pour les aider à gagner les élections. Mais à Cotonou, lors de la

préparation des élections législatives de 2007, l'annonce de la candidature de leaders de *zémidjan* sur les listes des partis en compétition a rompu avec cette habitude.

Après sa victoire à l'élection de 2006, le Président de la République Boni Yayi a demandé une rencontre avec les taxis-motos de Cotonou le 09 décembre 2006 au Palais de la Marina pour un déjeuner d'échange. À cette occasion, qui fut une première, le porte-parole des *zémidjan*, Robert Yèhouenou SG de l'UCOTAC, trouva les mots pour rendre la pareille au Chef de l'État pour l'honneur fait à la corporation. Il fit une présentation de doléances en partant des actions immédiates à mener pour améliorer l'exercice quotidien de leur activité dans la ville avant de conclure par les attentes des taxis-motos du mandat que vient juste d'entamer le Président de la République. À la fin des discours et au moment de passer au déjeuner, le Président Boni Yayi l'invite à sa table. « Le lendemain j'ai été appelé par un numéro du palais [Palais de la Marina] qui voulait que je me présente au palais car le Président Yayi Boni voulait me recevoir » ; a affirmé Robert Yèhouenou. L'intéressé s'y rendit avec son ex-rival devenu son partenaire de toutes les luttes politiques depuis qu'ils ont fumé le calumet de la paix en se retrouvant au sein du NAZEREK, Bonaventure Ahitchémey, SG du SYNAPROZEB. Ils ont été reçus par le Chef de l'État qui a recueilli leur consentement à mener la lutte politique à ses côtés. Cette rencontre a fondé le début d'une longue collaboration de près de dix ans, le temps de ses deux mandats. La fréquence des contacts avec le Président, son attention et sa considération aux gens ont rapidement agrandi son groupe de supporters dans la corporation. « C'est un homme populiste et très actif sur le terrain. En moyenne quatre fois par semaine, nous étions avec lui pour mener des actions sur le terrain », précise Robert Yèhouenou. Le soutien aux actions du Chef de l'État était donc total et n'était pas *a priori* qu'électoral. Toutefois, le calendrier électoral le propulse très vite dans le nouveau tandem dans le combat électoral. Les partis politiques traditionnels voyaient venir les agissements du Président Yayi, qui n'avait pas encore de parti politique, envers les *zémidjan* et préparent la riposte.

La préparation dans la ville de Cotonou des élections législatives qui devraient précéder, suivant le calendrier initial de quelques mois celles des communales, a fait initier par le leader des taxis-motos du parti la RB, environ un mois après le déjeuner des *zémidjan* avec le Chef de l'État, une fête de nouvel an des *zémidjan*. Tenue au siège du parti en janvier 2007, elle visait en réalité d'être une retrouvaille des *zémidjan* militants, sympathisants et amis du parti pour essayer de colmater les brèches de l'émiettement des élections de 2006. L'objectif de mille *zémidjan* a été atteint, selon les organisateurs, et la manifestation avec son allure de grande messe politique a été une réelle démonstration de force politique. Les premiers responsables du parti, auréolés

par cette grande mobilisation à leur siège *Vidolé* de ceux qui avaient été à leurs côtés pour les éclatantes victoires aux précédentes élections communales et législatives, ont réaffirmé leur attachement à la corporation. Selon le leader de l'amicale des *zémidjan* RB, l'effet de cette mobilisation a été déterminant dans la décision des responsables de son parti de le positionner sur la liste du parti pour les prochaines élections. La candidature de Alphonse Aïdji a été donc annoncée sur la liste de la RB pour représenter la corporation aux élections législatives de 2007. Il a été positionné suppléant dans la 16^{ème} circonscription qui couvre du 7^{ème} au 13^{ème} arrondissement de Cotonou.

Pour la même élection et dans la même circonscription, de manière un peu plus inattendue, un autre leader de *zémidjan* a été positionné candidat titulaire en deuxième position sur la liste du parti Union Nationale pour la Démocratie et le Progrès (UNDP). Arnaud Roger Koudébi, Chef du célèbre parc de *zémidjan* CAMP MARIE, s'est également revendiqué comme un digne représentant de la corporation. Les deux candidats de la corporation ont connu des fortunes diverses. Le parti de Koudébi n'a pas obtenu de siège tandis que la RB a gagné largement les élections dans cette circonscription. Alphonse Aïdji ayant été positionné suppléant, son titulaire, Épiphanie Quenum a siégé au parlement. Un peu moins d'un an après, Alphonse Aïdji a été positionné de nouveau sur la liste des élections communales à Cotonou par son parti en tant que titulaire. Il a été élu et a siégé cette fois-ci de 2008 à 2015 au Conseil communal de la ville.

À la veille des élections de 2007, le Président Boni Yayi a constitué sa formation politique dénommée les Forces Cauris pour un Bénin Émergent (FCBE). En 2008, le groupe de *zémidjan* soutenant ses actions s'est constitué en Mouvement des Zémidjan pour un Bénin Émergent (MOZEBE) à la tête duquel a été porté Robert Yèhouenou. De nombreux autres leaders d'organisations corporatistes de taxi-moto sont membres du bureau dirigeant du MOZEBE. Ce mouvement, considéré par les acteurs politiques comme étant inféodé au parti, a placé les taxis-motos au-devant de la scène politique en tant que principal activiste durant tout le reste du régime de Boni Yayi.

En 2011, Alphonse Aïdji a été de nouveau candidat aux élections législatives en étant positionné comme cinquième titulaire de son parti ; ce qui n'a pas prospéré. Pour les élections communales de 2015, devenu entre-temps agent de la mairie, il n'a pas pu être candidat en raison d'une disposition de la loi électorale relue au parlement qui interdit la candidature des agents de la mairie dans la commune de leur lieu de travail.

La même disposition de la loi a, au contraire, favorisé l'élection d'un *zémidjan* au Conseil communal de Kandi en 2015. En effet, Guétido Adam, Chef d'Arrondissement (CA) de l'arrondissement de Donwari dans la commune de Kandi, avait été suppléant élu dans le même arrondissement en 2008. Élève en classe de seconde à l'époque, il avait été choisi en duo avec son titulaire Soumanou Belko, son ami d'enfance qui lui-même était jeune étudiant, par leur communauté *peulh/gando* qui estime être minoritaire dans les instances de décision afin qu'ils la représentent à cette élection. Le duo fut élu sur la liste du parti politique Union pour la Relève (UPR). Le titulaire a siégé au conseil communal durant tout le mandat (2008-2015). À la faveur d'un concours de recrutement des agents de collectivité locale, Soumanou Belko qui occupait le poste de CA de Sonsoro a intégré le personnel de la mairie. De son côté, le suppléant ayant des difficultés, a mis fin à ses études et s'était engagé dans le *zémidjan* en 2012. Il allait exercer dans le centre urbain de Kandi. À la veille des élections de 2015 la loi électorale relue a écarté Belko de la course pour le renouvellement de son mandat. Par consensus, son suppléant fut positionné titulaire sur la nouvelle alliance de leur parti Alliance Soleil et a été élu. Il a été élu par ses pairs CA de son arrondissement d'origine et siège au Conseil Communal. La différence fondamentale avec les candidats de Cotonou a été que le statut de *zémidjan* n'a pas été déterminant dans l'élection de Guétido Adam. Il n'était pas un *zémidjan* affiché dans l'arrondissement où il a été élu. Il n'était pas non plus un leader de la corporation dans le centre urbain où il exerce. Enfin, il n'avait pas présenté sa candidature comme une représentation de la corporation. Cette dernière n'a d'ailleurs pas changé de mode opérationnel dans ses relations avec les partis politiques. L'organisation corporatiste est demeurée unique et le bureau continue de gérer les prestations de service pour la participation aux manifestations partisanses.

À Parakou, l'intensité des rivalités des leaders locaux, accrue par la guerre des factions entre des anciens alliés aux élections de 2003⁷⁷, a engendré un renforcement des liens structurels entre les mouvements politiques de *zémidjan* qui se sont multipliés et leurs sponsors. Les positionnements des mouvements suivent beaucoup plus ici qu'ailleurs les variations de positionnement politique des leaders. Cela a augmenté d'un cran le niveau d'implication des leaders de mouvement de *zémidjan* dans les états-majors des partis politiques au niveau local.

⁷⁷ Le factionnalisme le plus en vue était entre Rachidi Gbadamassi, Samou Adambi et Saliou Youssao Aboudou tous élus sur la liste UBF en 2003 et occupant respectivement les fonctions politiques de Maire, Premier Adjoint au Maire et Député au parlement. Ils ont apporté séparément leur soutien pour l'élection présidentielle de 2006 respectivement à Bruno Amoussou, Yayi Boni et Adrien Houngbédji.

Seulement que cela n'a pas généré d'accèsion de *zémidjan* au conseil communal qui est l'instance première de décisions politiques les concernant.

La situation n'a pas été la même à Natitingou. La pratique de groupes de soutien partisan sans lien structurel a cours au sein des organisations corporatistes. Les liens entre organisations corporatistes et partis politiques se négocient et se redimensionnent à chaque élection. Ainsi, entre les élections de 2008 et 2015, l'Association des *taxis-motos* de Natitingou (AN), en dehors des prestations de participation aux manifestations partisans de tous les demandeurs, a tissé des relations privilégiées de soutien à certains candidats dont Justin Sagui des FCBE en 2007 et 2008 ; Salé Imorou et Hassan Seibou de l'Alliance pour un Bénin Triomphant (ABT) en 2011 et 2015.

Le positionnement des leaders corporatistes en tant qu'acteurs clés dans l'animation de la vie partisane a été à son paroxysme au cours de la décennie 2006-2016. Acteurs de premier plan dans la vie corporatiste, ils se sont positionnés formellement par leurs mouvements politiques sur l'échiquier politique national. Le reflet de l'activisme de la corporation dans l'animation de la vie politique dans la métropole Cotonou et environs a rejailli sur les autres villes du pays. Dans nos villes d'études, Parakou est sur les traces de Cotonou dans la forme d'actions par les mouvements politiques alors qu'à Natitingou, les relations informelles des leaders avec les acteurs politiques servent de base à l'orientation partisane des organisations corporatistes. La présence des *zémidjan* aux activités politiques à presque toutes les activités politiques à Kandi ne passe pas inaperçue, même si la ville fait exception aux relations partisans.

Dans l'ensemble, ce parcours des acteurs corporatistes de taxi-moto dans l'animation de la vie politique a abouti à une présence remarquable de la corporation dans le champ politique. La diversité et l'importance de leur rôle au fil du temps montre que les acteurs politiques ont mobilisé l'essentiel de ce qui a constitué la force sociale de cette corporation au service de leurs buts politiques ; qu'il s'agisse de leur mobilité et de la maîtrise de plan de circulation dans la ville, de leur capacité de mobilisation sociale ainsi que de leur potentialité de vecteur de communication.

CONCLUSION DU CHAPITRE

Ce présent chapitre a eu pour but d'explorer le processus de constitution des *zémidjan* en une force sociale et comment cette force sociale a été convertie en une force politique.

Les principaux résultats confirment les suppositions de Maldonado (préface de Tossou, 1993) que la vie associative intense anime les relations entre conducteurs et leurs apportent une certaine sécurité à travers les formes de solidarité. Dans la continuité des pratiques d'entraide et de solidarité qui ont fondé leur dynamique organisationnelle, la mutation intervenue dans la géopolitique internationale a introduit une nouvelle approche de l'aide au développement, à partir de la fin des années 1980, qui a apporté d'abondantes actions sociales au profit des couches vulnérables auxquelles les *zémidjan* sont éligibles. Grâce aux connexions des courtiers de développement, principalement les organisations non étatiques que sont les ONGs et des centrales syndicales, les taxis-motos accèdent aux portefeuilles des bailleurs de fonds. Aussi bien collectivement qu'individuellement, ils usent de la *dual approach* (double stratégie) pour tirer le maximum de profit de ces opportunités. Si cette double stratégie, qui revêt plusieurs formes, dénote l'*agency* des organisations de *zémidjan* dans leurs relations avec les centrales syndicales lorsqu'elle est pratiquée par les organisations, c'est plutôt l'*agency* des membres à l'égard de leurs organisations qui se manifeste quand les *zémidjan* individuels s'y engagent.

Non seulement ces interventions leur ont servi de véritables canaux d'acquisition de ressources, les possibilités qu'elles leur ont offertes de mettre leurs potentialités au service des actions de mobilisation sociale leur ont permis d'améliorer leur statut social en faisant valoir l'utilité de la corporation. S'étant avérés comme acteur stratégique dans la mobilisation sociale, les *zémidjan* ont exploité les opportunités de prestations de marketing social et de publicité offertes par d'autres acteurs sociaux (organisation de la société civile, PTF, ONGs, agence de communication, entreprises privées, etc.) dans la quête de ressources alternatives pour compenser l'amenuisement des recettes internes de fonctionnement. Cela leur confère autant des ressources financières mais également des ressources symboliques qui confortent leur statut social en les établissant en une véritable force sociale.

À partir de ce moment, la rencontre de deux facteurs a facilité l'intrusion de la corporation dans le champ politique. Premièrement, il faut partir de la compréhension des acteurs informels de l'option du libéralisme faite à la conférence nationale de février 1990 qui a marqué une rupture entre la passivité de leurs initiatives collectives, avant, et leurs engagements corporatistes, après (voir chapitre IV). D'une manière générale, c'est une appropriation de la démocratie par les

travailleurs informels, et les taxis-motos dans le cas d'espèce, qui extériorisent leur intention de saisir les opportunités qu'offrent le changement du système de gouvernance du pays qui pourrait améliorer leur situation de marginalisés sociaux (tel qu'ils se voient). Cette perception s'est matérialisée progressivement dans le temps. La décentralisation a été saisie dans le même sens une décennie plus tard. Deuxièmement, il y a eu le retour des élections et l'intérêt des acteurs politiques pour les groupes sociaux à fortes potentialités électorales ainsi que la mobilisation de tous les atouts pouvant faciliter la conquête et la gestion du pouvoir d'État. Ces deux facteurs réunis ont facilité le rapprochement de la corporation avec les acteurs politiques quand les derniers ont sollicité la force sociale des premiers dans la lutte électorale. Cette entrée de la corporation dans l'arène politique à la fin des années 1990, change leur rôle de simple citoyen dans la participation politique en de véritable activistes politiques, au-delà des prestations de service analogues à celles offertes dans la mobilisation sociale, le marketing social et la publicité. À l'instar des conducteurs de taxi-moto de Bangkok (Sopranzetti, 2013), la conséquence inattendue de leurs efforts de gagner quelque chose par leurs liens avec le champ politique les a transformés de travailleurs marginaux emphatiques en acteurs politiques centraux aux plans local et national, à travers la multiplicité de rôles qu'ils jouent désormais dans les états-majors politiques au cours des périodes électorales et dans l'animation de la vie politique de manière plus étendue.

L'analyse du processus de leur incursion dans le champ politique a apporté un éclairage sur l'évolution d'une forme de participation politique discrète, au début des années 1990, à l'exubérance actuelle dans sa manifestation. On dénote une éclosion de groupes de soutien partisan dans l'ensemble des villes d'étude. La variation du degré de cet engagement entre les villes est proportionnelle à leurs niveaux de développement urbain⁷⁸. Parmi les nombreuses formes que cela prend, la plus répandue est celle qui conduit les leaders de premier rang des organisations corporatistes à porter sur les fonts baptismaux à la veille d'une élection, avec tout le battage médiatique qu'il faut, un mouvement politique pour s'engager publiquement avec un parti ou un acteur politique. La relation entre ces groupes de soutien et les acteurs politiques est conjoncturelle. De façon minoritaire, il y a les regroupements inféodés aux partis politiques qui travaillent dans une relation structurelle. Certains regroupements ont des relations structurelles avec les acteurs politiques locaux. Et, un dernier type de relations structurelles est celui qui lie des leaders corporatistes à un acteur politique local. Dans les cas de relations structurelles, les

⁷⁸ Ceci a fait partie des critères d'échantillonnage au chapitre III.

organisations participent à la stratégie électorale dans tous les aspects que permettent la position des leaders de leur mouvement dans les instances du parti. Pour cette raison, ils militent pour que leurs leaders prennent des responsabilités dans les organes du parti. En fonction de leur niveau d'influence, ils militent également pour que leurs leaders soient positionnés sur les listes de candidature en vue de leur représentation dans les instances de prise de décisions aux niveaux local ou national.

Ce développement de leurs relations partisans rend difficile la différenciation entre les organisations corporatistes et les regroupements partisans. Dans les trois localités où le phénomène est plus en vue (Cotonou, Parakou et Natitingou), ce sont les formes d'organisation corporatistes de type syndicat qui ont introduit dans le monde des taxis-motos la nécessité de la dissociation entre le syndicat (organisation corporatiste) et les groupes de soutien politique (purement partisans) ; parce que les centrales syndicales les mettaient sous pression de ne pas utiliser les syndicats pour faire la politique. Depuis lors, les parades ont été développées et la trouvaille de mouvements politiques des *zémidjan* permet aux leaders de poursuivre leur activisme politique. Dans certains cas son usage est pareil à la "*dual approach*" relevé dans l'action sociale. C'est à dire que les membres des organisations corporatistes dont les leaders sont les initiateurs sont encore les militants du mouvement partisan. Pour les leaders, le passage de l'organisation corporatiste à l'organisation partisane est donc un jeu de chaises musicales.

La naissance du mouvement politique de *zémidjan* a eu de la sorte un effet "libérateur" de l'entrée engagement politique des acteurs, en même temps qu'il a été un accélérateur dans la partisanerie dans le monde des taxis-motos. La principale critique portée sur cette forme est qu'elle n'est pas structurante. Le caractère éphémère du soutien qu'il apporte aux acteurs politiques ne permet pas en retour de prendre avec eux des engagements sur le long terme. Les avantages de gains instantanés pour faire face aux besoins du moment que cela procure prennent dans ce type de relations le pas sur les perspectives bénéfiques à long terme pour la corporation. Il faut faire remarquer que sa manière d'opérer adhère à l'environnement politique national où les partis politiques sont dans un repositionnement permanent en fonction de l'évolution des enjeux politiques. Dans le cas des *zémidjan* cette option permet d'éviter le piège que présente parfois le lien partisan structurel quand les leaders du parti allié n'occupent pas, pendant une longue durée, une position de pouvoir assez forte pour prendre des décisions pouvant apporter des changements significatifs à la corporation. Les mouvements politiques ont engendré une trop forte partisanerie dans le monde des *zémidjan* puisque sous cette couverture, leaders, organisations et membres ont envahi le champ politique.

Ce chapitre a abordé la transition de la corporation des taxis-motos dans le champ politique au Bénin. En mettant l'accent sur les rôles des principaux acteurs, il a ressorti les mutations enregistrées suivant le cours de l'histoire politique nationale pour aboutir à la situation contemporaine. Le chapitre à venir s'intéressera à comment les interactions entre ces différents acteurs, dans des dynamiques complexes, participent à la construction des rapports de la corporation avec l'État à divers niveaux et quelles en sont les implications pour le *zémidjan* et ses acteurs.

CHAPITRE IX : RAPPORT ÉTAT-ZÉMIDJAN, UN REGARD AMBIVALENT ET SES CONSÉQUENCES

L'un des aspects dominants dans la littérature académique sur les acteurs de l'économie informelle, est l'analyse de leurs rapports avec l'État. Dans la perspective anthropologique, les rapports d'un groupe social avec la puissance publique se construisent dans les interactions quotidiennes entre ses membres et les autres acteurs sociaux dont les représentants de l'État. La nature de ces rapports est donc tributaire de l'environnement social au sein duquel ils se construisent. Dans cette optique, Lindell (2010b) précise que la nature spécifique des relations des associations de travailleurs informels avec l'État est façonnée par les interactions avec d'autres acteurs étatiques ou non, dans des rapports de proximité ou lointains, à travers les pratiques et discours politiques autant que dans les identités collectives. Elle insiste sur les fortes variations observables dans la nature de ces relations entre les sociétés ainsi qu'à l'intérieur d'une même société, en relevant le caractère temporel qui traduit les trajectoires historiques spécifiques tant des États que des sociétés civiles dans chaque contexte.

L'approche théorique de la gouvernance urbaine (Goodfellow & Titeca 2012 ; Jouve 2007 ; Le Galès, 1995) a été adoptée dans ce chapitre pour saisir à la fois au niveau des discours et des pratiques, l'exercice du pouvoir dans l'espace décisionnel de gouvernance des villes de recherche suivant le triptyque : État - autorités publiques élues - société civile. En effet, l'introduction de la notion de gouvernance dans le fonctionnement de l'État au Bénin, au début des années 1990, précisément celle de bonne gouvernance suite aux mutations intervenues dans le contexte international évoquées au chapitre précédent (8.1.1.2.), a introduit de nouveaux acteurs dans la gouvernance des affaires publiques. La démocratie locale, qui a été l'émanation de la décentralisation à partir de 2001, a redéfini le pouvoir urbain en ouvrant un peu plus l'espace de décision de sa gouvernance à de nouveaux acteurs. Les élus locaux et la société civile, dont il s'agit en particulier, ont des implications variables en fonction du statut administratif de la collectivité locale⁷⁹. Cette nouvelle donne révèle que la politique locale au triple sens anglophone de *politics*, *policies* et *polity* dépend de plus en plus d'acteurs non gouvernementaux (Le Galès, 1995 : 60) et aboutit à une co-construction de l'action publique.

Le chapitre vise à mettre en exergue la nature des rapports du *zémidjan* à l'État dans sa globalité, aux niveaux central et local. Dans une démarche similaire à celle adoptée par Sopranzetti

⁷⁹ On distingue au Bénin les communes à statut particulier et les communes ordinaires (cf. chapitre III : 3.1.1.).

(2013 :116) dans son travail sur les taxis-motos à Bangkok, on analysera comment les acteurs de *zémidjan* adoptent, acceptent, résistent et s'opposent aux décisions étatiques qui conditionnent de manière structurelle leur vie professionnelle, qu'il s'agisse de discours hégémoniques ou d'ingérence des agents de l'État dans leurs activités. Ainsi, ont été démêlés les principaux traits mettant en jeu les relations complexes entre la corporation et l'État.

9.1. DÉCISIONS DE L'ÉTAT CENTRAL ET ÉVOLUTION DU TAXI-MOTO AU BÉNIN

Selon Gourmelen & Le Roux (2011), dans la transition de l'État providence vers le néo-libéralisme en contexte de crise économique, qui correspond au contexte de développement du *zémidjan* au Bénin (chapitre IV), l'occupation par de petits opérateurs privés des espaces de fourniture de certains services publics d'où l'État se retire, devient la règle. Les auteurs précisent que ces opérateurs vont parfois jusqu'à se substituer totalement à l'autorité publique. Ils soutiennent que « de toute évidence, le pullulement des petits métiers informels traduit la difficulté de l'État central ou décentralisé à réguler les initiatives privées dans un cadre devant privilégier l'intérêt général plus que les intérêts particuliers » (p.12). Dans le nouveau système de gouvernance néo-libérale qui a débuté en février 1990, le rôle qui est désormais celui de l'État béninois, dans plusieurs domaines dont celui du transport public, est celui de régulateur. Il régleme l'environnement institutionnel en développant les politiques sectorielles (Walther, 2006). Mais, face à la prolifération assez rapide du *zémidjan* dans le tissu urbain, la difficulté qu'a eue l'État pour sa régularisation a été ressentie dans sa lenteur à prendre des mesures spécifiques. Les dispositions prises au début par certaines collectivités locales ont orienté les *zémidjan* vers une autorégulation. Au-delà de cela, ce qui est commun à toutes les administrations locales était la collecte des taxes qui se faisait sur la base de mesures générales qui étaient appliquées à toutes les activités informelles.

Les premières dispositions légales ou réglementaires d'encadrement de l'activité ont été prises par l'État central en réponse à la nécessité d'action émanant des appels du corps social. En effet, les alertes sur les conséquences néfastes du développement du *zémidjan*, précédemment évoqués (cf. points 2.2.2.4. et 2.2.2.5.), ont provoqué des appels en direction des autorités politico-administratives, afin de mettre en place des mécanismes de contrôle pour assurer la quiétude sociale. Les informations sur les risques auxquels l'activité expose la société contribuent à construire la perception négative du public à l'égard des services de taxi-moto, à l'instar de ce qui a été observé dans beaucoup d'autres pays (Ehebrecht, 2018 : 253). Cette perception alimente à son tour les stigmatisations sociales vécues par les conducteurs (Cf. section 5.3.). C'est donc sous l'influence de cet environnement controversé entre utilité sociale

et la perception sociale stigmatisante qu'étaient intervenues les premières normes de régulation prises par le premier régime démocratique en 1992. Les orientations des décisions politiques des régimes suivants vis-à-vis de la corporation ont été tout autant la résultante de leur influence par l'environnement extérieur que celle de la vision des Chefs d'État sur le *zémidjan*.

9.1.1. Méfiance vis-à-vis de la puissance publique avant la reconnaissance administrative

Les relations des taxis-motos à l'État, durant ses premières années d'existence jusqu'en 1990, avaient été structurées autour de quelques faits marquants.

Le premier évènement qui a eu un effet évocateur, pour les acteurs de taxi-moto, du caractère répulsif de leurs interactions avec les pouvoirs publics, a été l'opposition affichée du Préfet du département de l'Atlantique qui couvrait la ville de Cotonou à la pénétration de l'activité dans la métropole (cf. chapitre IV : 4.1.3.3.1.). Du point de vue des plus anciens leaders ayant vécu de près ou de loin la situation, la méfiance que cela a générée dans le rang des conducteurs quant à l'acceptation de leur activité par les autorités publiques a expliqué le manque de spontanéité, partout ailleurs où le *zémidjan* s'est étendu, d'initier des démarches de reconnaissance de leur présence ou de l'existence de leur organisation avant le renouveau démocratique.

Deuxièmement, dès la création des liens avec l'État, ils ont été cristallisés sur la collecte des taxes par les services des impôts et l'administration déconcentrée. Un leader d'organisation actif dans cette période a soutenu que « la prise de conscience par les autorités de l'époque du potentiel fiscal que représentait la nouvelle occupation professionnelle [le *zémidjan*] a été à la base de la création de ces relations par les administrations locales »⁸⁰. La police étant le bras opérationnel des autorités administratives locales pour les actions coercitives, la traque contre les taxis-motos non en règle lors des opérations de contrôle vient accentuer le lien conflictuel entre la police et la corporation, à l'image de ce qui est décrit par Assogba Guézéré (2012) au Togo. Dans le milieu des taxis-motos le cliché de persécuteurs était collé aux agents des impôts, des collectivités locales et les forces de l'ordre qui étaient les fonctionnaires de l'État avec qui ils avaient un contact direct. En décrivant la persécution vécue, ils évoquent les rançonnements, les arrestations arbitraires assorties de lourdes contraventions et de jugements presque toujours défavorables de la police à leur partie, dès qu'ils sont impliqués dans un accident de circulation.

⁸⁰ Entretien avec un leader d'organisation de *zémidjan*, Cotonou, le 13 avril 2018.

Finally, c'est dans la perception discriminante des taxis-motos sur leurs relations avec les agents des services publics que s'est construite leur représentation de l'État.

C'est dans cette atmosphère d'incrédulité vis-à-vis des représentants de l'État et dans le reflet d'une opinion publique pas très favorable sur la corporation que sont intervenues les premières mesures de régulation provenant de l'État central. Ces mesures, non seulement ne rentrent pas dans des stratégies et politiques globales à long terme, mais présentent une discontinuité dans les visions des régimes présidentiels qui se sont succédé. Autant les régimes des présidents Mathieu Kérékou et Patrice Talon qui ont agi dans le sens de ne pas promouvoir le *zémidjan* que les actions des présidents Nicéphore Soglo et Boni Yayi qui sont allés dans le sens contraire ont eu des implications sur la professionnalisation du *zémidjan*.

9.1.2. Reconnaissance administrative sous le président Soglo

Les premières décisions officielles de l'État spécifiques à l'utilisation de la moto à des fins commerciales au Bénin sont intervenues sous le premier régime de l'ère démocratique en 1992. L'approche du régime du président Nicéphore Soglo envers la corporation a apporté une reconnaissance administrative au *zémidjan* de même qu'une visibilité positive dans la vie sociale et sur la scène politique.

En effet, c'est par un arrêté interministériel que les premières dispositions de l'État visant à l'encadrement de l'exercice du *zémidjan* ont été fixées. L'essentiel du contenu de la décision concerne six mesures rappelées par ce leader d'organisation présent à son annonce : « Au départ, il était question que tout taxi-moto devrait : se faire enregistrer à la mairie pour avoir un numéro ; avoir une blouse ; souscrire à une assurance ; payer la vignette et une taxe municipale ; porter un casque ; et avoir un permis de conduire. »⁸¹. L'annonce de ces dispositions à Cotonou, devenue le foyer du phénomène tant par son ampleur que par l'influence que les pratiques développées ici ont sur les autres villes, a été reçue avec effroi dans le milieu des taxis-motos. La méfiance vis-à-vis de l'État n'a pas favorisé dans cette ville, jusque-là, l'initiation de démarche de reconnaissance administrative auprès des autorités locales par les conducteurs. Leur principale crainte était que remplir de manière exclusive ces dispositions paraissait insoutenable pour un grand nombre d'eux. À l'époque, très peu étaient auto-employés. Leur description des relations de travail avec les employeurs était telle que ceux-ci n'admettraient pas de supporter les charges qui seront générées par ces nouvelles normes. La mise en œuvre en l'état de la décision conduirait donc une bonne partie des

⁸¹ Entretien avec un leader d'organisation de taxi-moto, Cotonou, le 14 septembre 2016.

conducteurs à quitter l'activité. Cette psychose a fait naître dans le milieu des *zémidjan* l'idée qu'il s'agit d'une tentative de réduction du phénomène par le gouvernement en passant par cette décision qui est une formalisation voilée. Les conciliabules pour trouver la posture à adopter pour faire face à la situation ont abouti à la création de l'UCOTAC telle que abordée au chapitre VI.

Cette décision a apporté une certaine légitimité de représentation de la corporation auprès des organes de l'État à différents niveaux pour discuter des conditions de leur participation à la production du service de transport public. Leur constitution rapide en association à Cotonou, qui est le centre des décisions politico-administratives, a fourni aux *zémidjan* la capacité de négocier avec les décideurs politiques le réajustement des mesures annoncées. Les négociations avec l'État central au niveau des ministères de l'intérieur et des transports ont abouti au maintien de trois conditions sur les huit : l'immatriculation au niveau des collectivités locales ; le paiement de la taxe municipale ; et le port de la blouse. Pour les autres conditions, les représentants de l'État ont adhéré à leur proposition d'y surseoir en vue de renégociations progressives. Il faut souligner que ces négociations avec les autorités au niveau national ont été menées non pas seulement pour les conducteurs de Cotonou mais pour toute la corporation.

Dans sa démarche, le gouvernement a juste fixé des conditions générales d'encadrement de l'activité. C'est aux collectivités locales qu'il a délégué la responsabilité de la régir en définissant les conditions pratiques de son exercice (fixation des diverses taxes, couleur de blouse, enregistrement des organisations, etc.). Les responsables de UCOTAC ont par conséquent mené une démarche en direction de la Circonscription Urbaine de Cotonou pour ce qui concerne les taxes à payer par les *zémidjan* de la ville. À Natitingou, une démarche analogue a été menée par l'organisation locale. Par contre, à Parakou et Kandi, où le contact était déjà établi avec l'administration locale, il n'y a plus eu de démarche particulière. Les conditions pratiquées n'ont pas connu de renégociation à cette période.

Les avantages apportés par la décision ont été déjà abordés sous plusieurs angles. En synthèse, pour les conducteurs de taxis-motos, après la période de clandestinité avec leur propre perception d'un statut hybride entre informalité, légitimité et illégalité, dans tous les cas un statut pas assez clair vis-à-vis de la réglementation, se retrouver en règle vis-à-vis de l'administration possède une forte charge symbolique. Cette légitimité administrative, en plus de la reconnaissance populaire, dont ils jouissaient, confère un nouveau statut social avec plus de quiétude dans l'exercice de l'activité.

Un autre acte fort de ce régime a été l'initiative du projet de "La Fondation *zémidjan*" en 1995. Cet acte d'attention particulière du haut niveau de l'État à l'endroit de la corporation, porté par des ministres, a été précurseur du rapprochement des décideurs politiques avec les leaders d'organisations de *zémidjan*. Les leaders ont souligné qu'en ce moment cela avait son importance dans la quête de l'amélioration de l'image sociale du *zémidjan*. La journée nationale du *zémidjan* tenu en février en 1996 pour lancer la Fondation a mis au-devant de la scène les leaders de *zémidjan* dans la vie sociale et politique (cf. points 7.2.3.1. et 8.2.1.2.).

Ces premières décisions de l'État et la vision du président Nicéphore Soglo a reconfiguré la relation entre les *zémidjan* et les fonctionnaires de l'État, renversant les relations traditionnelles de pouvoir relevé par Sopranzetti (2013 :116). La psychose et l'atmosphère de méfiance que doivent affronter les conducteurs de taxis-motos au quotidien dans des relations discriminantes avec les représentants de l'État a cédé place à l'exercice d'un travail reconnu, en plus de la quiétude dans des rapports structurés par des normes formelles. La vision de ce régime concorde avec le contexte international du moment qui était celui du développement, un peu partout dans les pays en développement, de l'économie informelle urbaine et de l'exhortation de la communauté internationale à les intégrer dans les économies nationales.

9.1.3. Reconversion professionnelle dans le « projet manioc » sous le président Kérékou

En Avril 1996, le président Mathieu Kérékou a pris les rênes du pays qu'il a conduit jusqu'en 2006. La vision imprimée par son régime a été à l'antipode de celle de son prédécesseur. Elle était dans le sens de réduire drastiquement l'ampleur du phénomène. L'opinion publique béninoise sur sa politique envers le *zémidjan* retient la reconversion professionnelle des conducteurs dans la production agricole de manioc.

Dans la conscience collective du monde des *zémidjan*, le point de départ de l'idée des politiques de reconversion est l'appel du Projet manioc lancé par le Président Mathieu Kérékou en 1997. Cet événement marquant de l'histoire des politiques de l'État envers le *zémidjan* au Bénin était parti d'une invitation du Président de la République adressée aux *zémidjan* et aux transitaires, le 21 septembre 1998, par un communiqué radio-télévisé sur la chaîne nationale de l'Office de Radiodiffusion et Télévision du Bénin (ORTB). La rencontre était prévue pour l'après-midi du même jour à 16 heures sur l'esplanade arrière de la présidence sans précision de l'objet. Sur les lieux où l'attendaient environ 1 500 taxis-motos et une minorité de transitaires, le président Kérékou était arrivé avec une demi-heure de retard, à la tête d'une importante délégation

gouvernementale. Dans un ton assez sérieux et empreint de son humour habituel, il s'est adressé à l'assistance dans un propos bref et précis.

De son discours, il est ressorti des récriminations sur la contribution des taxis-motos à la pollution dangereuse de l'environnement. Un tableau sombre de cette pollution et ses impacts négatifs sur la santé dont la sienne a été dressé par le Chef de l'État. Il leva un peu plus le ton et insista : « On va vous envoyer au champ ! Vous êtes plus que la bombe de Tchernobyl ! Vous tuez les gens avec votre fumée là... ». Il fit, ensuite, une transition sur la production du manioc, en rapportant sa découverte dans un pays européen où il a effectué une récente mission, de l'existence au plan international d'un besoin non satisfait de produits végétaux pour l'alimentation du bétail. Sur un ton menaçant, il fit comprendre qu'il a l'intention d'utiliser l'armée pour rafler les attroupements de *zémidjan* qui se forment un peu partout dans les lieux publics pour les amener au Camp militaire de Ouidah *manu militari* pour suivre la formation agricole sur la production du manioc. À la fin de leurs formations, ils reviendront chercher leurs motos pour aller produire le manioc dans leurs villages respectifs. À la fin de son monologue, il a dit au revoir à l'assistance et était sur le point de partir quand quelques taxis-motos dans la foule ont réclamé la parole en lançant à la cantonade « On va parler ! On va parler ! ». Le Chef de l'État est revenu sur ses pas et a autorisé ceux qui voulaient parler à prendre la parole.

Le premier intervenant a été Bonaventure Sanni, responsable des transitaires de la CSA. Il a été suivi par un des leaders de l'UCOTAC, Bonaventure Ahitchémey, qui nous résume ses propos à cette occasion :

« Je lui ai dit que nous n'étions pas d'accord avec la manière dont il nous a parlé car parmi nous il y a des gens qui ont été à l'école et sont détenteurs de grands diplômes. Aujourd'hui, ils se retrouvent dans cette activité parce qu'ils ne veulent pas devenir des braqueurs ou des voleurs. Dire qu'on va nous envoyer au champ *manu militari*, vraiment il faut se détromper parce que l'heure-là est révolue. Nous sommes libres, c'est la démocratie, chacun doit faire ce qu'il veut. Nous avons été à l'école et lui en tant que Chef de l'État s'il envoyait son enfant à l'école, qu'il finit et avec les diplômes c'est le *zémidjan* qu'il doit faire... lui-même doit se sentir gêné. Je lui ai dit monsieur le Président, dans votre gouvernement il y a quelqu'un que vous avez nommé ministre qui chantait partout qu'il peut créer 20 000 emplois par an. Il est en train de faire 17 ou 18 mois au gouvernement mais jusqu'à la date d'aujourd'hui nous n'avons pas appris qu'il a créé même 50 emplois quelque part. Il a juste tenu des propos mielleux pour que vous le mettiez au gouvernement [*apostrophant le Ministre du Plan, Albert Tévoèdjè, qui était dans la délégation*]. Là, le Président a ri et a remué la tête. Et en ce moment Albert Tévoèdjè s'était redressé complètement pour me regarder. J'ai fini en lui disant que si le Président veut on va le rencontrer et lui faire des propositions, de ne pas croire que nous sommes des niais. »

Entretien avec un leader de *zémidjan*, Cotonou, le 21 septembre 2016.

Bonaventure justifie ses propos par la frustration qu'il a ressentie après avoir écouté le discours du Chef de l'État qu'il a trouvé méprisant vis-à-vis de la corporation. Le Président a traité les *zémidjan* de pollueurs de la ville, de l'environnement et leur fait porter la responsabilité des éventuels maux dont il souffre lui-même et de toutes les maladies graves qui étaient d'actualité : cancer, Sida et autres. Dans la peau des *zémidjan* présents, le président n'était pas humainement sensible à leurs conditions. De l'avis des leaders sur les lieux, le mépris du Président pour eux était à tel point qu'à la fin de son discours il s'en allait, n'eût été la réaction de la foule sur place pour insister à ce qu'il les écoute. Ils soulignent aussi un manque de considération à leur endroit dans la démarche de convocation de la séance, car cela aurait pu être fait par lettre d'invitation aux responsables des organisations de taxi-moto qui existaient et étaient connues des autorités administratives locales.

Après la rencontre, les leaders de *zémidjan* ont continué par manifester leur désapprobation à l'annonce qui a été faite en menant des sensibilisations sur les parcs. La mobilisation de leurs membres à la résistance était basée sur l'argument de l'anormalité de la volonté du Chef de l'État de les amener de force aux travaux champêtres alors qu'ils avaient une variété de qualifications et de compétences à faire valoir dans des domaines où ils n'attendent que l'offre d'emploi du gouvernement. Les leaders ne rataient aucune occasion d'intervenir dans les médias pour attaquer le gouvernement sur « ses intentions machiavéliques », selon leurs propos. Cette prise de parole les avait mis au-devant de l'actualité. Des acteurs politiques et personnes ressources de la corporation se sont rapprochés des responsables de l'UCOTAC pour les conseiller et offrir leur appui pour une demande d'audience au Chef de l'État. Ceci a été fait et a abouti à une rencontre du bureau avec le Président de la République. Les leaders qui étaient à la séance ont affirmé avoir été très touchés par le *mea culpa* introductif du Président Kérékou sur la frustration que son message avait générée lors de la rencontre d'annonce du Projet Manioc. Le recouplement de ses propos rapportés par divers participants à l'audience sont :

« Je ne savais pas que j'ai mal parlé. Si j'ai mal parlé, je m'en excuse. Moi, je ne voudrais pas que les gens détournent le budget du projet dans les bureaux. C'est pourquoi j'avais demandé la rencontre pour vous annoncer cela devant tous les cadres, afin que vous sachez que c'est quelque chose que je veux vous offrir ».

La séance a abouti à la mise sur pied d'un comité de suivi de la réalisation du projet conduit par le Ministre des Finances dans lequel étaient impliqués des représentants des leaders de *zémidjan*. En outre, le chef de l'État a remis des moyens financiers aux leaders afin qu'ils fassent une tournée de sensibilisation au sein de la corporation pour expliquer le bien-fondé du projet et sa vision de les aider à sortir de l'activité de *zémidjan* vers des activités plus viables

pour le développement durable du pays. Cette vision concordait avec le contexte international de la lutte contre la pollution et pour le développement durable qui prévalait.

En somme, la réaction des leaders de *zémidjan* à la rencontre de l'appel au Projet Manioc et leurs actions de sensibilisation contre le projet, les semaines suivantes, ont montré au régime leur capacité de faire échec à sa réalisation. Le président Kérékou a compris qu'il était nécessaire d'adopter une approche plus participative en les associant à l'élaboration pour qu'ils comprennent le bien-fondé afin de donner plus de chance de concrétisation à sa vision. Pour la suite du Projet Manioc, entre les réunions du comité et les tracasseries administratives de mise en route du projet, les représentants de la corporation, peu habitués aux rouages administratifs, ont avoué ne pas avoir été en mesure de suivre certaines décisions de prêt parce qu'elles ont été prises dans des instances dans lesquelles ils n'étaient pas présents. De toute façon, ils se retrouvaient en minorité dans les instances de décision pour être en mesure de changer l'orientation que les administratifs voulaient donner au projet. Ces leaders pensent que l'affectation d'un budget initial d'un milliard au projet a suscité chez les administratifs le désir de se servir. Dans le formatage final qu'ils ont réussi à faire passer, les conducteurs de taxis-motos n'étaient plus exclusivement et prioritairement les bénéficiaires. De l'opinion répandue dans le milieu des taxis-motos, les conditions d'éligibilité au projet ne leur ont pas facilité l'accès lors de sa phase opérationnelle. Ils ont la ferme conviction que les administratifs ont usé de stratagèmes pour être indirectement les bénéficiaires les plus nombreux. Les phases du projet se sont multipliées jusqu'à la fin du régime sans concrétisation effective de la vision de départ.

9.1.4. Amélioration des conditions et promesses non abouties du président Yayi

Le style de gouvernance du président Yayi Boni, qui a pris le pouvoir en 2006, rompt avec les relations distantes de son prédécesseur et quelque peu "dirigistes" des deux précédents régimes démocratiques envers le *zémidjan*. Durant ce régime, plusieurs décisions ont visé l'amélioration des conditions de travail et de vie des *zémidjan* avec une ambition affichée vers la fin d'en faire un travail décent pour ceux qui veulent s'y maintenir plutôt que de chercher à l'enrayer totalement tel que l'ambitionnait le régime précédent.

Au nombre des interventions du régime qui ont eu un impact structurel sur le travail du *zémidjan*, la décision prise dans le cadre du Programme d'Appui à l'Agglomération de Cotonou (PAACO) de renouveler le parc moto dans les principales villes a été le premier acte fort. Le PAACO, entamé en 2004 pour lutter contre la pollution, avait un volet qui visait le remplacement dans les grandes agglomérations du parc moto pour passer des motocyclettes à

deux temps jugées polluantes à des motocyclettes à quatre temps moins émettrices (à 85%) de gaz à effet de serre (Houssou 2016 : 27). Par décisions successives⁸², le gouvernement a apporté une contribution budgétaire d'un milliard de FCFA au montant initial du même montant cofinancé par l'Agence Française de Développement (AFD) et le Fonds Français pour l'Environnement Mondial (FFEM) avec l'objectif affirmé d'atteindre dix mille *zémidjan* bénéficiaires. Cette contribution était destinée à relever de cent mille (100 000) francs initiale à deux cent mille (200 000) francs le montant de la prime allouée aux conducteurs de taxis-motos qui remettent volontairement à la casse leurs motos à deux temps. Le gouvernement a, par ailleurs, décidé de l'exonération de la TVA et des taxes douanières sur l'importation des motos à quatre temps de même que sur l'importation de leurs pièces de rechange, en vue de baisser leurs prix de vente sur le marché, parallèlement à l'interdiction de l'importation des motos à deux temps. Même si l'adhésion massive attendue à ce volet du programme n'a pas été observée (Boco, 2015 : 64), ces facilités ont favorisé la mise en place d'autres mécanismes dont les résultats ont été palpables sur le but visé de renouvellement du parc moto des *zémidjan*. Dans ce sens, la Banque Régionale de Solidarité (BRS) avec la caution du gouvernement a mis en place une offre de financement de l'acquisition de moto à quatre temps pour les taxis-motos remboursable par échelonnement. Des institutions de microfinance et d'autres circuits financiers extra-bancaires ont récupéré l'idée et ont contribué au changement observé. Les implications de ce changement ont été multiples pour le *zémidjan*. Il a amélioré l'image de pollueur qui lui était collée dans la société du fait de l'adoption d'un comportement éco-citoyen par l'utilisation d'une moto moins polluante. En lui créant les conditions d'utilisation d'un engin non controversé par rapport aux questions de développement durable, l'État donne une caution tacite au développement de l'activité sur le long terme. C'est la même chose qu'ont apportée les facilitations d'acquisition du moyen de travail par les décisions qui ont baissé les prix des motos et généré des bénéfices sur le coût de carburant et d'entretien des motos.

Une autre politique qui mérite d'être soulignée est le Régime d'Assurance Maladie Universelle (RAMU). Officiellement lancé le 19 décembre 2011 par le président Boni Yayi, il vise à fournir l'accès universel aux soins et services de qualité aux populations. « Du point de vue général, il est une des rares politiques sur laquelle l'État a clairement communiqué pour mobiliser les travailleurs informels à y adhérer en vue d'une couverture sanitaire universelle » (Assouma, 2019 : 76). Cette mobilisation a été particulièrement focalisée sur les *zémidjan* qui ont contribué activement en retour à sa propagande. Lors de la cérémonie de lancement de remise des cartes

⁸² Comptes rendus des conseils des ministres des 18 avril 2007 et du 28 octobre 2009.

d'adhérents, le vendredi 21 juin 2013 au Palais des sports du stade de l'amitié de Kouhounou, le premier bénéficiaire symbolique à qui le Chef de l'État a transmis la première carte et le carnet d'assurance a été le Président du MOZEB, en présence de milliers de ses pairs.

La vision de créer des conditions décentes pour le travail du *zémidjan* a été clairement affirmée vers la fin du régime du Président Boni Yayi qui a parlé de le « professionnaliser davantage » au point où son premier ministre, Lionel Zinsou, candidat désigné à sa succession en a fait un point clé de sa plateforme de campagne électorale. Cette orientation de la vision s'aligne sur les recommandations internationales, en particulier celles de l'Agenda pour un travail décent de l'OIT à ses mandants tripartites nationaux (gouvernement, syndicat et patronat), de créer des conditions décentes au profit de tous les travailleurs y compris ceux de l'économie informelle. Sauf que pour certains leaders de *zémidjan* qui soutenaient le régime, cette orientation ne correspondait pas à leur perspective pour la corporation. Ils ont clairement fait la requête d'un accompagnement du gouvernement pour une reconversion professionnelle en dehors du *zémidjan*. Ils rappellent sur le fait le Président Yayi à ses promesses d'agir dans ce sens. Durant la dernière année de son mandat, le Chef de l'État a essayé de satisfaire à leur requête en annonçant la mise à disposition d'un fonds d'un milliard qui sera consacré à la reconversion des conducteurs désireux dans les activités génératrices de revenus dans l'agriculture, la pêche, l'élevage, la pisciculture, etc. ; à l'instar d'un autre fonds dénommé le Milliard Culturel créé plusieurs années auparavant pour soutenir les artistes culturels. Malgré cette annonce forte, le fonds des *zémidjan* n'a pas été opérationnel avant la fin de son régime en 2016. La reconversion reste le véritable chantier inachevé pour la corporation sous son régime et le gros point d'insatisfaction des leaders.

9.1.5. Menaces des réformes du président Talon sur des acquis de la corporation

Le régime du président Patrice Talon installé depuis avril 2016 est un régime de réforme qui a retouché plusieurs politiques élaborées par ses prédécesseurs. Ces réaménagements n'ont pas porté une attention particulière sur la corporation des taxis-motos et ont, au contraire, affecté négativement des avancées engrangées auparavant.

L'une des toutes premières politiques mises en cause dès l'installation de ce régime du Président Patrice Talon a été le RAMU. Plusieurs centaines de *zémidjan* ayant adhéré à ce mécanisme de couverture sanitaire universelle ont à peine reçu leurs cartes quand une réforme a suspendu sa mise en œuvre. Ceux qui se sont tracassés pour faire les formalités et payer les cotisations n'ont pas pu concrètement en jouir. Il est désormais remplacé par le projet Assurance

pour le Renforcement du Capital Humain (ARCH), adopté le 03 mai 2017 en conseil des ministres. La particularité du ARCH est qu'il couvre plusieurs volets dont l'assurance maladie. À la différence du RAMU, il n'est pas à son démarrage ni focalisé sur les travailleurs informels, encore moins sur les *zémidjan*. Sa phase pilote, toujours en cours, donne la priorité aux indigents avant sa généralisation progressive dans l'ensemble des départements du pays .

Depuis l'avènement de ce régime, à la fin de nos travaux de terrain, un changement notable subi par les leaders de taxis-motos et leurs organisations est la distanciation qu'ils ont observée des autorités du pouvoir central. Cela les éloigne des centres de décision. En plus au niveau local, les directives décisionnelles du pouvoir central sont à l'origine de la suspension de la restitution des ristournes sur les taxes aux organisations de *zémidjan* depuis le compte de l'année 2016, d'après les informations reçues des autorités locales par les leaders. L'absence de concertation dans la prise des décisions les concernant a provoqué des dénonciations par les leaders de *zémidjan* de Cotonou sur la prise unilatérale d'arrêtés préfectoraux de restriction de la circulation des motos dans la zone du marché Dantokpa et les petits marchés satellites (Ganhi, Gbogbanou, Missèbo) qui constituaient des lieux de forte affluence de leur clientèle. Le même préfet est l'auteur de la décision d'interdiction de squattage des places publiques par les *zémidjan* dans la ville de Cotonou. Son application vise clairement à proscrire les pratiques qui permettent aux conducteurs non-résidents de la ville de travailler en continue sur plusieurs jours sans y avoir une résidence fixe. Sur le terrain, il a été observé que les principaux concernés ont déplacé leurs lieux de squattage vers des places publiques de la banlieue (Godomey, Calavi, Agblangandan) dans les préfectures périphériques. Les mécontentements auxquels cela a donné lieu ont amené le préfet à initier des concertations avec les leaders d'organisation pour corriger sa démarche à l'avenir. Sauf que le mal était déjà fait et les arrêtés n'ont pas été rapportés.

À Parakou et Natitingou, les leaders dénoncent des tentatives des autorités locales qui cherchent à tirer profit du contexte de réformes au plan national pour reprendre en main la gestion des taxis-motos. Dans la ville de Parakou qui est la plus engagée sur cette voie, les autorités locales soutiennent leur action par un discours sur la nécessité de la formalisation du *zémidjan*. Il s'agit d'une connexion de la politique publique locale au contexte international, précisément la recommandation de l'OIT (R204) et les ODD, exhortant à la transition des travailleurs et des unités économiques de l'économie informelle vers l'économie formelle. Cela semble être la perspective de ce régime porté sur le libéralisme pour les activités informelles d'une manière globale.

À la lumière de ce qui précède, les politiques publiques à l'endroit des *zémidjan* sous les différents régimes ne se sont pas inscrites dans une continuité. Les visions des Chefs d'État ont été fonction de leur perception du phénomène et de l'influence du contexte international. Qu'elles soient lointaines ou proches, leurs politiques ont contribué de manière volontaire ou involontaire à la professionnalisation du *zémidjan*. Mais au-delà de cette relation supra-locale de la corporation à l'État, la gestion administrative des taxis-motos a été clairement déléguée aux collectivités locales. Il faut donc examiner cette relation au niveau local où ils rencontrent formellement l'État pour cerner la complexité de leur rapport à l'État dans son entièreté.

9.2. TAXIS-MOTOS DANS L'ESPACE DE GOUVERNANCE DES POUVOIRS PUBLICS AU NIVEAU LOCAL

La réalité de la situation actuelle de la gouvernance locale est que la décentralisation intervenue en 2002 n'a pas été qu'un processus de transfert du pouvoir du niveau central aux élus locaux qui en jouissent dans sa plénitude. Elle est à bien des égards conforme à ce qu'a explicité Jouve (2007) sur la gouvernance urbaine en France en relevant que les réformes de décentralisation ont abouti à une fragmentation du gouvernement local et un renforcement considérable de la participation des grands groupes non étatiques qui composent le tissu économique local. Autrement dit, il s'agit d'une recomposition du pouvoir local qui fait plus de place aux acteurs de développement et à la participation de la société civile. En fonction des enjeux dans les villes de cette recherche, les organisations de taxis-motos en qualité de contributeurs aux ressources internes des communes et du rôle de facilitateurs des leaders à la gestion ont bénéficié d'ouverture d'espace de participation à la gouvernance locale. Dans les villes à statut particulier, Cotonou et Parakou, leurs gros effectifs est un enjeu dans la mobilisation des ressources internes, en dépit de la diversité des organisations de la société civile et des grands groupes privés. Leurs leaders assurent également un rôle stratégique de renseignement et d'influence de l'opinion publique pour faciliter la gouvernance des autorités locales. Dans les communes ordinaires où la société civile est moins fournie et les opérateurs non étatiques sont présents en nombre limité, leur contribution à la dynamisation de la vie économique leur accorde une place naturelle dans la gouvernance locale.

Sur le fonctionnement de l'État au niveau local, il faut préciser que le conseil communal est l'organe suprême de prise de décision. Il est dirigé par le Maire et regroupe l'ensemble des conseillers élus de la commune. L'organe exécutif est la municipalité composée du Maire et de ses adjoints. Ces acteurs constituent les décideurs politiques au niveau local et tirent leur légitimité des processus électoraux. La municipalité est assistée dans la réalisation de sa mission

par une seconde catégorie d'acteurs. Elle regroupe le personnel administratif et des responsables techniques de la mairie qui travaillent sous la coordination du Secrétaire Général. Sous l'autorité de la municipalité, ils ont beaucoup plus un rôle de conseillers techniques et d'exécutants dans leurs domaines de compétences respectifs. La légitimité de cette catégorie d'acteurs, que nous désignons par « administratifs » dans ce travail, dépend des acteurs de la première catégorie. C'est dans les interactions avec ces deux catégories d'acteurs que se construisent les relations des *zémidjan* avec l'État au niveau local.

Les enquêtes de terrain ont confirmé la nature prioritairement économique de ces relations telle qu'elle était notée dans la perception des *zémidjan* lors de la phase exploratoire. Sur le terrain, nos démarches officielles au niveau des mairies pour entrer en contact avec les services chargés des relations avec les taxis-motos ont conduit dans toutes les villes vers les directions des services économiques, marchands ou chez le régisseur. Les administratifs ont expliqué partout dans des termes analogues à ce responsable administratif de la mairie de Cotonou que « l'objectif premier c'est de percevoir les taxes ». En général, pour les administrations locales, leurs attributions ne vont pas plus loin que cela. Tout le dispositif mis en place pour le suivi à l'immatriculation des taxis-motos, la cartographie sommaire de leurs parkings et les échanges périodiques avec leurs leaders s'inscrivent dans une logique de mobilisation de ressources budgétaires de la commune. Les conducteurs de taxis-motos n'en n'ont pas moins conscience. Cette déclaration d'un conducteur résume leur représentation de la relation : « c'est comme le sens de l'eau dans la rivière. Nous on verse seulement nos impôts mais en retour la mairie ne nous donne rien ». L'amplitude de ces plaintes varie suivant les villes. Si rien, en dehors des actions qui entrent dans l'encadrement de l'activité, n'a pu être indiqué par les administratifs et les décideurs politiques interviewés à Natitingou, ceux de Cotonou ont énuméré quelques projets dont le nombre de personnes impacté ont été jugé insignifiant par les leaders de *zémidjan*. À Kandi et Parakou, par contre, les critiques des leaders ont été orientées vers l'État central en relativisant les efforts que font les mairies à travers les facilités dont ils bénéficient pour leur fonctionnement.

Il faut rappeler que la gouvernance des collectivités locales au Bénin n'a pas été uniforme sur la période de recherche, que cela soit avant ou après la décentralisation. En conséquence, le statut administratif des communes ainsi que la nature des relations historiques entre la corporation et les pouvoirs locaux déterminent la manière dont l'activité est régie dans chaque localité. Elle peut être quasi-totalement déléguée aux organisations tel qu'il a été observé à Parakou ou presque totalement sous le contrôle de la mairie tel que c'est le cas à Cotonou.

9.2.1. Approche participative et concertée, source d'une collaboration pacifique à Kandi

Pour rappel, l'initiative de la reconnaissance administrative de la corporation des taxis-motos à Kandi a été prise par les pionniers de l'activité. Ils ont reçu l'onction des autorités administratives de l'époque pour s'auto-organiser afin d'assurer sa bonne marche. Considérée en cette période comme une activité précaire et transitoire, le taxi-moto n'était pas astreint au paiement de taxe administrative. L'association mise en place a choisi la couleur de la blouse de travail et utilisé les moyens dont elle disposait pour l'immatriculation des membres. Son bureau assure depuis lors l'immatriculation des nouvelles entrées dans l'activité sous la tutelle de la mairie qui lui en a délégué la responsabilité. Le dernier registre en cours d'utilisation consulté sur le terrain comptait 2559 *zémidjan* enregistrés à la date du 9 mars 2017. Pour le bon fonctionnement du bureau, des frais d'adhésion avaient été fixés pour les nouveaux adhérents, sans qu'il n'y ait de redevance à verser à la mairie, au départ.

L'association a connu, en 1996, une réorganisation qui a vu l'installation d'un deuxième président. Son arrivée a coïncidé avec l'instauration des taxes municipales perçues par le bureau et reversées à la mairie. La taxe annuelle était de 2000 F pour tous les *zémidjan*, en guise de droit taxi. La taxe d'immatriculation des nouveaux entrants était fixée à 2600 F dont 600 F pour l'établissement d'une carte professionnelle par la mairie. À la fin de la première décennie de collaboration, des problèmes de gestion des ressources de l'organisation qui ont entraîné le départ du deuxième président ont concerné également le versement irrégulier des redevances municipales sur les taxes d'immatriculation.

En dépit de cette situation hypothétique de confiance, le nouveau bureau installé en 2006 a fait du lobbying à l'endroit des autorités locales pour continuer à assurer sous la tutelle de la mairie l'immatriculation des nouveaux *zémidjan*. Un fait notable que cela a engendré a été la revalorisation des frais d'immatriculation qui sont passés formellement à 6000 F dont 3600 F pour la mairie et 2400 F pour l'association à partir de cette année-là. D'après les leaders, cela avait pour objectif de permettre à l'organisation de disposer davantage de ressources pour son fonctionnement. À partir de 2012, le bureau de l'association a de nouveau négocié et obtenu de la mairie, toujours par des stratégies souterraines, une nouvelle revalorisation des frais d'adhésion de 6000 F à 10 000 F sans que la part de 3600 F versée à la mairie n'augmente. Cette négociation a été facilitée par le fait que la part de l'association a servi à régulariser les impayés de l'ancien bureau à la mairie. Les leaders du SYNCOTAMOB ont expliqué, par ailleurs, que ces revalorisations de taxes ont été mises en œuvre sans difficultés au sein de la corporation parce que les taux qui étaient en vigueur à Kandi étaient les plus bas que ceux

appliqués dans les autres communes du département et les revalorisations n'ont pas dépassé ce qui se passait ailleurs. Ils ont présenté cela à leurs membres en termes d'harmonisation des taxes par rapport aux localités voisines.

Dans sa collaboration avec la mairie, le SYMCOTAMOB aide la mairie pour la collecte des taxes annuelles. Le bureau organise des campagnes de sensibilisation de leurs membres. Le planning de sensibilisation est retenu avec l'administration municipale pour plus d'efficacité. Elle se déroule sur plusieurs mois avant la phase répressive qui s'effectue dans le dernier trimestre de l'année. Celle-ci se réalise par une équipe de la mairie appuyée par la police et le bureau du SYNCOTAMOB. Durant cette phase, les *zémidjan* non en règle payent 7000 F dont 2000 F de redevance à la mairie et 5000 F de pénalité à la police. Les administratifs et les leaders ont reconnu que le bureau joue un rôle important dans ce processus et chaque année, il reçoit en retour les ristournes proportionnellement à la recette réalisée par la mairie dans la collecte de ces taxes. Ces ristournes sont utilisées pour renflouer la caisse de solidarité et d'assistance aux membres en cas de sinistre, en alternative à la cotisation hebdomadaire dont les recettes sont en baisse. « En cas de problème qui nous dépasse : l'arrestation de nos membres par les forces de l'ordre, les cas de braquages de *zémidjan* [pour les soins de la victime] ; nous sollicitons l'assistance de la mairie. », dit le président du SYNCOTAMOB⁸³. Ces propos témoignent que malgré la diversité des sources financières, les moyens de l'association sont parfois insuffisants pour assurer l'entraide et la solidarité aux membres. Ils dénotent aussi une bonne collaboration entre les autorités locales et le bureau des *zémidjan*. Du point de vue des décideurs politiques, il ne pourrait en être autrement. Pour cause, les ressources internes de la commune étant limitées, toutes les potentialités économiques locales sont sollicitées pour la mobilisation du budget. Les taxis-motos représentent alors des acteurs économiques stratégiques. Ils ont une ligne qui figure clairement dans les ressources budgétaires de la commune. Le Conseil Communal de son côté fait des efforts pour leur prise en compte dans ses réalisations.

⁸³ Entretien avec leader d'organisation de *zémidjan*, Kandi le 9 mars 2017.

Photo 7 : *Siège du Bureau du SYNCOTAMOB à Kandi*



Photo 8 : *Construction de logement sur la parcelle offerte par la mairie*



Sources : Assouma K., novembre 2015

À cet effet, l'association a été dotée par la mairie d'une parcelle sur laquelle a été érigé son bureau (Photo 7). Un projet de construction de dortoirs sur une partie de ladite parcelle était en cours grâce au financement d'un partenaire de la mairie (Photo 8) ; ce qui est assez expressif des efforts de la mairie à leur endroit. De plus, les différentes décisions liées à la fixation des taxes découlent des négociations entre les deux parties. La réalité est telle qu'aucune décision liée à leur activité ne pourrait être prise sans les associer, d'après les administratifs. D'ailleurs, compte tenu des besoins du budget de la mairie, celle-ci est parvenue à obtenir du bureau du SYNCOTAMOB un accord de principe en vue de procéder à une nouvelle revalorisation des taxes annuelles à partir de l'exercice budgétaire 2018.

À l'antipode de ce qui se passe dans les autres villes, à Kandi l'absence de relations partisans des leaders est mentionnée comme un atout important qui facilite la collaboration de l'association des *zémidjan* avec les autorités locales. L'unicité de leur organisation est un contexte qui le favorise. De l'analyse des décideurs politiques et des administratifs, cette unicité permet à l'association de se mettre au-dessus de liens partisans ; ce qui favorise sa bonne collaboration avec n'importe quel parti politique à la tête de la commune.

9.2.2. Responsabilisation des organisations pour la gestion de la corporation à Parakou

Les relations bienveillantes des autorités locales envers les pionniers du taxi-moto à Parakou ont été un catalyseur de la constitution de la première organisation de la ville. La réussite de l'institutionnalisation de la corporation a entraîné la responsabilisation progressive de l'association à régir l'activité par les autorités locales.

La première responsabilité déléguée au bureau des *zémidjan* a été l'immatriculation des taxis-motos à la première association puis à l'ensemble des organisations à partir de leur

multiplication. Actuellement, la mairie arrive à suivre les enregistrements de nouveaux adhérents au niveau de chacune des onze organisations actives par les millésimes qu'elle affecte à chacune d'elles. De manière opérationnelle, par exemple, c'est à l'ACR/Z qu'il a été affecté le millésime de 1001 à 2000 ; 5001 à 6000 ; 7001 à 8000; 12 001 à 13 000 et 19 001 à 20 000. Les autres millésimes ont été attribués à d'autres organisations. Sur les blouses, les numéros sont précédés des initiales des organisations les ayant attribués.

Par la suite, le bon fonctionnement du mécanisme d'immatriculation et du dispositif de collecte de cotisation internes de la corporation a influencé le mode de collecte des taxes municipales pour parvenir à sa forme actuelle. Au départ, les taxes municipales étaient directement collectées par le service de recouvrement de l'administration locale. Il s'agissait d'une taxe mensuelle fixée à 500 F. Sa collecte par les agents de collectivité locales assistés par les forces de l'ordre donnait lieu à beaucoup de tracasseries policières, d'après les leaders. La recherche de solution pour parvenir à un mode plus pacifique a conduit les leaders des deux organisations qui existaient à user de lobbying en direction des autorités municipales pour revoir le mode de collecte. Ils ont réussi à obtenir le paiement des taxes par an au lieu des paiements mensuels, soit 6000 F à payer en une seule fois ; ce qui réduit la fréquence des tracasseries policières liées au contrôle. Il est convenu que le premier trimestre de l'année sera dédié à la sensibilisation des membres par leurs organisations. Les contrôles commencent donc en avril. Les taxis-motos qui régularisent leur situation après le mois de mars paient en plus des 6000 F une amende de 2000F. Ils ajoutent les frais de fourrière à ceux qui sont appréhendés lors des contrôles.

En outre, les organisations ont souhaité et obtenu leur implication dans les opérations de contrôle à la place des forces de l'ordre. Le système de contrôle qu'elles ont proposé est basé sur leurs dispositifs de collecte des cotisations. L'expérimentation de cette suggestion a donné des résultats satisfaisants de part et d'autre. Les frais journaliers de fourrière payés à la police pour les motos arrêtés lors des contrôles ont donc disparu. Les 2000 F de pénalités sont reversés dans les caisses de l'organisation du *zémidjan* en infraction. Les organisations ratissent au quotidien dans leurs rangs pour identifier leurs membres non à jour et les sensibiliser à régulariser leur situation. Après quelques années de collaboration convenable, la mairie a délégué aux organisations la collecte des taxes municipales. Au début de chaque année les bureaux des organisations se rendaient à la mairie pour recevoir des carnets des reçus de paiement de taxe. Elles font en retour un point hebdomadaire des ventes à la mairie. À la fin de l'année, chaque organisation perçoit une ristourne, en fonction du montant total des taxes

qu'elle a aidé à collecter. Les leaders d'organisations pensent que ces avancées sont une marque de reconnaissance par la mairie de leur capacité à s'autogérer.

Prenant en compte les suggestions de certaines autorités de la ville, avec qui les leaders entretiennent de bonnes relations de collaboration administrative, les onze organisations actives de Parakou se sont regroupées en Fédération des Associations des Conducteurs de Taxi-Moto du Bénin (FACOTAMOB). Le but affiché par cette faïtière est d'améliorer la collaboration entre les membres de leurs organisations, dans le contexte de floraison d'organisations, en vue d'interagir de manière bénéfique pour la corporation avec les autres acteurs sociaux. Le bureau de la fédération est composé de 22 membres, soit deux représentants de chaque organisation. Cette nouvelle faïtière est positionnée pour servir de relais entre les organisations et la mairie dans une vision d'unicité d'action. Elle reçoit désormais les carnets de reçus des taxes municipales auprès de la mairie et les repartis aux organisations. Le nombre de carnets transmis par la mairie et la part à confier à chaque organisation sont déterminés par le nombre de membres immatriculés par chacune d'elles.

En somme, le mécanisme actuel de recouvrement des taxes municipales à Parakou est façonné par les expériences de la bonne organisation dans la corporation des *zémidjan*. L'efficacité dont ont fait preuve les organisations depuis le début teintée d'une bonne collaboration avec l'administration locale leur a permis d'agir par des stratégies souterraines pour obtenir la délégation progressive de service de la plupart des autorités administratives. Les leaders conscients de cette réalité ont trouvé les voies et moyens pour maintenir cette confiance en s'inscrivant dans une unité d'action par le biais de la faïtière. Cette réalité contraste fondamentalement avec la situation qui a été observée à Natitingou.

9.2.3. Bras de fer entre administratifs et leaders de *zémidjan* autour de la gestion de la corporation à Natitingou

Dans les quatre localités de recherche, Natitingou est celle dans laquelle il a été observé des relations particulièrement tendues entre la mairie et les organisations de taxi-moto sur la question de paiement des taxes municipales au cours de notre terrain. La pomme de discorde était une décision administrative intervenue au troisième trimestre 2015 qui visait la prise en main de la procédure d'immatriculation des *zémidjan* par le Service Marchand de la mairie.

Des explications des responsables administratifs, la tentative en cours était la deuxième après une précédente en 2012. La précédente visait à instaurer un registre d'immatriculation unique de tous les taxis-motos à la mairie. Elle avait prévu le paiement d'une nouvelle taxe en

contrepartie de laquelle chaque *zémidjan* immatriculé de nouveau bénéficierait d'une carte professionnelle délivrée par la mairie. La principale motivation indiquée par les administratifs pour l'initiation de la réforme est que les recettes des taxes payées par les taxis-motos sont de plus en plus loin des prévisions. La réforme a été donc envisagée pour faire une revue d'effectif de la corporation afin de faciliter la planification des recettes que peut en tirer la mairie. Le point de vue des leaders de *zémidjan* opposés à l'unanimité à cette réforme sur sa principale justification de la baisse du paiement des taxes se résume dans cette explication :

« Avant on payait [*les taxes municipales*] mais depuis un moment donné nos voies ne sont plus praticables. C'est sur ces voies que nous travaillons. On a posé le problème maintes fois aux autorités. Ils ont eux-mêmes connaissance de la situation. Ils ont toujours promis que cela va s'améliorer mais on ne voit pas d'amélioration. On ne peut pas être motivé pour payer les taxes. »

Entretien avec leader de *zémidjan*, Natitingou, le 29 mai 2017.

La pratique qui était en cours, et qui est demeurée, est que l'immatriculation des taxis-motos est assurée exclusivement par les bureaux dirigeants des organisations sans un regard de l'administration locale. Les conditions d'adhésion, particulièrement les frais à payer sont fixés et encaissés par chaque organisation sans aucune redevance à verser à la mairie. C'est à partir de leur entrée en activité que les *zémidjan* sont orientés par leurs organisations à aller payer les taxes municipales annuelles. Les organisations utilisent ces frais et les cotisations hebdomadaires, qui ne sont plus régulièrement payées, pour leur fonctionnement. Ne pas se soumettre à la décision de la mairie était pour leurs leaders une question de survie. En plus, ils ont déclaré être tout à fait conscients qu'il s'agissait d'une tentative de récupération de la gestion de la corporation. Mais, ce qui était plus craint par l'ensemble des acteurs de *zémidjan* est que ce changement aboutisse à une augmentation non négociée de taxes.

Du côté de la mairie, ces arguments sont perçus comme des faux-fuyants. L'opinion des administratifs est que la corporation ne reflète pas une bonne organisation sur le terrain. Il est vrai que des éléments d'observation de terrain tels que l'existence d'autant de couleur de blouse que d'organisation (voir photos ci-après), l'existence du même numéro pour autant d'organisations ne sont pas des signes d'une cohésion et d'une bonne coordination au sein de la corporation comparativement à ce qui se passe dans les autres villes.

Photo 9 : Des taxis-motos membres de l'AN, du SYNPROZEB et de l'UZN dans leur différentes blouses de travail



Sources : Assouma K., décembre 2015

L'initiative introduira une meilleure organisation dans la corporation et débouchera sans aucun doute sur l'élargissement de l'assiette fiscale de la mairie. La question de l'effectif réel en activité est aussi un aspect primordial pour permettre à la mairie de faire ses prévisions budgétaires. Or, le nombre d'adhérents varie d'une organisation à une autre sans que les leaders ne puissent estimer avec précision le nombre encore en activité. Le plus gros effectif revenait à l'AN avec 1828 adhérents, à fin novembre 2015, et le plus petit effectif revenait à l'organisation la plus récente l'ASCTM avec 82 adhérents.

La séance d'information initiée par les responsables administratifs à la mairie pour sensibiliser les leaders sur les changements à venir s'est terminée en queue de poisson. Les leaders de *zémidjan* ont jugé la décision inapplicable. Leurs vives réactions de protestation et leur départ de la salle ont mis fin à la séance. La stratégie coercitive développée par les administratifs a été de mener une vaste opération de contrôle de paiement de taxes l'année suivante avec l'appui de la police. Au plan financier, l'opération a été un réel succès, en 2013, selon la responsable du service marchand de la mairie. Malheureusement, la gestion sociale, pour ne pas dire politique, qui en a été faite a anéanti les efforts des administratifs. En effet, sans que cela ne soit prémédité, l'opération de contrôle s'était déroulée pendant que le Maire était en mission hors du territoire national. Les administratifs n'ont pas caché leur déception face à sa réaction à son retour. Tous les responsables impliqués dans l'opération auraient été blâmés jusqu'au Commissaire Central de la ville. De sorte que la sollicitation de la police l'année suivante pour l'organisation des opérations de contrôle n'a pas eu des suites favorables. Sans opération de contrôle en 2014, un seul *zémidjan* a payé les taxes de cette année.

Le Maire a soutenu son mécontentement par le fait que les *zémidjan* sont « une couche sensible » qu'il faut gérer avec délicatesse. Sauf qu'en réalité, 2013 était normalement une année d'élections locales et communales, en d'autres termes de renouvellement du mandat des élus communaux et locaux. Des opinions convergentes des administratifs et des leaders, les enjeux politiques ont pris le dessus sur les objectifs administratifs. Certains leaders ont avoué avoir fait du lobbying en sa direction dès son retour. Ceux-ci vont plus loin en soutenant que l'opération n'aurait pas pu se passer de la sorte si le Maire était présent et joignable sur le territoire national au moment de son déroulement soldé par l'arrestation de centaines de *zémidjan*. En tant qu'acteur politique et candidat à sa propre succession aux élections qui étaient à l'horizon, le Maire compte des soutiens politiques parmi les leaders de *zémidjan* comme tous les acteurs politiques locaux importants. C'est ainsi que la tentative de réforme de 2012 n'a pas prospéré faute d'adhésion des organisations.

En 2015, une nouvelle équipe dirigeante a été installée à la tête de la commune. Quelques mois après, au cours du dernier trimestre de 2015, une nouvelle tentative de mise en application des dispositions administratives de 2012 réaménagées a été effectuée. Les leaders d'organisations ont affiché de nouveau leur opposition. L'administration municipale a réorienté sa démarche en invitant les organisations à s'engager dans une résolution consensuelle du conflit. Après plusieurs séances d'échanges, cette fois-ci dans une démarche plus participative, un consensus a été trouvé entre les deux parties sur la question de payement des taxes annuelles.

Premièrement, ne pouvant pas distinguer les nouvelles immatriculations des anciennes dans le contexte qui prévaut, la taxe annuelle est uniformisée à trois mille (3000) francs CFA pour tout le monde, au lieu de cinq mille (5000) francs pour les nouveaux et trois mille (3000) francs pour les anciens. Deuxièmement, la stratégie d'implication des organisations dans le processus consiste à confier aux bureaux d'organisation les reçus de payement des taxes annuelles de leurs membres en fonction du nombre en activité déclaré. Un point financier hebdomadaire est fait tous les vendredis à la mairie par les bureaux d'organisation. Troisièmement, il a été retenu une ristourne de 15% à chaque organisation en fin d'année, proportionnellement aux recettes. Quatrièmement, les organisations se sont engagées à constituer une faïtière pour favoriser une meilleure coordination en leur sein et faciliter la collaboration avec l'administration locale.

Il ressort de ce qui précède qu'à travers leur capacité d'action sur les décideurs politiques et les administratifs, par le biais de protestations et de lobbyings, les organisations de *zémidjan* de Natitingou ont réussi à contraindre l'administration locale à appréhender les questions de

fixation et de paiement des taxes municipales dans une approche inclusive. Le soutien d'un partenaire politique a été décisif dans l'influence sur l'action publique. De plus, l'expérience des bonnes pratiques des autres villes a fait école pour trouver une porte de sortie à une situation de blocage qui n'a fait que trop durer. Au début de l'année 2017, les responsables de l'administration municipale ont initié une mission *ad hoc* avec les leaders d'organisation à Kandi, une ville qu'elles utilisent comme référence dans la qualité des relations entre l'État local et la corporation des *zémidjan*, pour observer les bonnes pratiques et tirer des leçons en vue d'adapter ce qui est fait à leur environnement pour améliorer la nature de leur collaboration.

9.2.4. Alliances stratégiques et actions collectives pour influencer les décisions politiques à Cotonou

Depuis la mise en vigueur des mesures de réglementation en 1992, le taxi-moto est régi par l'administration locale à Cotonou. La gestion de l'immatriculation des nouveaux entrants est assurée par la mairie, depuis lors. Par contre, le paiement de la taxe municipale a connu quelques changements. Un regard sur le cours de son évolution montre que les actions des organisations de taxi-moto ont participé à déterminer les dispositions courantes.

Déjà en 1993, les négociations menées par l'UCOTAC avec l'administration locale sur les formalités prévues par les mesures de régulation de 1992 avaient induit une réduction du montant de la taxe municipale initialement fixé à 1000 F par mois à 600 F sur une base de calcul de 20 F par jour. Après plusieurs requêtes sans succès venant des organisations de *zémidjan*, une deuxième révision du montant de la taxe a été obtenue en 2007. Le montant a été réduit de 600 F à 400 F par mois à cette occasion. La paternité de cet acquis est revendiquée par le Syndicat des Conducteurs de Taxi-Moto du Littoral (SYCOTAMOL). Son Secrétaire Général, Alphonse Aïdji, justifie la contribution de son organisation à cet acquis par le processus qui a conduit à la prise de la décision.

« Tout juste après la naissance de SYCOTAMOL, nous nous sommes adressés au Maire de Cotonou. Notre première négociation a été de lui demander de rabaisser un peu ce que les *zémidjan* payent à la mairie à la fin de chaque mois. Avant c'était à 600 F. Mais avec notre démarche et la capacité du Maire, c'est ramené à 400 F. Le Maire était parti voir le chef de l'État parce que la loi qui régit le paiement du droit taxi, c'est la loi des finances de notre pays ».

Entretien avec leader de *zémidjan*, Cotonou le 1^{er} juin 2016.

En effet, aux lendemains de la constitution de leur syndicat en avril 2006, les responsables ont mené les démarches à l'endroit du maire de la ville de Cotonou, l'ancien président de la république Nicéphore Soglo. Ils lui ont transmis la requête car les revendications sur les taxes constituent une question centrale à l'action collective des taxis-motos. Ce dernier a pris

l'engagement de faire ce qui est de son possible pour leur donner une suite favorable. Avec l'avènement de la décentralisation en 2002, les taxes municipales annuelles pour les villes à statut particulier sont fixées par la loi des finances pour l'année budgétaire. Pour s'assurer de la prise en compte de la requête à partir de l'année budgétaire 2007, le maire a fait à son tour la démarche à l'endroit du Président de la République de l'époque, Mathieu Kérékou, pour obtenir son soutien pour sa prise en compte dans l'élaboration du budget de l'État. La suite a été que la loi des finances de 2007 a intégré la réduction de la taxe qui est effectivement passée à 400 F par mois, soit 4.800F par an. Pour mieux comprendre cette capacité d'influence du SYCOTAMOL, il faut rappeler que ce syndicat est le fruit de la mutation de l'Amicale des *zémidjan* de la Renaissance du Bénin, le parti politique du maire de la ville de Cotonou.

Au-delà du montant de la taxe, les organisations de *zémidjan* ont agi pour le changement de son mode de collecte. Les administratifs de la mairie de Cotonou ont affirmé qu'au début de l'avènement de la décentralisation, dans la continuité de ce qui se faisait auparavant, les services techniques de la mairie assuraient le recouvrement des taxes. Les phases répressives sur le terrain étaient exécutées avec l'appui de la police. La participation de la police aux opérations de contrôle faisait l'objet de dénonciation de harcèlement de la part des organisations de *zémidjan*. La sensibilité des autorités municipales face à la tension sociale que cette situation générait avec les leaders de *zémidjan* les a amenés à rechercher une solution pacifique. Dans une approche participative, l'implication des responsables d'organisations dans les opérations de contrôle a été instaurée. Le compromis ainsi trouvé vise le double objectif de baisser la tension avec les organisations et d'atteindre une plus grande couverture de la collecte des taxes en responsabilisant les organisations dans le processus. Avant les opérations répressives de contrôle, les leaders assurent désormais la sensibilisation de leurs membres pour le paiement des taxes avant échéance. En retour, la mairie reverse au Collectif des organisations qui l'accompagne dans cette mobilisation une ristourne proportionnelle à la recette effectuée chaque année. Un responsable technique de la mairie explique le mode opératoire.

« Les organisations de *zémidjan* nous aident à percevoir les taxes auprès de leurs membres et, proportionnellement à leur contribution, la mairie leur restitue les ristournes sur la base du taux retenu... Ce mécanisme mis en place a instauré une bonne collaboration avec une dizaine de syndicats ...disons la plupart des syndicats qui sont à Cotonou ».

Entretien avec un administratif, Cotonou, le 1^{er} février 2016.

De l'appréciation de la majorité des leaders d'organisations de taxi-moto, la qualité de leur relation avec la mairie s'est pacifiée suite à leur lutte pour contraindre les autorités municipales à organiser la collecte des taxes dans une démarche concertée. Dans l'ensemble, on note qu'à

Cotonou les organisations de taxi-moto font recours à une multiplicité de stratégies pour agir sur les politiques publiques. Les actions collectives sous forme de protestations de rue pour marquer leur désaccord sur la participation de la police aux opérations de contrôle du paiement des taxes municipales, n'ont pas été sans effets. Elles ont contribué à changer la forme de l'action publique. Par ailleurs, les alliances avec les acteurs politiques constituent une part importante des stratégies mobilisées par les leaders pour obtenir la baisse des taxes à payer.

Dans cette section qui se focalise sur les relations avec l'État au niveau local, l'aperçu de la situation dans les quatre villes montre des évidences de l'influence de la corporation sur les décideurs politiques par le biais d'actions collectives et individuelles. En parcourant les processus d'aboutissement des cas présentés, le rôle des partenariats avec les acteurs politiques dans l'efficacité des stratégies s'est avéré. Dans ces circonstances, essayons d'approfondir les stratégies utilisées et les enjeux autour des partenariats avec les acteurs politiques.

9.3. STRATÉGIES D'INFLUENCE ET JEU D'INTÉRÊTS AU CENTRE DES RELATIONS ZÉMIDJAN-ÉTAT

Les interactions entre les acteurs de *zémidjan* et ceux de l'État, à divers niveaux, sont empreintes de stratégies et d'intérêts. Il est question dans cette section d'essayer de les démêler pour appréhender les dynamiques qui les alimentent et comment elles participent à la production des conditions actuelles de la corporation.

Les chapitres précédents ont montré que la structuration organisationnelle du monde des taxis-motos a conduit à une variété d'initiatives collectives qui constituent une force d'actions de cette communauté professionnelle (chapitre VI). L'apparition des leaders et les mutations d'acquisition de leur statut font d'eux des piliers capables de stratégies individuelles et autour desquels se bâtissent les stratégies collectives des organisations (chapitre VII). Aussi, les stratégies de contournement adoptées au cours des années de généralisation de l'activité, à la fin des années 1980 notamment (chapitre IV), ont-elles évolué vers des stratégies plus affirmées après l'institutionnalisation des organisations et les mesures nationales ayant induit à la reconnaissance administrative des acteurs de la corporation (organisation et travailleurs). Dans leurs variantes, les stratégies à l'œuvre depuis lors sont conformes au répertoire de stratégies développées par les travailleurs informels dressé par Heintz (2012) qui regroupe les stratégies silencieuses, souterraines et les protestations publiques.

Une observation importante relative aux actions corporatistes montre que, contrairement à l'action syndicale des travailleurs formels dont les revendications ciblent le tandem État-

Patronat, celles des *zémidjan*, constitués en grande majorité d'auto-employés (totalement ou partiellement)⁸⁴, ciblent plutôt l'État. Cependant, les stratégies d'influence développées ne sont pas qu'à des buts revendicatifs. Elles ne se focalisent pas que sur les politiques publiques développées par l'État et visent de façon plus large l'action publique, qui regroupent l'ensemble des actions à vocation publique initiées par les acteurs étatiques et non étatiques, en vue d'en tirer un meilleur profit.

En outre, l'importance des partenariats avec les acteurs politiques forge l'opinion des leaders de *zémidjan* sur l'efficacité de leurs stratégies d'actions. Bien que reconnaissant les avantages que cela procure, les simples membres de la corporation ont affirmé, dans la quasi-totalité des creusets où ils ont été rencontrés, que ce sont les leaders qui ont le contrôle sur ces partenariats. De l'opinion de l'ensemble des groupes cibles enquêtés, ces partenariats ne sont pas profitables uniquement aux acteurs de *zémidjan*. Les gouvernants y trouvent également leurs comptes. Une analyse du jeu d'intérêts paraît utile afin d'apprécier les enjeux qui cristallisent l'influence réciproque entre les deux groupes de partenaires.

9.3.1. Pluralité de stratégies d'influence sur l'action publique

9.3.1.1. Stratégies d'actions silencieuses de contournement et d'évitement

Les stratégies d'actions des taxis-motos n'ont pas été de tout temps collectives. Au début de sa généralisation dans les grandes villes, particulièrement à Cotonou et environs, face à l'interdiction d'exercice de l'activité dans la ville ainsi que l'hostilité de l'organisation des taxis-villes soutenue par la répression policière, les stratégies déployées par les *zémidjan* étaient plutôt individuelles et tacites. Non coordonnés et très ondoyants, les manèges développés par les *zémidjan* clandestins pour exercer dans la ville sont de l'ordre de stratégies de contournement de la réglementation en vigueur. Elles ont été de nature silencieuse, pacifique et le plus invisible possible ; ce qui a fait perdurer leur efficacité. Ces stratégies ont contribué à faire d'eux un service de proximité et imposer leur présence dans la ville tel que mis en exergue dans les chapitres IV et V.

Les stratégies silencieuses sont toujours présentes dans les quatre localités malgré la reconnaissance officielle de la corporation. Sa manifestation la plus courante est le refus délibéré de payer les impôts et taxes liés à l'exercice de l'activité. Elles se manifestent dans

⁸⁴ Tel qu'il est ressorti au chapitre VI, la grande majorité des *zémidjan* sont propriétaires ou sous contrat de location-vente qui les inscrit dans un statut progressif de propriétaire qui a été considéré ici comme étant partiellement auto-employés.

l'ensemble des villes, pour une grande part, par des stratégies d'évitement de l'État afin de s'abstenir de payer les taxes municipales. Son importance varie suivant les villes. À Natitingou où la pratique tendait à se généraliser au milieu des années 2010, leaders et membres individuels s'y retrouvent et justifient qu'il s'agit d'un acte de protestation silencieuse contre leur non prise en compte dans les politiques publiques développées par la mairie. À Cotonou, qui vient en deuxième ordre d'importance, certaines organisations ont pendant longtemps encouragé les *zémidjan* dans la même optique. À Parakou et Kandi, sa manifestation est observée de manière marginale. Toutefois, à Kandi, on observe une forme similaire d'actions pour des raisons différentes. Il s'agit de l'évitement du paiement des cotisations hebdomadaires à l'organisation locale pour manifester leur désapprobation à la gestion peu transparente des ressources de leur organisation.

La stratégie d'évitement consiste pour l'opérateur qui l'adopte à être à l'affût dès que les opérations de contrôle débutent pour s'éloigner chaque fois des zones où les équipes de contrôle opèrent en limitant son travail dans une partie de la ville où il n'y a pas de contrôle ou allant travailler dans une localité voisine. S'il est vrai qu'il ne s'agit pas d'une stratégie bien coordonnée, elle a tout de même un côté collectif qui réside dans la circulation d'informations entre les conducteurs sur les positions des équipes de contrôle dans les villes ; ce qui facilite l'observance de l'évitement. Le caractère collectif est également présent dans l'incitation de certaines organisations à son adoption.

9.3.1.2. *Stratégies souterraines d'influence : lobbying et utilisation de la rumeur*

9.3.1.2.1. *Lobbying : une stratégie souterraine des initiatives collectives*

Les initiatives collectives sont également portées par des stratégies « souterraines » bâties autour de la capacité d'influence des leaders. La mobilisation de réseaux de diverses natures comme moyen de pression sur l'action des décideurs politiques est la pratique de lobbying la plus courante. La capacité de mobilisation d'un arsenal de relations influentes, aussi bien à l'intérieur du conseil communal et de l'administration communale, donc des centres de décision, à l'intérieur et en dehors de la mairie, pour constituer des groupes de pression sur les décideurs politiques est une qualité primordiale pour être choisi comme responsable d'organisation ou pour acquérir le statut de leader, comme on l'a vu dans le chapitre VII. Aussi, certains leaders se retrouvent-ils dans des organes de prise de décisions (Conseils communaux, administrations communales, conseil locaux, etc.) et utilisent leurs positions pour construire des relations par lesquelles ils parviennent à influencer directement ou indirectement les

décisions relatives à la corporation. Cela a été observé dans trois localités sur les quatre. Seule Natitingou en fait exception.

Dans bien de cas, le lobbying est un atout décisif. « C'est parfois le levier qui fait bouger les politiques », ont fait savoir de nombreux interlocuteurs. Les acteurs en font usage seul ou en combinaison avec les stratégies de protestations publiques en aval ou en amont ou encore simultanément. Les mairies étant constituées d'acteurs politiques et d'administratifs, les plus fortes pressions directement subies à travers cette stratégie sont avouées par les décideurs politiques. Toutes les obédiences politiques tant au niveau local que central sont concernées. Les divers partenaires des organisations et de leurs leaders provenant des organisations de la société civile, des centrales syndicales, des agences de développement, les communautés religieuses, ainsi que du milieu politique sont sollicités pour contribuer à la stratégie.

9.3.1.2.2. Utilisation de la rumeur : une spécialité des zémidjan

Les stratégies souterraines procèdent aussi par l'exploitation d'une des caractéristiques phares des *zémidjan* qui est la manipulation de la rumeur. Il est de notoriété publique que la production et la diffusion de la rumeur est une spécialité des *zémidjan* (Guézéré, 2012 ; Agossou, 2004). Les discours dominants que les taxis-moto, au Bénin ou ailleurs, contribuent à reproduire et à faire circuler (Sopranzetti, 2013 :116) participent de la mise en forme de rumeurs (Hinnou 2016 :109) dont ils détiennent une dextérité dans la manipulation pour construire et déconstruire l'opinion publique. Cet usage qu'ils en font, de l'avis de beaucoup d'observateurs, est le côté pervers de leur potentialité de vecteur de communication.

En tout état de cause, les acteurs de *zémidjan* ont conscience de l'utilité de cet atout pour les acteurs politiques en vue d'obtenir la faveur de l'opinion publique autant sur leurs gouvernances que sur leurs projets de conquête de pouvoir. À l'effet de mieux le faire valoir, les leaders usent de petites expériences pour prouver son efficacité. L'une de celles-ci narrée par un leader de Cotonou a été réalisée en 2008. Elle visait à démontrer qu'il suffit de confier une information à deux ou trois *zémidjan* et deux heures d'horloge suffiront pour qu'elle se répande dans toute la ville et ses environs. La réaction de la population étant liée à la valeur du message véhiculé, les auteurs avaient choisi un fait de société susceptible de toucher la sensibilité des Cotonnois pour cet essai. Une histoire d'infidélité d'une femme enceinte, une abomination dans les traditions de la société, qui s'est transformée en un mystère puisqu'au moment de passer à l'acte sexuel la foudre a frappé les lieux et l'amant s'est retrouvé en suspension dans l'air au-dessus de la dame enceinte, avait été montée. Le lieu associé à l'histoire était Zinvé dans la banlieue de

Cotonou. L'information a été donnée par les auteurs à deux *zémidjan* en ajoutant qu'il y a un fort attroupement de foule sur les lieux au bord de la voie principale qui le rend facilement identifiable. Après une heure et demi de diffusion de l'information, les auteurs de la simulation ont observé un mouvement de foule peu ordinaire en direction de Zinvié. Beaucoup de curieux ont pris la direction du lieu pour aller voir la scène alors qu'il n'en était absolument rien. Les réseaux sociaux n'étaient pas encore développés et ce n'est qu'après le constat de la fausseté de l'information par les tout premiers que le mouvement s'est estompé. « Il s'agit là d'une rumeur à l'état pure », au sens de Edgar Morin (1969 : 23). Au titre où aucun fait ne sert de point d'appui à la rumeur et l'information a circulé de bouche à oreilles, en dehors de la presse.

Lorsqu'il a été demandé à l'auteur de ce récit si leurs partenaires politiques utilisent cet atout, il répondit dans un éclat de rire : « Ils adorent ça ! Ce n'est pas qu'ils utilisent, ils adorent ça ». Les acteurs politiques dans une large majorité confirment qu'il est parfois nécessaire de faire recours à ce moyen d'actions. Leur appréciation sur ce pouvoir de manipulation de l'information par les *zémidjan* est que non seulement ils les aident à propager la rumeur dans l'opinion mais ils fournissent des conseils sur le format du message et le contenu afin d'atteindre le but visé. Les *zémidjan* ont conscience de leur potentialité de manipulation de l'opinion par la rumeur et l'utilisent dans la diversité de stratégies qu'ils déploient pour influencer les décisions politiques en leur faveur. Les décideurs politiques ont rapporté l'utilisation qu'ils en ont fait pour tenter de bloquer l'application de la décision d'imposition du port obligatoire de casque par tous les motocyclistes. La décision au départ controversée était confrontée pour son application à des groupes de résistance dont les plus en vue étaient les *zémidjan*.

Instaurée par décret N°72-113 du 27 avril 1972, l'obligation du port de casque pour tous les conducteurs de moto est mise en exécution en 2014. Après une période de sensibilisation débutée en janvier 2014, la phase répressive conduite par le CNSR et la police nationale est entrée en vigueur le 02 août de la même année. L'application a été planifiée pour se faire progressivement en partant de Cotonou pour aller vers les autres parties du pays. La première journée de répression s'est soldée par l'arrestation de 552 motos à Cotonou et 482 motos dans les localités environnantes. Ceux qui n'avaient pas de casque, une fois en circulation, face à l'effectivité des arrestations par la police, retournaient chez eux ou s'en procuraient pour se mettre en règle ; ce qui présageait la réussite de l'opération, d'après le DG CNSR de l'époque. Sauf qu'un incident qui s'est produit au carrefour Mênontin à Cotonou a failli remettre en cause la bonne marche de cette opération. En effet, un *zémidjan* sans casque poursuivi par la patrouille

a dérapé dans sa fuite et a simulé le mort une fois tombé sur la chaussée, dans un ultime soubresaut pour échapper à la police. Ses pairs, comme à leur habitude, se sont précipités autour de lui pour lui porter assistance. Ils ont vite compris le manège mais le prennent rapidement avec leurs téléphones en photo en position immobile sur la chaussée. Quand ils ont observé le déplacement de la patrouille vers sa moto, ils l'ont alerté que les policiers voulaient embarquer la moto. L'intéressé s'est rapidement relevé pour essayer de récupérer sa moto. Mais, par mesure préventive, il a été appréhendé par la police et transporté à l'hôpital de Ménontin à proximité pour lui faire une visite médicale qui a confirmé qu'il n'avait rien de grave. Entre temps, la photo prise par ses pairs a été diffusée sur les réseaux sociaux avec le commentaire que la répression pour non port de casque vient de causer la mort d'un *zémidjan* non en règle qui a chuté et succombé en voulant échapper à la bastonnade des policiers en pleine circulation.

À la fin de cette journée, l'équipe dirigeante de l'opération s'était rendue à la télévision nationale ORTB pour faire une intervention à l'édition du journal de 20 heures quand elle a appris que le ministre de l'intérieur s'est fait annoncer pour intervenir lui-même au journal pour probablement mettre fin à son opération. Surpris par cette information, les deux responsables de l'opération, le DG CNSR et le commissaire de police, ont réfléchi sur les raisons probables d'un tel revirement et ont soupçonné l'effet de la rumeur du décès du *zémidjan* à Ménontin. L'Ex DG CNSR a narré comment ils sont parvenus à déjouer cette menace de suspension de l'opération :

« Nous nous sommes empressés d'accueillir le ministre à son arrivée à l'ORTB. Nous lui avons marqué clairement notre opposition à l'arrêt de l'opération, qu'il nous a confirmé être venu annoncer au journal sur instruction du Président de la République. Après lui avoir expliqué de long en large que le début de l'opération a été un succès et qu'il n'avait aucun mort, nous lui avons demandé de nous permettre d'expliquer directement au Chef de l'État la réalité avant la prononciation de l'arrêt de l'opération qui anéantira les longs mois d'efforts et de sacrifices.

Le ministre a sollicité le bureau du Directeur Général Adjoint de l'ORTB où nous nous sommes retirés à trois. Il nous a expliqué que le Chef de l'État n'avait pas l'information que c'était une rumeur non fondée. Sur la base de la désinformation que nous lui avons apportée, nous nous sommes engagés à deux à porter toute la responsabilité de ce qui en découlerait s'il nous aide à clarifier la situation au Chef de l'État. Il fit un bref coup de fil au Président et nous informe qu'il retournera le voir à la fin de l'intervention à la télévision.

Nous nous sommes ensuite convenus à trois sur le message qu'il devait passer qui est devenu le contraire de celui pour lequel il avait été dépêché à la télévision. Ensuite nous sommes rentrés avec lui au studio afin de maintenir une sorte de pression sur lui. Le message qu'il a délivré a insisté sur : "L'opération a débuté avec succès, il n'y a pas eu de mort. Ce qui s'est passé à Ménontin est une simulation, l'intéressé est sain et sauf" ; qu'il a répété plusieurs fois.

À la fin, il nous a conviés le lendemain pour une réunion au Ministère de l'intérieur en vue de voir ensemble les améliorations à apporter à l'opération. Je pense qu'après l'intervention, il est parti expliquer la situation au PR qui a lâché prise. Sinon, le jour là on arrêta l'opération »

Entretien avec décideur politique, Cotonou, le 22 septembre 2018.

Dans le déroulement des évènements, le Chef de l'État a été informé de la rumeur qui a fait le tour des réseaux sociaux dans les heures ayant suivi sa diffusion. Or le Président Yayi Boni a affiché un attachement particulier aux *zémidjan* dans les rangs desquels il compte beaucoup de partenaires politiques. L'effet de cette action d'influence justifie qu'il ait demandé au Ministre de l'intérieur d'arrêter l'opération de répression sans laquelle la mise en application de la décision ne pourrait aboutir. N'eût été la fermeté du DG, lui aussi un acteur politique très proche du Chef de l'État, cette stratégie basée sur la rumeur aurait donné gain de cause aux *zémidjan* qui constituaient le groupe de résistance le plus farouche à l'application de cette décision. Dans le monde du travail, on observe que la rumeur a ici un autre usage que celui noté chez les syndicats de travailleurs de la fonction publique, où sa propagation par les enseignants sert à avoir accès à l'information dans un environnement où l'accès à celle-ci n'est pas garanti du fait de la gestion floue et suspicieuse du pouvoir étatique (Chabi Imorou, 2010 : 178).

9.3.1.3. *Protestations publiques : la stratégie courante des actions collectives*

9.3.1.3.1. *Manifestations des actions collectives de protestation*

Les protestations publiques sont les formes d'actions collectives les plus visibles chez les *zémidjan* dans la société. Les types d'actions qu'elles regroupent sont : marche, sit-in, motion de protestation, et autres. Les protestations publiques incarnent le registre expressif du mécontentement et confirment l'utilisation de la désobéissance comme mode d'expression politique par les taxis-motos (Amougou, 2010 : 6). Celles qui se manifestent de manière spontanée sont prééminentes par rapport aux mouvements initiés par les organisations.

De manière ordinaire, les mouvements collectifs de protestation des taxis-motos prennent corps par un regroupement spontané d'un groupuscule autour d'un intérêt commun. Ces manifestations de colère de quelques individus obtiennent l'adhésion d'autres personnes et peuvent se généraliser très rapidement quand le fait dénoncé ou la cause défendue est une frustration vécue par un grand nombre ou perçue comme une injustice. La description de la naissance d'une protestation publique des *zémidjan* de Cotonou contre une opération de contrôle du paiement des taxes municipales est faite ci-après par un leader :

« J'étais à la maison un matin quand on [*un membre*] m'appelle pour me dire :

- "SG, la mairie a commencé par arrêter les gens [*zémidjan*] sous l'échangeur de Houéyiho".

Cinq minutes après on me rappelle pour me dire :

- "Ça chauffe ici. Les *zémidjan* ne sont pas d'accord".

Puis dans les instants après la situation a évolué. Ceux qui me rendaient compte au fur et à mesure disaient :

- "Il y a de soulèvement", "Ils [zémidjan] ont brûlé des pneus", "Ils ont failli brûler le véhicule des sapeurs-pompiers".

La situation s'est complètement dégradée jusqu'à ce que le ministre de l'intérieur fût descendu sur les lieux. Il est arrivé sur le terrain accompagné de Louis Philippe Houndégnon, le DGPN [Directeur Général de la Police Nationale]. La délégation ministérielle arrivée sur les lieux peu après notre descente sur le terrain a demandé la restitution de toutes les motos et sur le champ les motos avaient été restituées [les motos non en règles arrêtées par la mission de contrôle]. »

Entretien avec leader de zémidjan, Cotonou, le 13 septembre 2016.

Les protestations spontanées procèdent par des manifestations bruyantes avec des barricades qui bloquent la circulation, des actes d'incivisme qui dégénèrent souvent en affrontements avec les forces de sécurité publique. Elles ont la particularité de porter une revendication unique et à l'échelle d'une ville les manifestants ne respectent pas l'appartenance à une organisation. En général, bien qu'elles naissent par un soulèvement non planifié par les organisations, elles finissent par être récupérées par celles-ci. À la suite de l'expression de colère de la masse, ce sont les organisations qui sont légitimement représentatives pour négocier avec les autorités compétentes pour trouver des voies de résolution à la revendication. Les leaders qui récupèrent la manifestation mobilisent, en plus de la protestation de rue, toutes leurs capacités d'influence pour faire aboutir les principales requêtes des manifestants. L'exemple évoqué supra a abouti à la rétrocession des motos arrêtées et une nouvelle planification de l'opération de contrôle.

En dehors des protestations publiques spontanées, on enregistre quelques-unes initiées par les organisations. Les manifestations de protestations publiques portées par les organisations procèdent par des marches de protestation pacifiques, des caravanes, des sit-in et des lectures puis transmission de motions aux autorités.

9.3.1.3.2. *Questions centrales aux initiatives de protestation publique*

Les questions centrales aux actions collectives de protestation publique varient selon qu'elles sont spontanées ou portées par les organisations. Les protestations spontanées sont tendanciellement orientées vers la quête de l'allègement des conditions d'exercice de leur activité tandis que celles initiées par les organisations vont des problèmes quotidiens de l'activité, à des défis corporatistes à long terme et aux préoccupations de leurs partenaires.

Concernant les protestations spontanées, tel que le reflète la description supra de la naissance d'un mouvement spontanée, le sentiment de la non implication des leaders de leurs organisations dans des actions qui touchent à leurs activités est une source de réaction des taxis-motos. Cette préoccupation majeure chez les zémidjan renvoie à une logique de revendication de leur inclusion dans les politiques publiques.

La protestation était relative à une action contraignante de paiement de taxe, une autre question sensible chez les conducteurs de taxi-moto. De manière transversale à toutes les localités de recherche, les enjeux autour des taxes municipales se sont avérés dans l'analyse des interactions des *zémidjan* avec les pouvoirs publics dans la gouvernance locale de la section précédente comme une préoccupation centrale aux mouvements de protestation des *zémidjan*. Que cela soit en lien avec le mécanisme ou de l'échéance de collecte, ou encore de la fixation du montant, il s'agit de la question autour de laquelle il y a plus de manifestations et en même temps celle sur laquelle leur influence est plus avérée.

Le harcèlement policier fait partie des préoccupations majeures des actions collectives. Il faut relever que la démarcation n'est pas faite entre des actes de harcèlement isolés des forces de l'ordre avec une visée de se faire corrompre et ce qui rentre dans le cadre de leur participation aux opérations coercitives de contrôle organisées par les mairies. Même s'il n'est pas aisé de dissocier ces deux aspects dans les opinions recueillies, toujours est-il que les rapports entre les forces de l'ordre, chargées de réguler la circulation routière, et les taxis-motos, dont l'activité s'exerce sur les routes, sont fortement conflictogènes, tel qu'il avait été mentionné dans les constats de départ. Les leaders justifient les réactions des *zémidjan* qui sont de nature particulièrement vives contre le harcèlement policier par deux raisons majeures. Premièrement, cela avait constitué une entrave à la liberté d'exercice de l'activité à ses débuts limitant ainsi l'épanouissement des *zémidjan*. Pour cette raison, ils n'admettent pas que cela se poursuive maintenant que la corporation est reconnue et l'activité administrativement formalisée. Deuxièmement, ces actes de harcèlement conduisent généralement à des bavures policières qui, plusieurs fois, ont porté atteinte à la vie de leurs collègues. Plusieurs cas sont survenus au cours des dernières années, principalement à Natitingou et à Cotonou.

À Natitingou, le conducteur de taxi-moto Mathias Kouagou a été abattu dans une bavure policière à Boukoumbé à la frontière entre le Togo et le Bénin en 2014. Le récit rapporté par le Président de son organisation précise les circonstances de son décès :

« Mathias revenait de son village d'origine Nadoba qui est un village frontalier du Togo et voisin de Boukoumbé au Bénin, un mercredi soir. Il avait arboré son habit de travail et a traversé à la frontière le poste de contrôle de la police. Il a rencontré un de ses frères du côté du Togo dont il a pris la moto pour l'aider à traverser la frontière dans le sens inverse compte tenu de la facilité avec laquelle lui pouvait passer. Les deux agents de police au poste du Bénin, ayant vu le jeu d'échange de moto, ont essayé de se saisir de sa moto qu'il a laissée du côté du Bénin. Mathias a manifesté de la résistance en évoquant la liberté de circulation des personnes et des biens dans l'espace CEDEAO. Dans cette mal compréhension avec les deux policiers, l'un d'eux a tiré sur lui et il a été abattu de la sorte ».

Entretien avec leader de *zémidjan*, Natitingou, le 30 novembre 2015.

La drame perçu par ses pairs comme un harcèlement policier ayant dégénéré a entraîné de grandes manifestations de protestation de rue qui ont nécessité la conciliation des autorités administratives pour que la tension sociale baisse. Le préfet du département, le Directeur Départemental de la Police et le Délégué militaire, ont invité les leaders de *zémidjan* à plusieurs séances de travail pour ramener le calme.

À Cotonou, en septembre 2016, une tentative d'arrestation d'un *zémidjan* par une patrouille policière a mal tourné et s'est terminée en un accident de circulation où le *zémidjan* s'est retrouvé écrasé par la voiture de patrouille. Le soulèvement que cet incident a provoqué s'est soldé par une chasse aux policiers qui ont replié à leur base abandonnant derrière eux leur pick-up de patrouille. La voiture abandonnée a été brûlée. Il a fallu ici aussi la descente des autorités administratives sur les lieux pour ramener le calme. Elles ont invité les leaders des *zémidjan* de la ville à une rencontre urgente pour discuter de l'incident.

Les rencontres avec les autorités après de tels incidents, selon les leaders, permettent à celles-ci de compatir à la douleur de la corporation. Elles déplorent l'incident et essaient de situer les responsabilités des uns et des autres. Les autorités rassurent sur la procédure administrative voire judiciaire à l'encontre des policiers auteurs de la bavure et demandent en retour aux leaders d'appeler leurs militants au calme. Pour le cas de Mathias Kouagou, qui a été enterré trois mois après, il y a eu une contribution de la police, des autorités administratives et des leaders politiques locaux pour les charges liées aux obsèques.

Pour ce qui concerne les protestations publiques portées par les organisations, il faut relever qu'en allant au-delà des questions spécifiques à la corporation, elles s'alignent sur les questions d'intérêt national ou d'ordre général de leurs réseaux de partenaires notamment les confédérations syndicales, organisations de la société civile, partis politiques, PTF, etc. La majorité des conducteurs individuels déterminent leur participation à ces initiatives par une analyse de coût d'opportunité. Lorsqu'elles n'intègrent pas leurs préoccupations quotidiennes et s'ils n'en connaissent pas les tenants et les aboutissants, ils considèrent qu'il s'agit d'une sollicitation de leur capacité de mobilisation à diverses fins. Ils s'attendent à une rétribution, autrement ils ne s'y intéressent guère. Cela explique souvent leurs plus faibles mobilisations comparativement aux protestations spontanées. La participation des organisations de *zémidjan* aux mouvements de revendication d'organisation des élections pour la bonne marche du processus démocratique entre 2013 et 2016 ou de dénonciations de violation des libertés

syndicales ou encore de recherche de solutions à des problèmes de développement local vont dans ce sens.

C'est cette pluralité de stratégies qui pourvoit la corporation de la capacité d'influence qui est ressortie dans ses interactions avec les autorités politico-administratives aux niveaux central et local. Sur l'efficacité de leurs stratégies, les acteurs de *zémidjan* affichent une conviction certaine quant à son effet sur les décisions qui ne reçoivent pas leur assentiment. Les décideurs politiques partagent cette opinion et confirment l'efficacité des initiatives à les contraindre à réviser leurs positions sur certaines décisions. D'autres parties prenantes, précisément les PTF qui accompagnent les organisations de travailleurs, sont d'avis que les *zémidjan*, à travers leurs actions collectives exercent de l'influence sur les autorités politiques et administratives. L'illustration donnée par l'un d'eux sur ce point de vue est que :

« Comme pour les organisations du marché Dantokpa, on remarque ici aussi des manifestations de rue lorsque les conditions d'exercice de leur activité sont menacées. Il s'ensuit des rencontres avec les autorités pour la négociation. Mais, d'un autre côté, leurs leaders sont dans des relations très particulières avec les plus hautes autorités. On les voit très souvent à des audiences et à des rencontres d'échange au palais avec le président de la république. »

Entretien avec PTF, Cotonou, le 4 mars 2016.

Ceux-ci relèvent néanmoins que les relations étroites entre les leaders et les autorités politiques sont de plus en plus prégnantes que leur visibilité dans le mouvement corporatiste. Cette observation particulièrement valable pour les organisations de Cotonou ne signifie pas qu'ils sont les seuls à entretenir des relations privilégiées avec les autorités politiques. Mais la communication officielle autour des relations de l'État central avec les *zémidjan* est organisée autour des organisations de Cotonou et leurs leaders. Cela explique les ressentiments exprimés par les leaders d'organisation des trois autres localités de ne pas ressentir ce qui est fait par le gouvernement à l'endroit de leur corporation. Cependant, l'influence sur les rapports entre les mairies et les organisations est présente dans toutes les localités et est de nature à permettre aux organisations d'avoir leur voix dans les prises de décisions touchant la corporation.

9.3.2. Jeu d'intérêts dans les relations entre *zémidjan* et les décideurs politiques

9.3.2.1. Recherche de gouvernance apaisée par les gouvernants

Rappelons que l'introduction de la notion de "bonne gouvernance" au Bénin, à partir de la fin des années 1980, a apporté une nouvelle donne dans la gouvernance publique. Dans la gestion politico-administrative à divers niveaux, elle rime avec une "gouvernance apaisée" qui, dans la représentation sociale, est la résultante évidente d'une gouvernance participative. Autrement

dit, une gouvernance sans heurts récurrents entre gouvernants et administrés est une preuve de bonne gouvernance. Elle a le sens d'une gouvernance démocratique qui tient compte des intérêts des minorités. La collaboration des gouvernants avec les organisations de *zémidjan*, qui est une corporation très bruyante en manifestation en cas de désaccord, nécessite donc des relations pacifiques dans la quête de construction de l'image d'une autorité "démocratique".

D'un autre côté, la gouvernance apaisée qui en découle procure aux gouvernants un gain de temps qu'ils ne perdent plus dans les séances répétées pour gérer les tensions. Ce temps est plutôt consacré à la réalisation des projets de développement. De même, le partenariat avec les taxis-motos aident les gouvernants à suivre et réguler les tensions sociales que génèrent leurs gouvernances dans la société. L'utilité des potentialités de communication des taxis-motos dans la manipulation de l'opinion publique pour aider les décideurs politiques n'est plus à démontrer. Sur ce point de vue, les gouvernants mettent en exergue les atouts des *zémidjan* à tisser un bon réseau de renseignements grâce à leur capacité à fournir l'information en temps réel sur une situation dans n'importe quelle partie du territoire de leur commune. Les leaders de *zémidjan* ont souligné que les sollicitations pour aider à agir sur l'opinion publique afin de désamorcer la tension sociale proviennent parfois de la plus haute autorité. Cela a été le cas à maintes reprises dans leur partenariat très affiché avec le Chef de l'État Boni Yayi durant sa présidence. Ce message que le Chef de l'État a adressé aux *zémidjan* à leur rencontre du 5 novembre 2010 à la Présidence de la République en est une illustration.

« Le Bénin est un et indivisible... Je vous supplie, aidez-moi à le dire aux uns et aux autres. Par votre boulot, aidez-moi à expliquer. Nous constituons un seul corps. Nous sommes capables de régler nos problèmes. Je voudrais que l'image qui est donnée de notre république aujourd'hui et qui nous rétrograde, et qui nous dégrade, que cette image change. Et je compte beaucoup sur vous... Il y a des problèmes sérieux qui nous attendent mes chers compatriotes. Retrouvons-nous autour de la table de dialogue. »

Transcription de vidéo d'archives de l'ORTB, consulté sur YouTube⁸⁵ le 14 avril 2020.

Dans un jargon familier qui lui est propre quand il se retrouve en face du bas-peuple, le Chef de l'État a lancé cet appel très clair aux *zémidjan* pour l'aider à faire face à la fronde socio-politique que son régime traversait en cette veille de renouvellement de son mandat. Il a été précis sur le contenu du message qu'il souhaite passer dans l'opinion en leur indiquant qu'il est possible qu'ils le fassent dans l'exercice de leur travail.

⁸⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=Mqlx6LmNUqo>

Bien que les acteurs politiques affirment, généralement dans les premières déclarations, ne plus donner de crédibilité à l'engagement partisan des *zémidjan*, parce qu'ils sont instables et avec tout le monde, ceux qui sont en position de décideurs politiques sollicitent bien ces partenariats et les deux parties sont conscientes de son importance dans la gouvernance apaisée ; ce qui confère un certain pouvoir aux *zémidjan* dans leur relation avec les décideurs politiques.

9.3.2.2. Intérêts économiques réciproques

Des enjeux d'ordre économique liés à la mobilisation des recettes budgétaires des mairies, d'une part, et les transactions financières au cœur de la participation à l'animation de la vie partisane, d'autre part, alimentent les partenariats entre les deux parties.

Concernant les recettes fiscales, du besoin de mobilisation des taxes municipales par les gouvernants locaux, à la perception des ristournes par les organisations, en passant par les négociations du montant de la taxe et du mode de collecte, les intérêts des deux groupes d'acteurs s'y retrouvent. Dans les villes où les mécanismes de collecte des taxes fonctionnent bien, il est clair que l'implication des organisations facilite une optimisation des recettes au profit du budget de la maire. L'ordre d'importance que cela a pour les gouvernants est le même que la dextérité des leaders à percevoir les ristournes afin de disposer d'un minimum de ressources de fonctionnement et pouvant servir de biens distributifs à leurs membres.

Concernant les intérêts d'ordre financier, l'opinion publique fait souvent plus référence aux transactions autour de la participation des *zémidjan* aux manifestations politiques. Mais en réalité leurs participation à toute sorte des manifestations publiques sont concernées. Ces transactions sont des occasions d'accumulation financière pour les leaders dans le rôle de négociant. En dehors d'un prélèvement sur le montant initial par participant précédemment évoqué (voir 8.1.2.2.), ils ont la possibilité de réduire légèrement l'effectif total de départ conclu avec le commanditaire sans que celui-ci ne s'en rende compte ou n'y tienne rigueur. La différence d'effectif n'est pas facilement visible entre une caravane de 300 ou 270 *zémidjan* ainsi que la présence de plus de 4000 *zémidjan* à un meeting où il était prévu 5000. Ces transactions au cœur de la mobilisation des *zémidjan* sont rentrées dans les habitudes au point où elles ont désormais valeur de normes pratiques.

La mobilisation est plus facile et plus prompte, sans aucune transaction financière pour les questions touchant directement aux difficultés de l'exercice de leur travail. Mais, pour d'autres questions, les *zémidjan* s'intéressent peu aux manifestations où ils ne sont pas payés. Les leaders justifient le paiement des participants aux manifestations par la fragilité économique

de l'activité. Les conducteurs doivent journallement se battre pour obtenir un gain minimum pour assurer la pitance du lendemain de leur ménage, payer la tontine de 500 ou 1000 FCFA et pour certains payer la redevance au propriétaire de la moto. Dans ces conditions, pour la moindre occupation de leur temps de travail dans des activités de propagande, ils attendent une compensation financière. Il s'agit en réalité des frais de prestation perçus pour compenser le temps de travail consacré à la manifestation qu'elles soient politiques ou à des fins de marketing pour des entreprises privées ou des organismes internationaux. Les leaders sont d'avis que quel que soit l'effectif recherché pour une manifestation publique, il reste mobilisable. La condition essentielle est que les participants sachent qu'à la fin ils seront rémunérés.

Enfin, il faut souligner la sollicitation des acteurs politiques par moments, sous forme de sponsor, pour soutenir certaines actions sociales initiées par les organisations. Au moment de l'instauration obligatoire de plaque pour les taxi-motos, plusieurs syndicats de zémidjan ont sollicité et obtenu l'appui financier de partenaires politiques pour faciliter l'acquisition à leurs membres. Ainsi, le ministre des transports avait déboursé de sa propre poche des subventions pour 200 plaques au SYNAPROZEB. Le bureau du syndicat a complété la subvention de cinq plaques pour porter le nombre à 205 plaques qui ont été distribuées aux membres de l'organisation. Il s'agit là également d'une ressource redistributive qui vient renforcer la position des leaders dans leurs organisations. Les partenariats politiques constituent donc des espaces de transition pour la reconversion des capitaux tirés par les leaders du champ politique dans le champ corporatiste.

9.3.2.3. Intérêts du partenariat aux détriments des intérêts administratifs et corporatifs

De l'opinion des gouvernants, les *zémidjan* ont une propension à rechercher une exemption au paiement des taxes. D'où leurs négociations permanentes des taxes au strict minimum. À l'opposé, les *zémidjan* ont l'opinion que les gouvernants cherchent à prélever le maximum possible de taxes de leur activité. Le partenariat établit une relation de confiance qui aide à déterminer un montant jugé non exagéré par les deux parties. Il en est de même pour plusieurs autres aspects dans les relations administratives qui les lient. Sauf qu'il arrive que les compromis qu'ils se font ne soient pas optimaux pour les intérêts de la mairie qui est la structure à laquelle ils sont tous liés. En effet, il arrive que pour attirer un peu plus la sympathie de la corporation à l'approche d'une échéance électorale de renouvellement de leur mandat, les décideurs politiques locaux empêchent les opérations de contrôle du paiement des taxes municipales durant l'année pré-électorale et l'année électorale. C'est cette volonté qui s'est manifestée dans la posture de la première autorité municipale de Natitingou en 2013 et 2014.

Le constat a été également fait à la mairie de Cotonou en 2015 et 2016 qui étaient des années électorales. Les dossiers transmis par les administratifs au maire de Cotonou pour obtenir son autorisation pour le lancement des opérations de contrôle sont restés chaque fois sans suite.

Cette analyse est confortée par les propos de premiers responsables de mouvements politiques de *zémidjan* soutenant des partis politiques opposés et publiés par le journal le COURRIER sur son site internet. Ce paragraphe tiré de l'article de presse qui traite de l'engagement des leaders de *zémidjan* qui donne lieu à des antagonismes sur fond d'adversité politique souvent au-delà de la lutte syndicale résume bien la situation :

« Les entreprises privées s'intéressent aussi de près à la visibilité que peuvent leur donner les taxis-motos. L'opérateur de télécommunications MTN a conclu un partenariat avec la mairie de Cotonou : en échange d'une campagne de publicité sur les chemises des zémidjans, l'entreprise s'est engagée à construire treize abris, équipés de cafétérias et de coins de repos, pour les conducteurs. Mais le projet a pris du retard. « Si 200 zems marchaient pour réclamer ces abris, la mairie s'activerait », assure Alphonse Aïdji, secrétaire général du SYCOTAMOL et président du collectif regroupant les syndicats de taxis-motos de la ville. « Mais on ne va pas le faire, parce qu'on est du côté du Maire », continue-t-il. Même si le MOZEBE voulait le faire, je le bloquerais. Ils font la même chose avec nous. ».

LE COURRIER, Journal en ligne, article non classé, publié le 19 octobre 2010, consulté le 05 mars 2016⁸⁶.

Ce paragraphe qui est une photographie de la situation sur le terrain dépeint comment les liens politiques pervertissent la lutte corporatiste. Elle démontre que les intérêts du partenariat peuvent prendre le pas sur l'intérêt général. Dans cet exemple, le SG du SYCOTAMOL veille au grain pour annihiler toute manifestation corporatiste contre le Maire de Cotonou, même celle allant dans le sens de la réalisation des lieux de repos en faveur de l'ensemble de sa corporation. À l'opposé, le SG de l'UCOTAC aurait fait la même chose si les manifestations visaient le gouvernement avec lequel l'organisation était en alliance comme l'indique si bien l'article. Les intérêts dont il est question à ce niveau sont d'ordre purement politique au-delà de la relation administrative. Pour les acteurs politiques ils ont une dimension prioritairement partisane tandis que du côté des leaders le renforcement de l'emprise de leurs leaderships corporatiste et partisan constitue l'enjeu. Il est donc question des intérêts directs des représentants des deux parties qui servent de négociateurs dans les relations entre l'État et la corporation.

⁸⁶ http://www.lecourrier.ch/la_politique_je_ne_la_fais_jamais_a_credit

9.3.3. Entre dénégation et discours élogieux des gouvernants : les *zémidjan* dans une relative figuration politique

Depuis 1990, les décisions de l'État relatives au *zémidjan* n'ont pas été cohérentes dans le temps. Des logiques contradictoires ont été à l'œuvre à commencer par les orientations politiques des différents d'État. On y détecte à la fois la logique de la distanciation et la logique de l'intégration à l'appareil étatique. L'État à ce niveau est perçu en tant que pouvoir central décidant de la prise en compte de la corporation dans les politiques publiques.

Quant à l'État local, sa perception par les *zémidjan* est intrinsèquement liée au paiement de taxes. Pourtant, les mairies mettent en œuvre, avec l'appui de leurs partenaires, quelques projets au profit des taxis-motos. À ce niveau également les actions et les discours des gouvernants locaux n'ont pas souvent montré de la cohérence. Leurs orientations fluctuent suivant les opportunités provenant de leurs partenaires au développement et sont autant de projets visant la reconversion professionnelle que des projets de renforcement de capacités professionnelles dans le *zémidjan*. Ils ne s'inscrivent pas dans une stratégie claire pour le long terme.

Une analyse des actions de l'État (central et local), suivant la grille de lecture élaborée par Touré (1985 : 266-269) sur les attitudes de l'État face aux défis politiques qui sous-tendent le pullulement des petits métiers fait ressortir vis-à-vis des *zémidjan* les quatre types d'attitudes de l'État qu'il a catégorisés. Concernant la première attitude de « la tolérance ou le laisser faire », les *zémidjan* en tant que jeunes demandeurs d'emploi les premières années ou « débrouillards » durant la crise socio-économique sont passés à travers les mailles de la réglementation pendant quelques années, sans qu'on exige d'eux ni autorisation, ni taxe. Les décideurs politiques les ont laissé faire. Peut-être parce qu'ils sont effectivement la mauvaise conscience des autorités qui se sentaient en partie responsables de leur situation professionnelle par les échecs successifs de leurs choix de gouvernance du pays.

La seconde attitude de « la sensibilisation » sert d'occasions de renflouement des caisses des mairies. Mais compte tenu des enjeux électoraux, elles ont parfois un caractère plus laxiste que répressif. Ce laxisme ou ces moments de laxismes laissent de temps à autre la place aux rançonnements sporadiques des *zémidjan* par les forces de l'ordre, tel qu'il a été déjà surpris à Aidjedo et à Akpakpa où les policiers sont intervenus pour des contrôles de paiement de taxes sans la sollicitation de la mairie de Cotonou.

La troisième attitude qui est celle de « la répression » de temps en temps par déploiement de l'arsenal répressif pour rappeler l'existence des lois ne manquent pas de créer des occasions de rançonnement. C'est surtout les liens ambigus que tissent les représentants de la corporation et

les décideurs politiques grâce aux contacts fréquents pour des négociations suite aux représailles des forces de l'ordre qui est à souligner dans le cas des taxis-motos.

Quatrièmement « la concurrence ou l'interdiction » qui intervient par la mise en place d'une structure capitaliste qui peut être plus performante (on interdit alors la structure artisanale) ou moins performante (on se résout à abandonner la lutte). L'accompagnement de la mairie de Cotonou au développement du transport par bus à la compagnie BenAfrique dans le cadre d'un nouveau plan de circulation dans la ville et ses environs correspond à cette logique. Sauf que le succès éclatant qui avait commencé par induire des changements dans les habitudes de déplacement des citoyens a été vite ému par les guéguerres politiques entre l'État central et l'État local qui ont arrêté le service sur une période critique de plusieurs mois. La timide reprise depuis quelques années n'a plus connu la même réussite.

En synthèse, la réunion des quatre attitudes possibles de l'État concernant les *zémidjan*, conformément à la thèse de l'auteur, montrent l'absence de véritables politiques publiques en leur faveur. En allant plus loin dans l'analyse, on est à même de s'interroger si les initiatives de reconversion sont véritablement pour satisfaire les besoins de ces demandeurs d'emploi reconvertis en *zémidjan* ou plutôt pour nettoyer les grandes villes et particulièrement Cotonou, qui constitue la vitrine du pays, de cette présence gênante qui rappelle aux décideurs politiques leurs échecs sur un certain nombre de plans ? « Car, chaque jour, leur vue convainc (peut-être) le gouvernement de l'échec ou de l'injustice de la politique sociale » (Touré, 1985 : 269). Mais quels que soient les griefs, quels résultats peuvent produire des décisions de réduction de l'envergure de l'activité sans apporter des réponses politiques aux besoins du service et proposer des activités pour accueillir les nombreuses personnes qui s'y réfugient ?

De toute évidence, les données discursives des autorités politico-administratives recueillies confirment le sentiment dominant de dénégation du statut de profession au taxi-moto. Celui-ci est fondé sur le cliché : « le *zémidjan* n'est pas un travail » ; qui a été enregistré dans toutes les administrations locales. Un décideur politique local l'a soutenu avec vigueur en ces termes :

« Pour commencer, le *zémidjan* n'est pas un travail... Vous savez, moi-même j'ai fait du *zémidjan*. Quand j'étais à l'Université à Cotonou j'ai eu à conduire le *zémidjan* pendant un certain temps quand je n'avais pas encore eu quelque chose à faire. On est beaucoup à avoir fait cette expérience. C'est ce qu'on essaie d'expliquer à nos amis et certains ont du mal à comprendre. »

Entretien avec un décideur politique, Parakou, le 06 juin 2018.

Cette posture est à l'antipode des propos élogieux des décideurs politiques, y compris l'auteur de l'affirmation, quant à la contribution des taxis-motos à l'animation de la vie sociale et au

développement des communes. Par ailleurs, la présence remarquable des acteurs de *zémidjan* dans les activités des mairies a été observée. En qualité de composante du corps social, catégorisés d'acteur de la société civile par endroits, les représentants de la corporation sont conviés aux rencontres des autorités locales avec les couches sociales pour des séances d'échanges ou d'informations. En qualité de partenaires sociaux, les organisations de *zémidjan* sont en première ligne des manifestations lors des visites des partenaires au développement de la commune. Dans les manifestations publiques officielles au niveau local, y compris les visites officielles des autorités hiérarchiques, ils assurent le rôle d'accueil par leurs caravanes et sont toujours au-devant de la scène à toutes les rencontres avec les populations.

En faisant le croisement de cette présence dans de multiples espaces sur demande des autorités politico-administratives, dans des rôles quasi-statutaires par endroits, avec l'absence de politiques spécifiques à leurs endroits et le double discours avec une facette de dénégation de leur profession par ces mêmes autorités, on a tendance à voir la corporation est dans un rôle de figuration politique ; ce qui est loin de la réalité.

CONCLUSION DU CHAPITRE

Pour l'analyse des rapports de la corporation à l'État, la période démocratique choisie est bien indiquée parce qu'avant, l'État central n'a pas pris de véritables décisions sur l'existence de la corporation. En partant des actions de l'État central, la démarche d'analyse dans ce chapitre a montré que les régimes politiques successifs, depuis l'ère démocratique, ont mené des politiques variées en direction de la corporation des *zémidjan*. Avant les mesures gouvernementales, les premiers contacts des *zémidjan* à l'État ont eu lieu au niveau des « *street-level bureaucracy* » à travers les répressions des forces de l'ordre et la perception des taxes par les services des impôts dans les villes où l'activité s'était établie en premier (Lipsky, 1980). La théorie du « *street-level bureaucracy* », développée à partir des travaux de Michael Lipsky (1980) dans son livre "*Street-level bureaucracy: The dilemmas of the individual in public services*", analyse les pratiques et les croyances de travail des fonctionnaires de premier contact assurant la délivrance des services publics de l'État dans leur interaction avec les citoyens/usagers. L'auteur a montré comment les « *street-level bureaucrats* » par leur pouvoir discrétionnaire participent à la fabrication de la politique de l'État : « *policy making role* ». Cette étude de cas des *zémidjan* a ressorti la construction de la perception de la corporation sur la nature de leurs rapports à l'État à partir de leur interaction avec les forces de l'ordre (la police et la gendarmerie) et les agents percepteurs des impôts qui sont des *street-level bureaucrats* classiques. La nature violente de ces rapports au début a provoqué un éloignement

de l'État qui s'est quelque peu atténué à la suite des mesures de reconnaissance administrative pour tendre finalement vers une collaboration presque partout depuis la décentralisation. Cela renvoie à l'expérience d'un Etat violent d'abord, dans premières formes de relations entre usagers/citoyens et les *street-level bureaucracy*, avant d'aller vers un Etat compréhensive et accessible par le truchement de la double manipulation réciproque des acteurs chacun en fonction de ses intérêts bien compris.

La décentralisation a introduit une recomposition du pouvoir local qui a eu pour conséquence une plus grande implication des acteurs de *zémidjan* dans la gouvernance locale. Même si l'interface de l'État avec les taxis-motos est dévolue aux collectivités locales, de fait depuis le début de sa généralisation dans le tissu urbain durant la seconde moitié des années 1980, puis de droit par les premières mesures prises en 1992, les principales orientations des politiques publiques ont été définies par les autorités gouvernementales. Leurs visions sur la gestion du phénomène de *zémidjan* n'ont pas été cohérentes suivant les régimes successifs avec une évolution en dents de scie. Tantôt en créant un cadre normatif pour améliorer leurs conditions de travail, tantôt en s'engageant dans des politiques pour reconvertir professionnellement les acteurs dans d'autres activités, l'ensemble de ces décisions a participé, de manière volontaire ou imprévisible, au renforcement de la professionnalisation du *zémidjan*.

L'intensité des relations des décideurs étatiques aux divers niveaux avec les acteurs du *zémidjan* dénote non seulement l'attention qu'ils requièrent de la part des gouvernants mais confirme que la taille économique des acteurs ne présuppose pas de la place qu'ils occupent dans la société. Peraldi (2018 : 8), en faisant référence à Braudel (1979) sur le rôle crucial des colporteurs dans les révolutions économiques en Europe, permet de dire que même si ces petits entrepreneurs individuels de transport sont des acteurs négligeables au regard des firmes mondiales, ils sont néanmoins des acteurs qui écrivent une histoire, dont on mesurera plus tard qu'elle aura été fondamentale dans la transformation de la société. Sans qu'il ne s'agisse encore d'une reconnaissance totale de leur contribution à la transformation de la société, bien de décisions et d'actions des gouvernants leur accordent, à bon droit, une position sociale plus convenable. Cela reste, bien entendu, loin de combler toutes leurs attentes.

En abordant les stratégies d'influence des acteurs de *zémidjan* sur les décisions des gouvernants et l'action publique, d'une manière large, il a été constaté que le principal motif de sa généralisation qui était la recherche d'un minimum vital quotidien a évolué aujourd'hui vers la quête d'un bien-être des acteurs. L'exploration de la pluralité de stratégies déployée dans ce sens a ressorti l'importance des liens avec les acteurs politiques. Ces partenariats sont alimentés

par un jeu d'intérêts complexes qui participe à un processus global qui procède par "bricolage", par stratégies combinatoires, pour aboutir à une institutionnalisation professionnelle. L'apparente "figuration politique" apparaît juste comme un moment de ce processus de professionnalisation et de reconnaissance de la capacité professionnelle ou de la compétence professionnelle d'une corporation dont d'autres acteurs ont besoin à l'instar du recours à la corporation des avocats pour défendre une cause en justice. La compétence de la corporation des *zémidjan* est aussi bien en termes de service public de transport que de prestation de service de mobilisation sociale et politique. Il y a donc plus d'échange réciproque de services que d'instrumentalisation simple à laquelle peut laisser croire les contradictions notoires entre les discours et comportements des autorités des autorités politico-administratives.

À la lumière de tout ce qui précède, le chapitre suivant essaiera d'apporter une réponse à la question principale de recherche à partir des différents aspects explorés.

CHAPITRE X : ACQUIS ET LIMITES DE L'ACTION COLLECTIVE SUR LES CONDITIONS DE LA CORPORATION DES ZÉMIDJAN

Ce chapitre aborde de manière transversale comment les rationalités qui gouvernent les initiatives collectives, dans leurs variantes et suivant les positions des acteurs, affectent les conditions de vie et de travail des *zémidjan*. Il examine l'importance de la prise en compte des aspirations des différents acteurs dans les questions centrales aux actions collectives et leurs implications dans l'élaboration des stratégies d'action. L'objectif étant de mettre en lumière leurs influences sur la perception qu'ont les acteurs de leurs conditions.

En fait, il est apparu dans le développement des chapitres précédents que les *zémidjan* ont usé et continuent de faire usage d'une pluralité de stratégies dans leurs interactions quotidiennes avec les autres acteurs sociaux pour défendre leur existence et essayer d'améliorer leurs conditions sociales. Certes, l'efficacité avérée pour plusieurs aspects de ces stratégies dans leur diversité est abordée le long de ces chapitres. L'évolution du statut social de l'activité de petit métier de débrouille à son érection au rang de profession, en passant par sa reconnaissance administrative, en sont des évidences. L'ensemble de ces avancées est l'aboutissement de diverses actions dont les initiatives collectives ont une contribution significative. Aussi, les stratégies d'action ont-elles été renouvelées dans le temps et une synthèse des avancées qu'elles ont procurées à la corporation permettront d'en apprécier l'efficacité. Il s'agit d'interroger les processus d'aboutissement de certains de ces acquis. Plus explicitement, on examinera si les résultats obtenus sont les finalités d'objectifs définis *a priori* et atteints suite à la mise en exécution de stratégies bien planifiées ou plutôt des résultantes imprévues de stratégies initialement non harmonisées et non orientées dans le sens de telles finalités ?

Cet examen conduira dans la dernière partie du chapitre à la discussion sur certaines bases théoriques de la question principale de recherche, notamment celles relatives à la manifestation de l'activisme politique et du clientélisme dans la corporation des *zémidjan*.

10.1. PRINCIPAUX ACQUIS DES ACTIONS CORPORATISTES

10.1.1. Représentations sur la notion d'action collective chez les *zémidjan*

Les dynamiques d'initiatives collectives explorées tout au long des chapitres précédents requièrent, à l'étape actuelle de notre analyse, que l'on reprécise la notion d'action collective pour mieux la circonscrire dans le monde des *zémidjan*.

En général, l'acception qui se déduit naturellement de la littérature tant grise que scientifique,

qui ne s'attarde pas souvent à en préciser suffisamment les contours, de même que la compréhension qu'en ont la plupart des acteurs rencontrés sur le terrain, renforcent l'appréhension sur la nécessité de procéder à l'élucidation de la notion d'action collective.

En effet, l'idée la plus courante que les organisations des *zémidjan* entretiennent sur les actions collectives au sein de leur corporation, avec la conception implicite qu'elles les planifient et les contrôlent pour l'atteinte de buts précis, est erronée. Certes, quelques actions collectives initiées par les organisations ont été menées avec des résultats probants. Toutefois, les dynamiques à l'œuvre ressortent que les actions collectives les plus courantes sont les manifestations spontanées. Nos données empiriques montrent bien que ces actions collectives spontanées ont plus de force de mobilisation dans la corporation et induisent des réponses plus rapides de la part des décideurs politiques. Elles affectent plus la société dans son ensemble. Ces mouvements d'expression corporatiste ne sont ni initiés ni véritablement contrôlés par les organisations, même si à la fin du processus les leaders d'organisation sont les interlocuteurs qui mènent les négociations au nom de la corporation.

Par ailleurs, le fait que dans leurs interrelations avec les autres acteurs sociaux, particulièrement les décideurs politiques, les leaders d'organisations surfent constamment dans leurs discours sur la force des actions collectives pour se prévaloir une certaine capacité de réaction fait partie de la gestion de l'asymétrie d'information dans le jeu d'intérêts entre les deux groupes d'acteurs. Le rôle des organisations dans l'amélioration du statut social de la corporation et celui des leaders dans les négociations de dénouement des tensions émanant des mouvements spontanés participent à la construction de la perception inexacte de leurs forces hégémoniques sur le mouvement collectif. Il ressort de cette clarification qu'il faut relativiser la force des actions collectives par rapport à celle des organisations.

Dans leurs variétés, les initiatives collectives des *zémidjan*, qu'il s'agisse de l'institutionnalisation de la corporation, des actions collectives ou individuelles opérant par des stratégies silencieuses, souterraines ou de protestations publiques sont parvenues à opérer des changements significatifs sur les conditions de vie et de travail des acteurs avec le temps. Le bilan des avancées peut être résumé en cinq points : reconnaissance administrative et représentation de la corporation ; participation à la cogérance de la corporation ; construction de passerelles de négociation de l'exercice de travail au grand nombre ; renforcement institutionnel des organisations par l'action collective ; la protection sociale.

10.1.2. Reconnaissance administrative et émergence de porte-voix pour la représentation

L'idée des *zémidjan* de se mettre en organisation a été guidée un peu partout par la volonté d'acquérir une reconnaissance de leur statut de travailleur et celle de l'existence de leur corporation. Cela constituait une première étape dans l'atteinte du but de la défense de leurs intérêts matériels et moraux affiché par les premières organisations du monde des taxis-motos dans toutes les villes. L'institutionnalisation de la corporation, la reconnaissance administrative des autorités locales et l'élaboration des premières mesures de l'État central pour réglementer la corporation ont conféré, au-delà de la légitimité sociale, une légalité à la corporation. Le point culminant de cette reconnaissance a été une première audience des leaders de l'UCOTAC avec le Président de la République en tant que représentant du monde des taxis-motos ; une activité dont le statut de légalité était encore confus quelques mois auparavant. Les démarches entamées en 1992 pour rencontrer le Chef de l'État ont pris plusieurs mois pour être concluantes. L'un des leaders de l'époque dans des propos empreints de fierté et de satisfaction a déclaré que : « Même si cela a pris le temps que ça a pris, ça a fini par aboutir en 1993 à une audience avec le Président Nicéphore Dieu-Donné Soglo ».

À partir de l'institutionnalisation des organisations, l'élite corporatiste que constituent les leaders d'organisations assure la représentation légitime de la corporation dans leurs localités respectives. Les *zémidjan* se dotent ainsi de figures qui servent de porte-parole de la corporation auprès de l'État, en premier lieu, et avec les autres acteurs sociaux, d'une manière générale. Cela règle le problème de représentation et de "voix" (*Voice*) d'un groupe professionnel jusque-là méconnu. Les trajectoires d'accession à cette position d'élite et l'expérience complétée au fil du temps affûtent les leaders pour faire face aux enjeux de leur corporation.

L'évolution des fonctions sociales du *zémidjan* a un lien avec leurs initiatives d'agir collectivement. Si l'on prend leur qualité de vecteur de communication qui les a propulsés dans la mobilisation sociale, qui a été par la suite réinvestie en une force politique, elle a été canalisée et rendue possible dans le cadre des organisations. Le rôle central qu'ont joué les leaders sur le dernier aspect n'aurait pas été possible si les organisations n'étaient pas nées pour les faire émerger et les établir dans la position d'élite.

10.1.3. Participation à la cogérance de la corporation

L'initiative de la structuration de leur milieu par les acteurs a favorisé le rôle actif des organisations dans la gestion de la corporation. La délégation de ce pouvoir par les autorités locales dans les villes de Natitingou, Parakou et Kandi où les acteurs ont été proactifs dans la

démarche de reconnaissance administrative, a contribué à leur processus de professionnalisation. Même à Cotonou où l'initiative d'organisation au niveau local est intervenue en réaction à l'annonce des mesures de réglementation, les organisations ont une forte présence dans le mode de gouvernance de leur activité.

Les mesures prises par les administrations locales depuis la décentralisation, dans la continuité de ce qui se faisait avant, participent au renforcement de l'État dans l'accompagnement de la volonté manifeste des taxis-motos à se professionnaliser et régir leur corporation. Leur importance sur plusieurs plans dans le fonctionnement de l'État à la base a conduit les pouvoirs locaux, dont ils font partie intégrante par la co-production du service public de transport interurbain, à les aider progressivement à atteindre ce but en ne restant pas seulement attachés qu'à l'atteinte de l'objectif économique de recouvrement des taxes. Cette participation à la cogestion de l'activité a réduit l'implication des forces de l'ordre dans les opérations de contrôle et, par ricochet, le harcèlement policier. L'exploitation de cette portion de pouvoir acquise a servi dans les stratégies déployées pour faciliter la négociation des conditions favorables de réglementation du travail.

10.1.4. Allègement de la réglementation pour le maintien du grand nombre dans l'activité

La résultante des acquis précédents est que désormais dans les processus de prise de décision qui touchent directement la corporation, les leaders d'organisations sont associés à un niveau donné. Des espaces d'échanges et de négociation sont créés par les gouvernants pour faciliter cette collaboration. L'avènement de la décentralisation a renforcé un peu plus ce lien en valorisant la contribution des taxis-motos à l'économie locale et surtout en accordant un peu plus d'importance à leurs organisations en raison de la reconfiguration de l'arène locale de pouvoir. Cette évolution du statut social du *zémidjan* facilite la collaboration avec les autres acteurs sociaux (PTF, les OSC, et les partis politiques).

La participation des organisations, à travers leurs leaders, aux instances de prise de décisions importantes, a permis par des négociations collectives formelles et informelles d'alléger les réglementations proposées pour maintenir un grand nombre d'opérateurs dans l'exercice du travail. Dans les localités où la prise en main de la gestion de la corporation par les organisations a coïncidé avec l'élaboration de la réglementation, ou a précédé celle-ci, cela s'est passé de manière relativement plus aisée. À Cotonou où la démarche n'a pas été analogue aux autres villes, l'idée décisive qui a poussé à la mise en association à visée syndicale était de s'organiser pour mieux négocier la réglementation de l'activité. La première bataille collective mémorable

dont parlent les plus anciens est la mobilisation qui a découlé de là et qui leur a permis d'avoir gain de cause face à ce qu'ils soupçonnaient de plan des gouvernants pour éradiquer leur gagne-pain.

L'ensemble des avancées pour faciliter la réglementation a été maintenu et a même connu une amélioration dans le temps. L'aspect le plus concerné a été les négociations effectuées partout pour passer le paiement des taxes à une échéance annuelle beaucoup moins stressante pour les conditions de travail que l'échéance mensuelle initiale.

10.1.5. Renforcement institutionnel des organisations par l'action collective

Il a été démontré que la pluralité des intervenants dans la dynamique organisationnelle des taxis-motos a donné à la corporation l'accès aux ressources de l'État et aux guichets des donateurs internationaux. Les interventions provenant de ces sources ont participé à renforcer le fonctionnement institutionnel des organisations. Certes, les ONGs internationales et locales ainsi que les administrations locales ont servi d'intermédiaire mais, ceux qui se sont le plus illustrés dans le renforcement institutionnel sont les confédérations syndicales. Parmi les quatre villes de la recherche le plus grand nombre d'organisations de type syndicat de base affilié à une confédération syndicale est enregistré à Cotonou où se trouve le quartier général des centrales syndicales. Il est constaté qu'au fur et à mesure qu'on s'éloigne de Cotonou, les villes comportent moins de syndicats de *zémidjan* formellement constitués avec un lien d'affiliation à une confédération syndicale. Du point de vue des leaders d'organisations, le renforcement institutionnel dont ils ont bénéficié a été sur quatre principaux plans.

L'accompagnement des confédérations syndicales depuis l'élaboration des textes à l'aboutissement du processus de constitution en syndicat de base, a été un appui stratégique pour plusieurs organisations, telles que SYNAPROZEB de Natitingou et SYNCOTAMOB de Parakou, pour être en mesure de naître et fonctionner dans une atmosphère hostile à la création d'une deuxième organisation au sein de la corporation dans leur ville respective.

Sur un deuxième plan, les activités de renforcement institutionnel les plus précieuses aux yeux des leaders d'organisations sont liées à des réseaux internationaux de travailleurs. L'affiliation de l'UCOTAC à la CSA-Bénin⁸⁷ lui a ouvert la voie de l'adhésion à la Fédération Internationale

⁸⁷ La centrale syndicale à laquelle elle est officiellement affiliée depuis 1997.

des ouvriers du Transport (ITF)⁸⁸ qui est allié à la Confédération Syndicale Internationale (CSI) avec qui CSA-Bénin est liée. Les organisations de la société civile agissant en tant qu'intermédiaires des partenaires au développement facilitent également la connexion des organisations à des réseaux internationaux.

Sur un troisième plan, un acquis important est le renforcement de capacités des leaders pour les aguerrir à assurer pleinement leurs responsabilités à travers la participation aux séminaires, ateliers, conférences, ou autres formations. De pareilles opportunités outillent progressivement les leaders à développer des compétences pour faire les diagnostics des problèmes, formuler les revendications, élaborer des stratégies d'action et conduire les négociations. Entrés dans la vie syndicale sans en avoir une véritable notion et sans aucune formation de base au syndicalisme, de l'aveu de la plupart d'entre eux, ces opportunités les ont aidés à progresser. Autant les partenaires nationaux, les réseaux internationaux offrent des passerelles à ces genres d'opportunités. En restant sur l'exemple du premier responsable de l'UCOTAC avec l'ITF, il a bénéficié de la formation des instructeurs syndicaux. Il a suivi trois modules du projet « Cercle d'étude » de l'ITF pour devenir animateur. À la suite de ce parcours, il a été retenu par l'ITF pour prendre part à une formation des instructeurs syndicaux à Bobo-Dioulasso (Burkina-Faso). Il faut ajouter à ce parcours que par le biais de la fédération de l'informel de sa confédération syndicale, il a eu l'opportunité de suivre d'autres formations dont un stage sur la syndicalisation dans l'économie informelle à Bruxelles (Belgique) et à Naïrobi (Kenya) en 1998 et sa seconde phase sur la gestion des projets dans l'économie informelle à Bruxelles en 2007. Pour ce qui est de l'acquisition de l'expérience pratique au sein des confédérations syndicales, au cours de notre terrain, il a été observé dans quatre confédérations syndicales (CSA-Bénin, CGTB, UNSTB et COSI-Bénin) sur les six qui intervenaient dans l'économie informelle, l'un des responsables de syndicat de base de *zémidjan* dirige la Fédération dédiée à l'informel ou est membre du bureau national. L'occupation de telles positions procure des expériences pratiques aux leaders pour la gestion de leurs organisations de base.

Sur un quatrième plan, les divers partenariats offrent des opportunités d'accumulation de biens distributifs aux organisations. Le renforcement institutionnel est dans la plupart des cas sous forme de projet d'intervention mis en œuvre au profit des membres. Dans un environnement

⁸⁸ L'International Transport Worker's Federation (ITF) est une organisation démocratique, indépendante et dirigée par les organisations qui y sont affiliées. Elle regroupe 670 syndicats de 140 pays et représente 19,7 millions de travailleuses et travailleurs de tous les secteurs des transports. Source : <http://www.itfglobal.org/fr/about-itf/>; consulté le 24 novembre 2018 à 13 :43.

pluri-organisationnel, la mise en œuvre d'un projet par ou au profit d'une organisation constitue pour les leaders une opportunité de biens redistributifs pour entretenir leur domination, étendre les bases de leur organisation et affirmer leur leadership au sein de la corporation. Cette perspective est la principale raison de la double stratégie adoptée par les organisations.

10.1.6. Alternative au déficit de protection sociale

Le bilan des acquis dans le quotidien des *zémidjan* renvoie de manière évidente vers la protection sociale, le défi majeur qui caractérise le milieu du travail informel au Bénin (Assouma, 2017). Le renforcement des initiatives internes de solidarité et d'entraide par l'action sociale puis la mobilisation sociale a engendré une alternative au déficit de protection sociale sous ses différents aspects : assistance sociale, sécurité sociale et prévoyance sociale. Les pratiques d'entraide et de solidarité internes ont constitué le socle des organisations primaires autour des parcs qui ont facilité la création des organisations corporatistes. Ces dernières ont en retour élargi et consolidé ces mécanismes pour assurer un minimum d'assistance sociale entre les membres d'une même organisation. Ainsi, l'adoption de la tontine dans le milieu des *zémidjan*, en alternative au système d'épargne et de crédit, apporte une possibilité de mobilisation de ressources pour les investissements d'avenir afin de se maintenir en activité ainsi que de sécuriser l'après carrière dans le *zémidjan*.

L'instauration et la généralisation de la norme pratique de contrat écrit est un autre acquis considérable pour la sécurisation du travail. Elle a réduit les risques de précarité de l'emploi en apportant une certaine garantie dans la perspective de carrière. Les investisseurs privés se sont inspirés de la pratique de contrat de location-vente pour développer des offres d'accès à l'investissement initial en vue de l'acquisition de la moto. Les projets d'intervention de l'État et des partenaires internationaux, qui ont constitué aussi des canaux de facilitation d'acquisition de moto, vont souvent un peu plus loin dans l'objectif de l'assistance sociale, en pratiquant des taux d'intérêt quasiment nuls ou en créant des conditions qui ont fait baisser le coût d'achat des motos. Ces interventions sont généralement suivies de dotation en équipement professionnel (casque, blouse), renforcement de connaissance sur le code de la route, abonnement à un régime d'assurance et de couverture sanitaire sur une période donnée.

Les interventions évoquées sont également en lien avec la sécurité et la santé au travail. Celles de l'État, sur ce plan, ont été plus focalisées sur le bien-être des *zémidjan* en tant que groupe vulnérable à la pollution. Une série de projets d'appui à la prévention de la pollution de l'air à Cotonou, débuté en 2000 par le financement de la Coopération Danoise et l'Agence Béninoise

de l'Environnement (ABE), a fait bénéficier de manière régulière à des cohortes de 50 *zémidjan* au début et 200 par la suite un suivi sanitaire spécialisé. Piloté par une équipe d'universitaires ayant à sa tête le professeur Benjamin Fayomi, spécialiste en toxicologie clinique, le projet fait des consultations médicales suivies d'analyses sanguines et d'examens radiologiques pour diagnostiquer et prévenir les risques sanitaires encourus par les conducteurs dans leur environnement de travail pollué. Cette intervention a permis aux bénéficiaires de prendre conscience de leur état de santé, selon les leaders d'organisation. Ceux chez qui sont détectées des affections graves (tumeurs ou des maladies respiratoires aiguës) sont conseillés de quitter l'activité ou réduire le temps de travail. Ceux qui se sont entêtés sont tombés gravement malades par la suite et certains sont décédés, selon le témoignage d'un autre leader. D'autres comme ce dernier, ayant pris conscience de leur état de santé, ont progressivement réduit leur temps de travail pour se réinvestir dans des activités parallèles. Le mal qui lui a été détecté est l'hypertension et son activité de reconversion est l'élevage de lapin. Ce projet dispose d'un fond de suivi médical pour fournir les produits d'urgence aux malades détectés avant de les mettre sous prescription médicale et de les orienter vers des spécialistes si nécessaire. De leur côté, les interventions des PTFs sont plus présentes dans la couverture sanitaire et la prévoyance sociale. Dans cette optique, l'extension des réseaux de mutuelles de santé telles que APROSOC (Action pour la Protection Sociale) à certaines organisations ; la souscription à une assurance responsabilité civile et une assurance maladie pour le conducteur bénéficiaire d'autres interventions ; sans passer sous silence l'installation du centre de santé humanitaire au profit des *zémidjan* à Calavi dans la banlieue de Cotonou ; sont autant d'acquis pour la corporation.

Ce point global, mais non exhaustif, présente des acquis qui ont été l'œuvre cumulée des divers acteurs de l'environnement tant interne qu'externe à la corporation, sans la possibilité d'une démarcation nette du type d'acquis exclusif à une catégorie spécifique d'acteurs. Les PTFs et les structures de l'État sont intervenus autant dans le renforcement institutionnel des organisations que les confédérations syndicales. Si la constance est que les activités des confédérations syndicales sont à l'endroit de leurs organisations affiliées, elles ont servi en partie d'intermédiaire à l'instar des ONGs nationales, internationales et autres structures d'appui techniques à bon nombre d'interventions directes sous forme de projet et financés par les partenaires au développement. Du côté de l'État, la reconnaissance de l'institutionnalisation de la corporation et l'implication des acteurs dans la cogestion de l'activité dans toutes les villes participe à l'autonomie financière et au renforcement institutionnel des organisations. Il a été démontré à suffisance que les acquis en termes de protection sociale sont la résultante des

partenariats avec l'ensemble des acteurs sociaux en incluant évidemment des organisations corporatives. Enfin, l'accumulation de ces avancées a été possible grâce à une variété de stratégies développée par les acteurs de *zémidjan* autour des questions d'intérêt commun ou de groupe. La volonté de se mettre ensemble pour faire entendre leur voix afin de lutter pour l'amélioration de leurs conditions est le principal but de leurs initiatives collectives.

Cette synthèse des acquis auxquels ces initiatives ont abouti démontre un changement fondamental par rapport à leur situation de départ. Cependant ces avancées font l'objet de récriminations qui requièrent qu'on examine leurs possibilités éventuelles d'optimisation.

10.2. ENTRAVES À L'OPTIMISATION DES ACQUIS DES ACTIONS COLLECTIVES

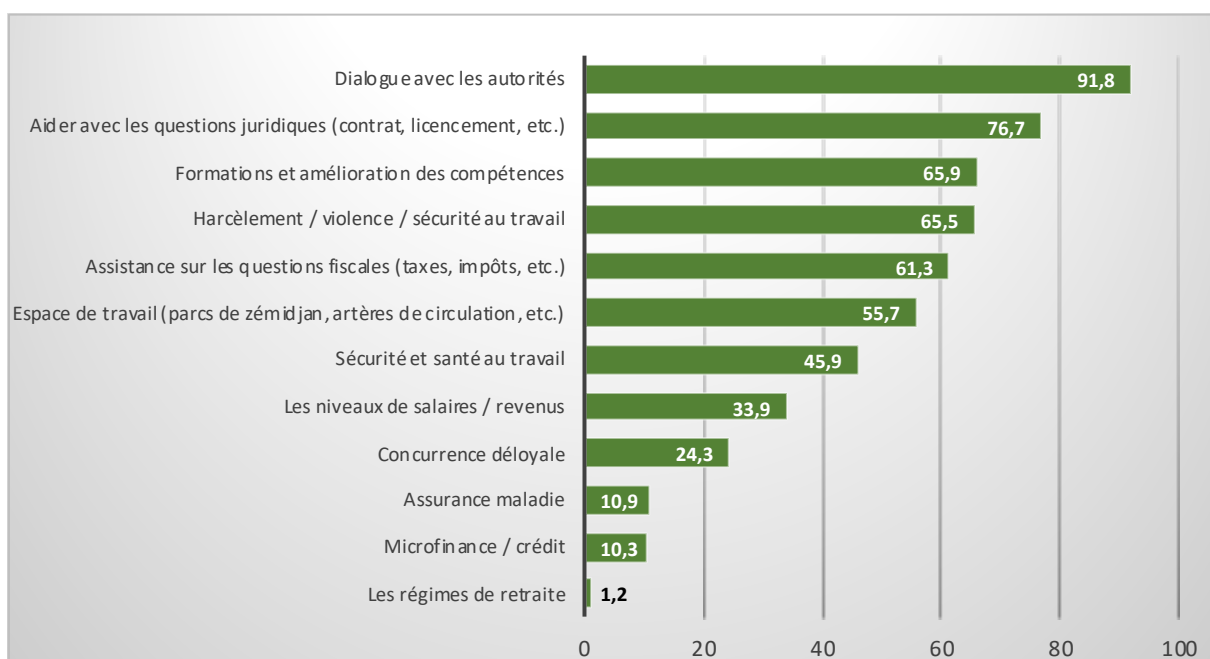
Le caractère pluriel de catégorie d'acteurs contribuant à la concrétisation des acquis implique une divergence d'intérêts. Chaque catégorie agissant suivant son propre agenda ; ce qui est prioritaire pour les acteurs de la corporation n'est pas forcément la priorité pour les autres acteurs. Il apparaît, ainsi, un potentiel de faiblesse à l'optimisation des avantages tirés par la corporation. Mais avant toute chose, la capacité à tirer un meilleur profit des fenêtres d'opportunités est tributaire de la cohérence des priorités visées par les acteurs eux-mêmes à travers divers types d'initiatives.

10.2.1. Divergence des priorités des initiatives collectives et des principales aspirations de la corporation

Le premier point de faiblesse à l'optimisation des acquis des initiatives collectives identifiés est la faible convergence des préoccupations centrales avec les diverses actions d'influence des *zémidjan* ainsi qu'avec les aspirations profondes qu'ils ont sur leur perspective d'avenir. Les initiatives d'influence sont relatives aux actions collectives spontanées, aux initiatives des organisations corporatistes et aux partenariats partisans avec les acteurs politiques.

Le chapitre précédent a montré que les préoccupations centrales portées par les mouvements de protestation spontanée sont liées aux difficultés quotidiennes d'exercice du *zémidjan*. La concordance entre les priorités de ces mouvements spontanés n'est pas avérée avec les questions centrales aux initiatives collectives planifiées par les organisations. Ces dernières s'inscrivent plutôt dans une vision à long terme de l'activité, d'une part, et demeurent sous l'influence des priorités des partenaires de l'environnement extérieur, d'autre part. Toutefois, l'institutionnalisation de la corporation a dévolu aux organisations la responsabilité légitime de représentation et positionné les leaders dans le rôle de négociateurs dans les espaces ad hoc ou structurels de négociation avec les autorités politico-administratives pour tous les types

d'actions collectives, qu'elles soient spontanées ou initiées par elles. Dans la gestion des relations de la corporation avec l'environnement extérieur, ce sont les mêmes leaders qui assurent le courtage avec les acteurs politiques dont font partie les décideurs politiques. En raison de cet état de fait, à travers leurs leaders, les organisations sont donc perçues par les autres acteurs de la corporation comme ceux qui sont à même d'exercer l'influence sur les politiques publiques dans la continuité des actions collectives. Cette perception est illustrée par les opinions des conducteurs de taxis-motos de Cotonou, recueillies lors de l'enquête quantitative du programme de recherche, sur les domaines dans lesquels ils pensent que leurs organisations sont plus actives. La tendance qui en découle est résumée par la figure suivante.



Source : Enquête quantitative, octobre 2015.

Figure 8 : Opinions des zémidjan de Cotonou sur les domaines dans lesquels leurs organisations sont actives

En effet, pour neuf répondants sur dix zémidjan interrogés, le « dialogue avec les autorités » est le domaine où ils pensent que leurs organisations sont les plus actives. Il faut préciser que tout contact des leaders avec les autorités politico-administratives, même si cela ne s'effectue pas dans un cadre formel de négociation, est perçu dans la corporation comme une démarche de négociation avec l'autorité. Cela concorde avec la nature tant formelle qu'informelle des relations et des stratégies d'influence développées envers les représentants de l'État. Par ordre d'importance, les cinq domaines actifs des organisations identifiés par la suite, par la majorité des répondants, sont relatifs à des préoccupations d'exercice quotidien de l'activité. Ils sont liés aux acquis de la corporation. Les préoccupations d'avenir sont par contre ressorties beaucoup

plus faiblement. Malgré la présence des organisations dans toutes les instances de négociation, la résolution des préoccupations centrales aux initiatives spontanées et la visibilité que cela procure aux organisations sont les aspects sur lesquels elles paraissent les plus actives au détriment des questions que portent leurs propres initiatives. Ces données prouvent qu'elles ne parviennent pas à faire le pont entre les priorités des deux catégories d'actions collectives.

D'un autre côté, les aspirations de la corporation ont été recueillies dans un premier temps par l'enquête quantitative du programme de recherche réalisée auprès des conducteurs de taxi-moto Cotonou. Le tableau suivant présente les aspirations des répondants :

Tableau V: Opinions des zémidjan de Cotonou sur les domaines les plus importants dans lesquels leurs organisations devraient être actives

Domaines spécifiques	Pourcentage valide
1. Dialogue avec les autorités	36,6
2. Les niveaux de salaires / revenus	12,6
3. Formations et renforcement des compétences	8,6
4. Aider avec les questions juridiques (licenciement, contrat, etc.)	8,6
5. Assurance maladie	8
6. Les régimes de retraite	6,9
7. Microfinance / crédit	4
8. Espace de travail (les parcs de taxi, artères de circulations, etc.)	4
9. Harcèlement / violence / sécurité au travail	3,4
10. Assistance sur les questions fiscales (impôts, etc.)	2,9
11. Sécurité de la santé au travail	2,3
12. Concurrence déloyale	2,3
Total	100

Source : Enquête quantitative, octobre 2015.

Les résultats affichent une large distribution des opinions des zémidjan de Cotonou sur les priorités devant être visées par les actions de leurs organisations. Cité par plus du tiers des répondants (36,6%), le « dialogue avec les autorités » arrive largement en tête des aspirations. Il est suivi de cinq préoccupations indiquées dans des proportions qui avoisinent un répondant sur dix en lien avec la perspective d'avenir ou de carrière. Il s'agit des niveaux de salaires/ revenus ; formation et renforcement des compétences ; aide sur les questions juridiques ; assurance maladie ; et régimes de retraite. Dans la deuxième partie du tableau, les questions sur les préoccupations liées à l'exercice quotidien de l'activité sont beaucoup plus apparues dans des proportions relativement plus faibles et varient entre 4% et 2,3%.

Ces résultats ont été approfondis par l'enquête qualitative réalisée sur l'ensemble des quatre

viles de la recherche. Les aspirations des conducteurs de taxi-moto recueillies présentent trois principales tendances de réponses. La première tendance de réponse est une « demande de plus de volonté politique pour l'amélioration de leurs conditions ». Exprimée par la quasi-totalité des enquêtés, elle vient préciser un peu plus l'aspiration du dialogue avec les autorités obtenue par l'enquête quantitative à Cotonou. Cette forte attente est exprimée d'une manière presque automatique en préalable à deux autres qui sont des perspectives d'avenir tel qu'il a été le cas pour l'enquête quantitative. Quelques expressions qui rendent compte de ces opinions sont : « que les autorités pensent à nous aussi. Nos conditions de travail sont difficiles. Il n'y a pas que les fonctionnaires, qu'elles essaient de nous assister aussi pour obtenir quelques facilités comme la prise en charge [la couverture sanitaire] »⁸⁹ ; « il faut que nos dirigeants politiques tiennent parole et réalisent les promesses faites dans leurs projets de sociétés. Il faut qu'ils aient le courage d'attaquer les vrais problèmes des *zémidjan* »⁹⁰ ; « Il faut que les autorités nous aident. Qu'elles nous trouvent des financements pour réaliser nos projets. On a des ambitions mais ce sont les moyens qui nous manquent. C'est ce qui fait qu'on est toujours dans ce travail »⁹¹.

En réalité, la requête d'une volonté politique, par un dialogue avec les autorités ou le souhait de la réalisation de leurs promesses, est beaucoup plus un moyen visé pour la concrétisation des deux autres aspirations qui sont des options possibles pour parvenir à une perspective de meilleures conditions de travail et de vie. Parmi ces deux aspirations qui suivent et qui sont des options de voie pour la perspective d'avenir, la tendance de réponse exprimée en majorité est « la reconversion professionnelle dans d'autres domaines d'activités ». Elle a été principalement affirmée par les nouveaux entrants dans le *zémidjan* détenant une autre qualification professionnelle et les plus anciens ayant déjà dépassé une dizaine d'années dans l'activité. Les domaines les plus ciblés par les aspirants à la reconversion professionnelle sont l'agriculture, le transport, l'artisanat ou dans les formations professionnelles initiales des conducteurs. La seconde aspiration pour la perspective d'avenir est la consolidation de la « professionnalisation du *zémidjan* » pour en faire un travail décent. *A priori*, ces deux aspirations profondes des *zémidjan* suivent deux voies opposées car la reconversion professionnelle suppose une sortie de l'activité alors que la consolidation professionnelle pour en faire un travail décent vise son développement. Cependant, elles convergent toutes *in fine*

⁸⁹ Discussion de groupe avec les conducteurs de taxi-moto, Parakou, le 29 Novembre 2015.

⁹⁰ Entretien avec T. D-Y. leaders d'organisation, Cotonou le 12 Juin 2018.

⁹¹ Entretien avec D. A., leader d'organisation, Natitingou, le 30 Mai 2017.

vers l'aspiration central d'un besoin de travail décent. Si la professionnalisation du métier peut y conduire, tant mieux. Si c'est une autre alternative qui permet d'y accéder, les acteurs sont prêts à s'y orienter. On est dans une logique d'une quête de travail sécurisant pour le statut social et le bien-être continu même pour les vieux jours, impliquant ainsi la protection sociale.

Par ailleurs, le fait que la modalité de réponse le « dialogue avec les autorités » se soit nettement démarquée comme la principale aspiration (tableau V) en même temps qu'elle constitue la plus forte modalité d'influence des organisations des *zémidjan* (figure 8) de l'enquête quantitative laisse penser à une incohérence. Cela n'a pas manqué de susciter de vives réactions lors de la Conférence de dissémination des résultats du programme organisé au Chant d'Oiseau de Cotonou le 06 mars 2017. Particulièrement, certains représentants de la société civile, PTF et réseaux d'organisations de travailleurs informels avaient exprimé leur incompréhension. Les discussions à la conférence ont offert l'occasion d'élucider la bonne cohérence des réponses des acteurs informels visés par le programme dont l'enquête quantitative qui a couvert les commerçants du marché Dantokpa et les taxis-motos de Cotonou a donné les mêmes tendances pour ces deux variables. La première réponse en tant que principal domaine d'influence établit l'existence de relations intenses entre les organisations et les autorités politico-administratives ; ce qui a favorisé les avancées engrangées. En revanche, la deuxième réponse en tant que principale aspiration ressort la non satisfaction de l'exploitation qui est faite de ces relations. Il s'agit clairement d'une aspiration à parvenir avec les décideurs politiques à un type de relation pouvant apporter des transformations structurelles pour atteindre les perspectives d'avenir des *zémidjan*, au-delà de la gestion de l'exercice quotidien du travail et des liens partisans qui offrent des avantages immédiats éphémères. Du point de vue de la vie associative, le sens que revêt cette aspiration est que la représentation directe, c'est-à-dire celle des organisations de travailleurs informelles par elles-mêmes, aux cadres légaux de dialogue avec l'État représente pour les travailleurs informels un moyen pour régler efficacement la plupart de leurs préoccupations. Il s'agit d'une expression de la non satisfaction du caractère non direct de leur représentation, en l'occurrence par les centrales syndicales de travailleurs formels, à des instances importantes de décision.

L'analyse comparée montre que les deux aspirations profondes de la corporation sont des préoccupations qui sont faiblement apparues dans les domaines où les organisations sont les plus actives (figure 8) donc sur lesquelles les *zémidjan* ne ressentent pas l'influence de leur *agency* collective. Les changements attendus par ces aspirations ne concordent pas avec les questions centrales aux mouvements collectifs spontanés et ne le sont qu'en partie avec les

questions prioritaires aux actions collectives initiées par les organisations (voir 9.3.1.3.). Quant à la concordance avec les préoccupations au cœur des partenariats politiques, le chapitre IX (9.3.2. et 9.3.3.) a mis en lumière le caractère versatile des intérêts au cœur de ces partenariats pour conclure à la figuration qui n'apporte pas un gain substantiel en termes de politiques publiques structurantes au profit des *zémidjan*. Pour comprendre le lien entre les préoccupations de ces trois types d'initiatives, il faut partir de la double réponse sur le dialogue avec les autorités (figure 8 et tableau V). En effet, il existe une intensité relative d'échanges entre les leaders d'organisations et les autorités à divers niveaux avec des retombées qui n'ont pas pu intégrer les principales aspirations de la corporation. D'après les leaders, ce n'est pas faute d'avoir essayé ou par manque de volonté de leur part. Les principales aspirations sont, en partie, les questions que portent les initiatives de leurs organisations mais sur lesquels ils parviennent à exercer très peu d'influence. La principale raison provient du fait que dans les cadres de négociation avec les autorités locales et intermédiaires, il leur est souvent opposé l'incapacité des décideurs à ces niveaux à apporter des réponses à leurs préoccupations structurelles. Cette situation renforce la recherche de connexion avec l'État central, le niveau de dialogue le plus élevé. Il faut alors s'intéresser, dans ce cas, à comment l'interférence entre actions collectives et partenariats politiques peut être un atout ou une limite à la prise en compte des aspirations.

10.2.2. Déficiences du suivi des avancées issues des actions collectives et de capitalisation des expériences

Les revendications à la base des mouvements spontanés de protestation font ordinairement l'objet de négociation dans les cadres *ad hoc*. Ces instances de négociation ont souvent la mission de traiter la préoccupation unique que porte ce type de manifestation. Évidemment, la contrainte pour les gouvernants de trouver un compromis dans ces contextes explique l'efficacité unanimement reconnue pour ces initiatives. Cependant, la grande faiblesse des acquis qui en sont tirés reste leur consolidation sur le moyen et le long termes.

Le processus de suivi des acquis pour parvenir à leur pérennité est principalement remis en cause. La nature *ad hoc* de ces instances et le caractère non écrit des décisions qui en sont issues constituent des points de faiblesse clés, selon les leaders tacitement chargés d'assurer la veille en maintenant la pression sur les décideurs politiques afin qu'ils concrétisent leurs engagements. Cette carence dans la pérennisation des acquis des actions collectives à plus forte influence, que sont les mouvements spontanés, est également observée pour les autres types d'action. Elle met la lutte collective dans une spirale d'éternel recommencement par la remise en cause de manière fréquente des acquis à chaque remplacement d'autorités politico-

administratives. C'est le cas principalement dès que cela arrive au niveau des municipalités. La pratique courante de décisions non écrites pour ce qui concerne les acteurs de l'économie informelle justifie que le bilan des politiques publiques en direction des travailleurs informels et plus spécifiquement en faveur des taxi-moto ressort qu'elles sont rares, mal connues et paraissent insignifiantes par rapport aux espérances des acteurs (Assouma, 2017 : 34). Les documents écrits existants sont plus relatifs aux réglementations prises au niveau national qu'aux décisions opérationnelles prises au niveau local ou intermédiaire. Et pour les quelques normes officielles écrites tel que l'arrêté interministériel de 2006 sur la réglementation de l'exploitation des motos affectées au transport public de passagers (taxis-motos)⁹², il y a des écarts importants entre le contenu et les pratiques qu'on observe dans les différentes villes.

Un autre handicap dans la consolidation des acquis est l'emprise des intérêts personnels des leaders, souvent à travers la préservation des intérêts de leurs partenaires politiques, sur l'intérêt général. On n'a pu constater autour du projet de construction des abris par l'opérateur de télécommunications MTN au profit des *zémidjan* dans un partenariat avec la mairie de Cotonou que la profondeur des clivages partisans entre les leaders est souvent source d'affaiblissement dans le suivi de certaines décisions (voir 9.3.2.3.).

L'implication négative immédiate de la faiblesse du suivi des acquis ressort dans l'examen des pratiques de capitalisation des expériences accumulées par la corporation pour une efficacité des actions collectives. La capitalisation des acquis est une démarche qui permet de constituer un capital à partir des expériences de succès et d'échec cumulées par une organisation. Ce processus permet de produire, à partir des expériences, de la connaissance qui est mise au service de l'organisation et de la corporation pour plus d'efficacité dans les actions futures. Le déficit de cette valorisation des acquis d'expériences individuelles et institutionnelles pour les transformer en apprentissage partageable visant l'amélioration des pratiques collectives au sein de la corporation justifie en partie l'éternelle recommencement de la lutte collective. Que ce soit les stratégies, les buts visés ou la manière dont les actions collectives sont conduites, on ne note pas une consolidation sensible dans le temps par rapport aux vécus.

Les deux faiblesses liées au suivi des acquis et à la capitalisation des expériences révèlent le côté quelque peu illusoire des avancées obtenues par les actions collectives de même que l'efficacité des stratégies utilisées pour influencer les décideurs politiques. Ils exposent

⁹² Arrêté interministériel 2006 N° 012/ MTPT/MISD/DC/SG/CTTT/DGTT/SPC/SER portant réglementation de l'exploitation des motos affectées au transport public de passagers (taxis-motos).

également que les partenariats politiques qui se sont avérés des atouts d'influence constituent des limites à la concrétisation des aspirations profondes de la corporation. Quels sont, dans ce cas, les conditions de négociation des partenariats avec les acteurs politiques qui ne permettent pas de parvenir à une prise en compte des aspirations ?

10.2.3. Influence mitigée et contraintes liées à la négociation des partenariats politiques pour la prise en compte des aspirations

La réalisation de l'une ou l'autre des deux aspirations profondes de la corporation implique des changements structurels par le biais de programmes et de politiques publiques nationales. L'étape de négociation où les acteurs de *zémidjan* peuvent parvenir à obtenir la prise en compte de ces aspirations par les décideurs politiques de l'État central est celle de l'élaboration des projets de société électoraux des futurs chefs d'État ou au moment de l'élaboration des programmes d'action du gouvernement des présidents élus. Le fonctionnement du système partisan au Bénin depuis le début du renouveau démocratique en 1990 jusqu'en 2021 est tel qu'aucun parti politique n'est parvenu à remporter seul les élections présidentielles. De manière conventionnelle, le Président de la République élu fait un arbitrage entre les différents axes de son projet de société initial et des accords politiques négociés avec ses soutiens au premier et au second tour pour élaborer son programme d'actions de gouvernement qui constitue le guide d'orientation des politiques publiques durant son mandat. Quelles sont donc les bases des partenariats politiques des *zémidjan* avec les acteurs politiques et comment les questions au centre de ces partenariats ont influencé les axes prioritaires des différents programmes d'actions de gouvernement ?

Nous avons fait une exploration des projets de société des présidents élus qui couvre la période de 2001 à 2021. Avant la présidentielle de 2001 nous n'avons pas obtenu de projet de société de candidat élu. De même, la présence des taxis-motos dans l'arène politique n'avait pas atteint un niveau d'organisation conséquent pour en faire une analyse pertinente. Les projets de société des présidents de cette période comportaient tous une orientation constante sur le taxi-moto qui était une reconversion professionnelle des conducteurs. Il est sans équivoque que les réalisations à l'actif du programme d'actions du président Kérékou de 2001 à 2006 n'ont pas été le fruit d'une négociation de partenariat politique. Au contraire, les leaders du mouvement politique "Nouvelle Alliance des Zémidjan pour la Réélection du général Kérékou" (NAZEREK) ont justifié leur soutien à sa candidature en 2001 parce qu'ils épousaient sa vision et les actions qu'il a engagées depuis son mandat précédent pour la reconversion professionnelle des *zémidjan*. Il n'y a donc pas eu de négociations particulières sur les aspirations de la

corporation. Mais, avec les programmes d'actions de gouvernement des deux quinquennats du président Boni Yayi, de 2006-2011 et 2011-2016, les choses se sont passées quelque peu différemment.

En 2006, il y a eu des négociations non harmonisées de l'état-major du candidat avec divers regroupements politiques de *zémidjan* pour l'élaboration du projet de société. Mais elles n'ont pas toutes abouti à un soutien électoral formel de ces mouvements, au-delà du soutien populaire dont a bénéficié le candidat, selon les deux parties. Son partenariat avec le groupe de soutien de *zémidjan* qui l'a accompagné durant tout ce mandat a été scellé après son élection (voir chapitre VIII) et n'a pu être fondé sur des implications directes dans son programme d'actions de gouvernement. Les clauses tacites de soutien au régime du président Boni Yayi ont été plutôt sur une base clientéliste. Les leaders en avant-garde de ce groupe de soutien ont assuré un rôle de mobilisation permanente de la corporation pour un soutien partisan au régime. Pour réussir leur mission, ils ont utilisé la forme d'organisation la plus appropriée chez les *zémidjan* en créant le MOZEB. En revanche, l'élaboration du projet de société et, par la suite, du programme d'actions de gouvernement de 2011 ont fait l'objet d'une concertation des leaders de *zémidjan* qui ont été des partenaires politiques de premier rang dans la campagne de renouvellement du mandat du président Boni Yayi. Malgré les avancées sur les chantiers de l'amélioration des conditions de travail du *zémidjan* durant le premier mandat, l'aspiration de la reconversion qui était la seule qu'avait en perspective la corporation a été bien positionnée. Elle a été également la principale revendication des représentants de la corporation chaque fois qu'ils ont l'occasion de présenter publiquement des doléances aux décideurs politiques. Cependant, au terme du mandat, cette perspective a été le point le plus faible d'avancement des politiques publiques qui ont ciblé directement ou celles dont les externalités ont touché la corporation.

Pour la présidentielle de 2016, le taxi-moto a eu une place plus affirmée dans les plateformes programmatiques des candidats majeurs. Les leaders des organisations partisans ont pris une part active à la prise en compte des aspirations de la corporation. Un changement important est de la sorte intervenu par l'introduction d'une seconde orientation visant un renforcement de la professionnalisation pour faire du *zémidjan* un travail décent, concomitamment avec l'orientation traditionnelle de reconversion professionnelle. Le candidat du parti au pouvoir, Lionel Zinsou arrivé en tête au premier tour et deuxième à l'issue du scrutin final, en a été le premier à avoir exposé cette option et en a fait un de ses principaux arguments de campagne. Dans une démarche inclusive des principaux leaders politiques clés de *zémidjan* à Cotonou, des séances d'échanges avec divers experts et partenaires techniques potentiels ont eu lieu afin

d'analyser ensemble, le plus en détails, l'opérationnalisation de cette option. Le candidat a financé un voyage d'exploration en Inde, du 06 au 10 décembre 2015, pour une délégation dont trois représentants de leaders de *zémidjan*, pour finaliser certains aspects de la perspective du projet. À cette étape, un groupe de leaders, précisément ceux du MOZEB, a rompu les amarres avec le candidat puisque ne partageant pas cette orientation dominante de son projet de société. La démarche plus pragmatique de ce nouveau personnage sur la scène politique nationale change avec leurs habitudes de négociations partisans, d'après les leaders engagés dans cette aventure avec lui. Cela a contraint d'autres candidats qui sont restés uniquement sur l'orientation de la reconversion professionnelle à être plus pragmatiques dans leurs projets que d'habitude. Dans ce sens, le richissime homme d'affaires, Sébastien Ajavon, candidat soutenu par les leaders du MOZEB, a pris l'engagement avec ses soutiens de mettre à la disposition de la corporation de vastes domaines de son patrimoine situé dans le centre du pays accompagné d'un financement public pour la concrétisation rapide de sa promesse une fois élu.

La perspective de création de conditions pour rendre décent le travail du *zémidjan* cohabite dès lors avec celle de reconversion professionnelle. Malheureusement pour les acteurs de la corporation, le candidat élu en 2016 n'a pas été un de ceux avec qui ils ont eu des engagements fermes. Les groupes de *zémidjan* qui ont soutenu le Président élu Patrice Talon l'ont fait par le biais de partenaires politiques qui sont eux-mêmes en alliance avec lui. À en croire le son de cloche unanime des leaders de *zémidjan*, celui-ci a clairement affirmé par le truchement de ses alliés, sa position de ne pas vouloir composer avec la corporation des *zémidjan* dans le mode de gouvernance qu'il ambitionne de mettre en place. Le programme d'actions du gouvernement 2016-2021, n'a pas prévu une politique spécifique au profit à la corporation des taxis-motos, à peine l'a-t-elle mentionné.

Cette analyse des conditions d'élaboration des partenariats entre la corporation et les décideurs politiques de l'État central a ressorti que les contextes et les choix des candidats soutenus expliquent l'influence mitigée des partenariats sur la prise en compte des aspirations communes. Bien qu'ils aient contribué conjointement avec les partenariats des acteurs politiques locaux à apporter une amélioration aux conditions des *zémidjan*, les fenêtres d'opportunités des partenariats avec les acteurs politiques de l'État central n'ont pas pu être saisies pour favoriser l'intégration des aspirations de la corporation dans les politiques publiques conséquentes.

Certes, il existe des points de faiblesse dans une perspective idéaliste de tirer profit des fenêtres

d'opportunités politiques pour la corporation. Mais ils ne doivent pas faire perdre de vue les nombreux acquis qui ont été rappelés dans les sections précédentes. Le développement de notre thèse, à cette étape, face au constat que le *zémidjan*, l'activité et les opérateurs ont obtenu des changements significatifs avec la forte contribution de l'utilisation de l'espace politique, soulève l'interrogation de savoir pourquoi les acteurs de la corporation ont une perception d'insatisfaction sur l'amélioration de leurs conditions de travail et de vie ?

10.3. QUESTION DE L'INSATISFACTION DES ZÉMIDJAN SUR L'AMÉLIORATION DE LEURS CONDITIONS MALGRÉ LES ACQUIS

Cette préoccupation est un retour vers la question principale de recherche. Le postulat de départ de cette thèse fait le lien entre l'engagement dans le champ politique des acteurs de *zémidjan* et l'amélioration de leurs conditions de travail et de vie. L'activisme politique qui a cours au sein de la corporation a une place importante dans l'argumentaire de la construction de l'objet de cette recherche. Le développement mené jusqu'ici a mis en évidence à la fois l'engagement substantiel des différents acteurs de *zémidjan*, autant les membres que les leaders, dans l'activisme politique. Cette dernière section essaiera d'élucider le rôle de chaque acteur dans cet activisme politique et pour éclairer les fondements de la construction de la perception de la corporation que cela n'a pas jusque-là apporté une concrétisation de leurs aspirations d'amélioration de conditions de vie et de travail. Elle expliquera si la pratique dans le monde des *zémidjan* est du clientélisme des leaders à leur propre profit et celui de leurs partenaires politiques ou une exploitation des structures d'opportunités politiques au profit de la corporation (Neveu, 2015 : 87). La démarche partira de la clarification du rôle d'intermédiaire des leaders, qui est récriminé dans l'objet de recherche, pour se pencher ensuite sur le vécu de la profession de *zémidjan* par les acteurs, en lien avec leur principale aspiration, et finir par l'analyse de la relation clientélaire dans l'activisme politique au sein de la corporation.

10.3.1. Leader de *zémidjan* : une position d'accumulation d'entrepreneur corporatiste

10.3.1.1. Rôle d'intermédiaires corporatistes et position d'accumulation des leaders

Les stratégies d'influence des *zémidjan* par les initiatives collectives reposent en partie sur les leaders d'organisation. L'institutionnalisation de la corporation les a érigés en personnages centraux et leur a conféré le rôle d'avant-gardiste sur les options à opérer pour la défense des intérêts communs dans les partenariats avec d'autres acteurs sociaux et dans leurs interactions avec l'État. L'adhésion des *zémidjan* à la sollicitation de partenariat par les acteurs politiques a servi au départ le besoin de la corporation d'être connectée aux décideurs politiques pour la

défense des intérêts communs. Cette incursion dans l'arène politique a servi, d'un autre côté, à des leaders de se hisser dans des instances de décisions. Si le nombre de ceux qui y sont parvenus est encore faible pour influencer à eux seuls les arènes de décisions, leurs alliances avec d'autres acteurs stratégiques garantissent une influence certaine au sein des instances de décision au niveau de l'administration locale qui est leur principal point de contact avec l'État.

Une mission légitime de grande importance des leaders de *zémidjan* est le captage de ressources à des fins redistributives à ses membres. Sa réalisation passe par une multiplication de partenariats stratégiques. Les leaders scrutent les opportunités dans la pluralité des intervenants dans la dynamique organisationnelle et développent des stratégies pour les saisir. La réponse favorable des leaders aux sollicitations partisans s'inscrit également dans la logique de quête de ressources alternatives à l'effondrement des systèmes économiques de l'institutionnalisation de la corporation dans les différentes villes pour entretenir le mécanisme de domination des leaders. L'ingéniosité de la création de mouvements politiques corporatistes a facilité l'intrusion des organisations corporatistes dans le champ politique sans trop de désapprobation. Le passage d'une organisation corporatiste à une organisation partisane est parfois un jeu de chaise musicale pour les leaders. L'unanimité des enquêtés n'en fait pas une autre lecture. Dans leurs opinions, les décideurs politiques et les PTF ne voient pas prioritairement les organisations mais suivent beaucoup plus le mouvement des leaders d'un champ à un autre.

Toujours dans la quête de ressources à des fins redistributives, les leaders ont maintenu leurs liens structurels avec les centrales syndicales malgré les récriminations qu'elles ne placent pas les préoccupations majeures des *zémidjan* en bonne position sur les plateformes revendicatives. Ces relations servent de passerelles pour capter les ressources des bailleurs de fonds et de l'État dans les projets d'intervention. En outre, ils ont compris l'utilité des centrales syndicales pour constituer des leviers de changement. En parvenant à se positionner dans les instances dirigeantes des centrales, ils entretiennent des possibilités d'accès aux instances de négociation formelles par une représentation déléguée. Dans l'optique de maximiser les ressources au profit de leurs organisations, les leaders ont utilisé la double stratégie qui est une pratique généralisée dans l'économie informelle au Bénin (Kaag, Vlaminck, & Assouma, 2016). Cela a été présenté parmi les bonnes pratiques par madame Simel Esim, responsable de l'unité de coopératives de l'OIT (COOP de l'OIT), lors d'une séance d'orientation organisée par StreetNet International à l'intention de ses coordonnateurs régionaux en février 2021. Elle s'est basée sur l'expérience de « la double stratégie de la Fédération coopérative de l'Association des femmes indépendantes (SEWA) en Inde, pour faire progresser les droits des travailleurs de l'économie

informelle par le biais des syndicats et améliorer leurs moyens de subsistance grâce aux coopératives »⁹³. La nuance entre la pratique décrite en Inde et celle au Bénin, est que les *zémidjan* améliorent autant leurs moyens de subsistance avec les syndicats qu'avec les associations. Les responsables des centrales ont affirmé avoir été obligés de développer des services à leur endroit pour les avoir et les maintenir dans leurs rangs.

« Toutes les confédérations se sont débrouillées pour les avoir mais les confédérations n'arrivent plus à assumer leur demande. Et c'est difficile si vous n'avez pas mis en place des services pour les accompagner. Ils n'arrivent à rien donner aux confédérations mais ils attendent tout. Il est difficile de bâtir aujourd'hui quelque chose avec eux dans la durée parce qu'ils veulent gagner tout de suite et maintenant ; ce qui fait qu'il y a très peu de chance de faire une planification à long terme avec eux. Aujourd'hui, c'est un poids pour toutes les confédérations de les avoir ».

(Entretien avec Secrétaire Général de centrale syndicale, Cotonou, le 13 avril 2018.)

Ce récit livré par le SG d'une centrale syndicale dénote la forte attente et la pression des leaders sur les centrales syndicales partenaires. Les SG des centrales syndicales regrettent que leur temps d'espérance de réalisation de leurs aspirations ne concorde pas avec le temps d'une planification conséquente. Les récriminations similaires sur la logique temporelle non appropriée à la réalisation de leurs attentes sont réapparues chez leurs partenaires politiques.

Dans l'ensemble, les relations de partenariat représentent un instrument de pouvoir des leaders vis-à-vis de leurs homologues des autres organisations dans la compétition inter-organisations ainsi que dans la compétition entre les factions rivales au sein de leur propre organisation. La présence des PTFs qui accompagnent un leader par des projets d'intervention au profit des membres augmente la capacité attractive de son organisation par les opportunités de redistribution de biens et rehausse son leadership. Au niveau interne, les bonnes relations avec les représentants de l'État aident dans le recours aux forces de l'ordre détentrices de la mission d'exercice d'une partie du monopole de la violence légitime pour étouffer les manifestations de résistance des factions rivales. Il en a été fait cas dans les difficultés d'émergence de nouvelles organisations à Cotonou. De même, le pouvoir délégué par l'administration locale légitimise l'utilisation de la violence par les élites des organisations pour la mobilisation des ressources financières auprès des membres.

⁹³ « StreetNet International organise une session d'orientation sur les coopératives et l'économie informelle », actualités consultées le 30 Avril 2021 à 15h10mn sur le site de l'OIT : https://www.ilo.org/global/topics/cooperatives/news/WCMS_774260/lang--fr/index.htm

Pour les besoins de son établissement et au regard de son évolution, le rôle d'intermédiaire des leaders a transcendé celui de la gestion des rapports de la corporation avec l'État pour aller vers les interrelations avec les acteurs politiques, en passant par les interactions autour de l'action sociale avec la société civile et les PTFs ainsi que les prestations de marketing et publicité avec les opérateurs du secteur privé. Cette évolution l'a transformé non seulement en une position d'accès au pouvoir mais a accru sa capacité d'accumulation. Il s'agit autant d'accumulation de ressources financières et de biens sur les opportunités négociées pour leurs organisations à travers divers partenariats que d'acquisition d'un statut politique qui donne accès à de nombreux autres avantages personnels.

Les pratiques d'accumulation personnelle sur les ressources financières des organisations de même que les mécanismes d'accumulation sur les transactions financières autour de la participation aux manifestations partisans en sont une matérialisation. L'acquisition de statut politique quant à elle est devenue concrète par l'accession à travers l'engagement politique à des postes de responsabilité dans les états-majors politiques, et à un niveau plus élevé dans les structures des partis politiques. L'accomplissement du parcours étant la participation en tant que candidat et l'élection dans une instance de décision politique. Parmi les nombreux avantages tirés de leur position dans le champ politique, certains leaders ont évoqué la facilitation d'obtention d'emploi plus valorisant pour eux-mêmes et d'autres ont cité des services rendus par leur partenaire politique au profit de leurs proches comme l'octroi d'une bourse internationale d'études universitaires pour leurs enfants. Cette capacité d'accumulation s'opère tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle locale.

Ces pratiques d'accumulation personnelle des leaders constituent la principale cause de la « guerre de leadership » qui est un conflit caractéristique des organisations de l'économie informelle au Bénin qui éprouve leur viabilité. Elle « résulte des mésententes entre les leaders sur l'occupation de positions privilégiées⁹⁴ pour contrôler l'organisation ou garantir leurs intérêts personnels, souvent au détriment des intérêts de la corporation » (Assouma, 2019 : 53). L'attachement aux positions qui favorisent au sein des organisations l'accès direct aux ressources, et donc à l'accumulation, génère des luttes factionnelles qui entraînent le non-respect des normes démocratiques de fonctionnement par la faction en position de domination.

⁹⁴ Les positions qui sont perçues comme privilégiées dans ces organisations sont le plus souvent les postes de premier responsable (Président ou coordonnateur), mais aussi ceux de Trésorier ou de Secrétaire qui confèrent plus le droit de représentation de l'organisation auprès des partenaires.

La logique factionnelle-clientéliste engendre l'absence de transparence dans la gouvernance et la mauvaise redistribution des biens qui priorise l'affinité avec les leaders de la faction ayant fait main basse sur les ressources de l'organisation. Les frustrations internes engendrées, ne favorisant pas l'épanouissement des membres, conduisent des factions rivales à la scissiparité organisationnelle. Les interrogations auxquelles renvoient ces réactions des factions dominées sont justement relatives à la pertinence de créer de nouvelles organisations. Ne peuvent-elles pas rester dans la contradiction pour faire en sorte que le leader qui n'est pas démocrate soit évincé de l'organisation sur la base des textes ?

En réponse, la perte de tout espoir de parvenir à évincer un leader autocrate sur la base des textes pour recouvrer l'ordre démocratique préétabli est un argument objectif avancé par les acteurs pour justifier cette option. Aussi, l'utilisation de toutes formes de violence dont des pratiques occultes pour anéantir les factions rivales qui essaient d'empêcher le leader autocrate de régner en maître sont-elles ressorties par bon nombre d'acteurs. Concurrément à ces raisons objectives, le désir impérieux, c'est-à-dire la soif de pouvoir, des leaders des factions dominées, d'accéder à des positions convoitées lors d'élections perdues, représentent leurs réelles motivations. L'objectif d'accumulation personnelle est devenu prioritaire chez ceux-là autant que pour la majorité des leaders.

Par ailleurs, par leur position d'intermédiaire les leaders parviennent à opérer de l'accumulation sur les projets de plusieurs partenaires au profit de leurs membres, tel qu'il a été démontré. Sauf qu'ici, à l'opposé de l'analyse de l'intermédiaire local de la politique en Afrique faite par Bayart (2006 : 296), la prédation à outrance à partir de la position du pouvoir matérialisée par une exubérance de la prospérité matérielle n'est pas une éminente vertu et fait l'objet de blâme dans l'environnement interne et externe du leader de *zémidjan*. Cela a sans doute à avoir avec la nature déclassée de la profession.

10.3.1.2. Construction d'une perception d'inégalités au sein de la corporation par l'accumulation des leaders

De l'opinion générale des groupes cibles enquêtés, le jeu politique au sein de la corporation des *zémidjan* sur les décennies 2000 et 2010 a été marqué par l'intensité de l'engagement partisan et dominé par les enjeux financiers. Le niveau élevé d'accumulation des intérêts par les leaders a été finalement ce qui semble en résulter puisque les défis corporatistes ne s'en sont pas sortis particulièrement améliorés. La présence quasi-permanente des leaders sur la scène publique leur a donné une ascension sociale du fait qu'ils incarnent les figures de la corporation à la fois

dans la lutte politique et dans la lutte syndicale.

Le changement progressif dans leur tenue : la prestance, la manière de se conduire, la manière de se vêtir, la multiplication de leurs interventions publiques ; pour se mettre à la hauteur de leur statut d'acteur politique a été remarquée. Quand il ne s'agit pas de manifestations des *zémidjan* ou de représentation de leur corporation (politiques ou syndicales) cette tenue rompt avec les marques de distinction habituelles des leaders de la corporation. Petit à petit et en raison de leur fréquence plus élevée sur la scène politique que dans la représentation syndicale, ce changement a transité par le champ corporatif. Des PTFs ont relevé un problème de décence vis-à-vis des représentants des taxis-motos lorsqu'ils se sont présentés à certaines activités auxquelles ils étaient conviés avec une prestance quelque peu exagérée dans l'habillement et au volant de leurs propres voitures ; ce qui leur donnait une allure de haut fonctionnaire. Il ne s'agit pas d'une incompatibilité entre extériorisation de l'amélioration du bien-être d'un leader qui représente une catégorie professionnelle déclassée et la condition générale de sa corporation. La critique fondamentale veut que l'apparat du leader soit raisonnable et en adéquation avec la fonction exercée, autrement cela pose un problème d'éthique. Dans ce cas-ci, le fossé entre l'apparat et les conditions réelles des *zémidjan* a été jugé trop grand.

Par ailleurs, la trop grande assurance dans le discours des leaders, doublée de leur affichage aux côtés des plus grands décideurs du pays, en l'occurrence le chef de l'État, convainquent sur leur capacité à bouger les lignes au sommet de l'État. Surtout si l'on intègre que le pays est dans un régime présidentiel. Lorsqu'à la fin d'une manifestation officielle, le Président de la République Boni Yayi prend en aparté pour quelques minutes Robert Yêhouénou, le Président du MOZEB, le conduit vers son cortège prêt à quitter les lieux, le fit entrer dans sa voiture où ils s'enferment pour un bout de temps, ensuite Robert Yêhouénou descend tout sourire et le cortège présidentiel démarre enfin pour s'en aller, on est en présence d'un jeu de mise en scène politique (voir photo 10). L'image que ce genre de scène sporadique essaie de projeter de l'interaction entre les deux hommes est une proximité du chef de l'État avec la corporation à travers ses partenaires parmi les leaders. Elle est destinée à renforcer dans le registre symbolique la position du leader dans sa corporation et à agrandir par la même occasion la sympathie et l'admiration pour ce chef qui est tant proche des travailleurs au bas de l'échelle sociale. Que le leader se présente avec un manteau partisan ou corporatiste, les *zémidjan* ordinaires voient la même personne et ne font aucun effort pour distinguer ses deux différents personnages d'une scène à l'autre.

Photo 10 : Échange en aparté entre le Chef de l'État, Boni Yayi, et le Président du MOZEB, Robert Yehouenou, à la fin d'une cérémonie officielle



Source : Internet, consulté le 17 janvier 2021 à 3 :34 AM, <https://www.les4verites.bj/les-zemidjans-du-mozebe-veulent/>

La forte ascension politique et la trop grande proximité avec les gouvernants a développé l'idée que les leaders détenaient toutes les ficelles pour la concrétisation des principales aspirations de la corporation. Les conducteurs ordinaires de taxi-moto qui voient constamment leurs responsables ainsi sous les feux de la rampe participant à des activités politiques et, de surcroît dans des négociations dont ils n'ont pas connaissance des tenants et aboutissants, tombent facilement dans une perte de confiance vis-à-vis des leaders, du moment où les principales aspirations de la corporation ne sont pas concrétisées. Ils apprécient cette situation comme un détournement d'objectifs corporatistes au profit de la cause partisane.

De plus, les informations abondantes sur les réseaux sociaux étalant un enrichissement extraordinaire des leaders qui sont devenus propriétaires de plusieurs motos, propriétaires de voitures rutilantes ou d'immeubles viennent nourrir les suspicions. De leur opinion, l'accumulation de biens personnels pose un problème par rapport à l'engagement des leaders à défendre la cause de la corporation. De telles récriminations ne sont pas uniquement en direction des leaders du MOZEBE. Les autres leaders engagés dans l'activisme politique au niveau local sont également concernés. La corporation à Cotonou, Parakou et Natitingou vit la même réalité. Les leaders sont d'autant plus vitriolés que leurs prises de positions partisanses se structurent tendanciellement sur les divisions internes à la vie organisationnelle ; ce qui transpose dans le champ politique les oppositions corporatistes. Seule Kandi résiste à ce

phénomène en raison du maintien de son unicité organisationnelle qui limite l'engagement en politique des leaders.

La mobilité sociale ascendante des leaders politiquement engagés par le biais de l'accumulation de biens, matérialisée par leur exubérance et leur transition vers d'autres occupations professionnelles, à temps partiel ou à plein temps, alimentent la perception des autres acteurs qu'ils ont concrétisé l'aspiration fondamentale de la reconversion professionnelle pour eux-mêmes sans pouvoir la réaliser pour l'intérêt commun. C'est ainsi que s'est construite une perception d'inégalité notoire des retombées de l'engagement dans l'arène politique au sein de la corporation. En quoi l'atteinte de l'objectif de la reconversion professionnelle pour les *zémidjan* est autant cruciale pour être la source d'un tel niveau d'insatisfaction des retombées de leurs engagements politiques malgré les intérêts communs obtenus au plan professionnel ?

10.3.2. Quête d'un nouveau statut social en fin de carrière dans une profession par défaut

Il a été démontré que le *zémidjan* est une profession à part entière au Bénin (confère conclusion du chapitre VI). En dépit de l'aboutissement du processus de professionnalisation, les conducteurs sont confrontés à une variété de discriminations sociales. Celles-ci affectent négativement leur affirmation professionnelle ; ce qui justifie la faible proportion de cette catégorie professionnelle enregistrée lors du dernier recensement par rapport à la réalité sur le marché du travail. En clair, la profession de *zémidjan* fait l'objet d'un déni par les acteurs, paradoxalement même par ceux qui se sont lancés dans des trajectoires de carriériste. Ce constat, récurrent dans les implicites de leurs discours sur leurs trajectoires professionnelles, présente la carrière de *zémidjan* comme une parenthèse dans une perspective, parfois hypothétique, plus valorisante. Comment les professionnels de *zémidjan* vivent-ils leurs carrières avec cet état de refoulement à l'égard de leur profession ?

Le concept interactionniste de carrière a été choisi pour mettre en évidence le vécu de la profession de conducteur de taxi-moto au Bénin que nos données permettent de considérer comme une « profession par défaut ». La carrière au sens de parcours d'une personne au cours de son cycle de vie professionnelle, d'après Hughes (trad. 1996, p. 175)⁹⁵, s'applique à tout travailleur même si tout le monde n'a pas la chance d'avoir une « carrière bureaucratique », « toute tracée », dans une institution assurant à ses membres un accroissement régulier « d'argent, d'autorité et de prestige ». Pour la majorité des travailleurs, ajoute-il, il n'y a que

⁹⁵ Cité par Dubar, Tripier, & Boussard, 2015, p. 113.

« des carrières informelles généralement ni organisées ni définies de façon consciente » ayant des régularités qu'il faut découvrir et analyser.

10.3.2.1. Carrière informelle de zémidjan

L'analyse de la trajectoire professionnelle des conducteurs de taxi-moto enquêtés ressort des étapes clés dans leurs carrières. Dans la première section du chapitre V, les indices de maintien dans l'activité déterminés à partir de l'ancienneté des conducteurs dans la profession ont indiqué que les deux premières années sont charnières pour s'engager dans une carrière de *zémidjan*. Cette période représente en effet l'**étape d'essai** qui voit la majorité de ceux qui l'ont franchie devenir des professionnels.

Après cette étape, arrive l'**étape de la carrière admise** où la plupart des conducteurs admettent qu'ils sont dans une carrière professionnelle dans le taxi-moto. Un fait notable est que presque tous les enquêtés argumentent qu'ils sont, soit en transition dans l'attente d'une meilleure opportunité de travail, soit dans une carrière par défaut parce que les circonstances de la vie, ou plutôt les réalités du marché du travail, les y ont contraints. La quasi-totalité se projettent dans des perspectives professionnelles hors du *zémidjan* à moyen ou long terme avec ou sans un plan de sortie de l'activité clairement élaboré. La première constance de leur projection de sortie est temporelle. Ceux qu'on peut assimiler à des débutants parce qu'ayant moins de cinq ans dans la profession projettent leur sortie entre l'immédiat, dès l'obtention de la première opportunité, et au plus tard les dix prochaines années, le temps nécessaire pour faire ses propres réalisations pour préparer la sortie. Tandis que les plus anciens ayant accumulé un temps avoisinant la décennie d'expérience professionnelle se préparent à sortir à des échéances fixées à partir des cinq prochaines années. La deuxième constance est l'atteinte d'objectifs à réaliser dans la profession de *zémidjan* pour faciliter la réorientation dans une autre profession. Elle est quasi-automatique pour les plus anciens et la seconde option de sortie pour les plus jeunes à défaut d'une autre opportunité de travail immédiate.

Il faut rappeler que la durée moyenne du cycle de vie professionnelle, estimée à partir des plus anciens qui ont mis un terme à leur carrière, s'étend en moyenne sur vingt ans. Des témoignages des *zémidjan*, la rudesse de la conduite du taxi-moto sur l'organisme, l'exposition aux risques sanitaires et le regard social discriminant ne permettent pas à ce qu'on l'exerce au-delà d'une durée maximale comprise entre quinze ans et vingt-cinq ans.

Enfin, au terme de cette vie professionnelle, il y a l'**étape post-carrière** où les acteurs s'investissent dans des occupations qui, en termes de temps d'occupation et de revenus procurés, sont assimilables à des activités de retraite.

Le vécu de la carrière dont le parcours est ainsi esquissé est davantage mis en évidence par un certain nombre d'acquis professionnels et les réalisations que les *zémidjan* réussissent à faire qui sont en accord avec celles d'une carrière normale d'autres travailleurs formels au Bénin.

10.3.2.2. Acquis professionnels et réalisations en accord avec une carrière normale

Il a été démontré que pour plus des trois-quart des opérateurs, le *zémidjan* est une profession qui permet de gagner leur vie en obtenant des revenus mensuels supérieurs ou égal au SMIG (Chapitre V, 5.1.). Cette réalité place le niveau des revenus dans la profession pour une grande partie de ces travailleurs dans les normes nationales. La généralisation de la norme pratique de contrat écrit a apporté une certaine sécurité du travail tandis que la croissance de la proportion du nombre d'auto-employés augmente la sécurité dans l'emploi. Les deux réunis sont favorables à une disparité positive sur les revenus.

Une comparaison de la durée moyenne de carrière avec celle des travailleurs de la fonction publique ainsi que des travailleurs formels du secteur privé, établit l'équivalence par rapport au nombre minimum d'années d'une carrière. De fait, la loi n° 98-019 du 21 mars 2003 portant code de sécurité sociale en République du Bénin, modifiée et complétée par la loi n° 2010-10 du 22 mars 2010, prévoit pour les travailleurs formels des secteurs parapublic et privé des possibilités de faire valoir leurs droits à la retraite à partir de quinze ans de service. Pour ce qui concerne certains corps d'État, la loi n°81-014 du 10 octobre 1981 portant statut général des personnels militaires au Bénin fait souscrire les catégories d'officier à un contrat minimum obligatoire de service entre vingt et vingt-cinq ans pour faire valoir leurs droits à la retraite ; pour les catégories de sous-officier le contrat minimum obligatoire de service est de quinze ans suivi de contrats facultatifs de cinq ans jusqu'à atteindre trente ans ; et pour les hommes de rang le contrat est de cinq ans renouvelable jusqu'à concurrence de vingt ans sauf pour ceux qui ont bénéficié de stage de spécialisation. Au regard de cette comparaison, la durée moyenne dans le métier des *zémidjan* professionnels concorde avec la durée réglementaire minimum de la carrière normale de plusieurs catégories de travailleurs formels.

Un autre élément important d'appréciation de la carrière vécue se réfère aux réalisations acquises durant le parcours professionnel. Dans l'ensemble, les *zémidjan*, par des déclarations empreintes de fierté des fruits de leurs efforts, énumèrent les réalisations qu'ils ont faites grâce

à leur travail. La synthèse des déclarations des anciens qui ont fini leur carrière montre qu'ils ont d'abord investi dans la famille. Il s'agit non seulement des dépenses de souveraineté pour prendre soins au quotidien de son ou ses épouses et enfants mais surtout de l'investissement dans le long terme pour l'éducation ou la formation des enfants et de la création d'activités génératrices de revenus pour le ou les épouses en vue d'avoir du soutien pour les charges familiales. L'acquisition d'une parcelle en milieu péri-urbain ou rural et la construction d'une maison habitable interviennent vers le terme de la carrière.

Ensuite, il y a l'investissement dans le moyen de travail qui est la moto. À cet effet, le renouvellement de la moto de travail se fait un nombre variable de fois au cours de la carrière. Elle génère parfois la multiplication du nombre de motos dans l'activité.

Enfin, il y a l'investissement pour démarrer l'activité post-carrière de *zémidjan*. Communément, ce sont des activités qui, en termes de temps d'occupation et de revenus procurés, sont assimilables à des activités de retraite, tel qu'il avait été précisé. Il s'agit de petites productions animales ou végétales, soit de petites unités de commerce, qui complètent les autres sources de revenus du ménage (l'activité de l'épouse, une ou plusieurs motos dans le *zémidjan*, etc.) pour faire face aux besoins dont les charges liées aux enfants commencent à se réduire. Il faut observer que très peu de ces activités sont dans le domaine de formation initiale pour ceux qui avaient d'autres formations professionnelles avant d'embrasser le *zémidjan* car ils sont souvent en déphasage par rapport à l'évolution de ce métier. Aussi, les retours sporadiques de certains dans le *zémidjan* pour mobiliser un peu de ressources, afin de soutenir leur activité de retraite, en cas de nécessité, confirment bien cette notion d'activité de retraite. D'après l'analyse des acteurs eux-mêmes : « il n'y a pas de retraite », « il faut créer sa propre retraite » ; pour parler de son activité de retraite.

Ces investissements sont les objectifs que se fixent les conducteurs pour sortir de la profession, parfois déjà à l'étape d'essai avant leur engagement dans la carrière. Sauf qu'à leurs réalisations, ces objectifs sont atteints quasiment à l'inverse. L'objectif de mobilisation de ressources à investir dans une autre activité de reconversion professionnelle est en général celui qui est prioritaire. Mais avant sa concrétisation, les charges familiales apparaissent, s'accroissent et lui raflent la priorité sur des segments du cycle de vie de la carrière du *zémidjan*, retardant sa concrétisation. Les acteurs décrivent leurs parcours comme un piège dans lequel ils se sont laissés prendre parce qu'ils n'avaient pas autre choix. L'évolution des relations de travail avec l'apparition des contrats ayant facilité l'accès à l'investissement initial pour entreprendre dans

la corporation, les conducteurs vendent leur force de travail pour pouvoir disposer du moyen de production, dans un premier temps. Une fois le moyen acquis, ils essaient de poursuivre le travail à leurs propres comptes pour accumuler un minimum de revenus à investir dans des projets personnels. Les projets évoluant dans le temps avec la responsabilité familiale, ils s'enlisent progressivement ainsi dans une activité de laquelle ils finissent par avoir du mal à se détacher sans atteindre leur objectif de départ.

Le déni abstrait de leur profession par la majorité des *zémidjan* marqué par le désir pressant de ne pas durer dans l'activité, au point de ne pas s'apercevoir qu'on y a mené une carrière pleine, est la résultante de facteurs multidimensionnels.

10.3.2.3. Construction sociale du zémidjan en une profession par défaut

Le sentiment souvent affirmé par les acteurs d'être dans une profession par défaut et la gestion paradoxale de leur carrière qui en découle ne sont pas sans lien avec l'histoire de son émergence et son environnement social d'exercice. Malgré les efforts convergents des multiples acteurs sociaux qui ont propulsé le *zémidjan* sur le chemin de professionnalisation, le regard de la société a conservé des préjugés contre lui. Ces clichés sont la source de la marginalisation sociale que vivent les conducteurs de taxi-moto de la part des autres acteurs sociaux dont les plus affligeants proviennent des autorités politiques et administratives, des forces de sécurité publique et des populations.

Le regard non valorisant de la société n'est pas le seul facteur qui façonne la représentation négative que les conducteurs de taxi-moto développent vis-à-vis de leur profession. Les conditions d'engagement dans la carrière justifient dans le sens littéral la caractérisation « par défaut » de la profession. De manière concordante avec nos résultats, une modélisation réalisée par Djossou (2017 : 112-113) en fonction de plusieurs critères (le revenu espéré, le niveau d'éducation et l'aversion au risque) pour comprendre la décision d'exercer le *zémidjan* a ressorti, qu'en dépit des risques y afférents, les individus quels que soient leurs niveaux d'éducation s'y engagent pour se procurer des revenus, à défaut de trouver un emploi sur le marché formel pour les plus instruits ou de trouver un emploi mieux rémunéré pour les moins instruits. Cette entrée sans vocation dans la carrière amène les acteurs à penser, bien que le métier nourrit son homme, qu'il faut avoir d'autres ambitions.

Ces ambitions projetées sur un futur confié à la providence ou planifié sur les perspectives d'accumulation dans le taxi-moto sont orientées vers des occupations socialement jugées plus valorisantes. Pour paraphraser Dubar & al. (2015 : 99) qui font eux-mêmes référence à Hughes

(1959-1981 : 11), la profession d'un homme n'est-elle pas une des composantes les plus importantes de son identité sociale, de son moi et même de son destin dans une existence qui ne lui est donnée qu'une fois ? Il poursuit en disant que le choix de celle-ci est presque aussi irrévocable que le choix d'un partenaire. Même s'il faut reconnaître que cette dernière idée paraît un peu forte dans le contexte actuel de mondialisation où les professions sont devenues très dynamiques et les carrières très instables, il n'en demeure pas moins que la profession constitue toujours un marqueur qui définit les individus dans leur environnement social. Ce que tentent et réussissent souvent à opérer les *zémidjan* à la fin de leur carrière est justement une mutation de cette identité professionnelle qui n'est assumée que partiellement durant toute leur carrière de conducteur de taxi-moto. Fort heureusement, ils l'accomplissent par le refuge dans des activités de retraite façonnées en une nouvelle carrière pour se procurer un nouveau statut social. De la sorte, habituellement un ancien *zémidjan* à l'étape d'après carrière qui a créé une boutique de vente de divers dans son quartier est désigné par « papa boutique » alors que le militaire retraité ou le soudeur en fin de carrière qui créent la même activité dans leurs domiciles respectifs vont être désignés « papa militaire » ou « papa soudeur ». La profession par défaut est dans sa conceptualisation proche de la notion de la profession « en Attendant » élaborée par Bierschenk (2007) en analysant une catégorie d'enseignants du système éducatif béninois des années 1990 et 2000. L'absence d'alternative à leur engagement dans la carrière et, par ricochet, de vocation pour la profession, ainsi que la contrainte du contexte de la crise de l'emploi, sont les principaux traits communs aux travailleurs concernés par ces deux concepts. Mais, la différence fondamentale est liée au fait que dans le cas de la « profession en attendant », la plupart des enseignants finissent par s'inscrire dans des trajectoires professionnelles pour valoriser leur carrière et trouver des voies d'épanouissement dans leur profession. A contrario, dans le cas de la « profession par défaut », la nature déclassée de la profession pousse les *zémidjan* dans la quête d'un nouveau statut social qui est le principal enjeu de l'attachement de la grande majorité à la reconversion professionnelle. Elle constitue l'intime motivation de leur principale aspiration. On comprend que la non atteinte de cette dernière pour beaucoup d'entre eux est presque synonyme d'un échec de leurs parcours dans leur vie professionnelle de *zémidjan*. Cette élucidation du vécu de la carrière par défaut met en lumière la raison profonde de la non satisfaction des *zémidjan* sur la prise en compte de leur principale aspiration dans leur partenariat avec les acteurs politiques en position de décision pour sa concrétisation.

Au demeurant, la considération de cet échec dans l'atteinte de l'intérêt commun, associée à la perception d'inégalité entre leaders politiquement engagés et membres ordinaires des

organisations de *zémidjan* devant la réalisation de soi par la saisie des opportunités offertes, sont-elles suffisantes pour conclure que l'activisme politique au sein de la corporation a été une manœuvre clientéliste des leaders pour leurs seuls intérêts et celui de leurs alliés politiques ?

10.3.3. Activisme politique multidimensionnel et clientélisme relatif chez les *zémidjan*

Le chapitre VII sur la transition de la mobilisation sociale à la mobilisation politique de la corporation a montré comment le vent de la floraison des organisations qui a cours depuis la décennie 1990 a travesti leur engagement politique en une partisanerie qui est devenue le premier sens donné à leurs actions politiques par l'opinion publique. Cela justifie l'utilisation interchangeable des adjectifs politique et partisane pour rendre compte de la nature réelle du phénomène qui a cours. De plus, le soutien des conducteurs de taxi-moto à différentes chapelles politiques qui suit, entre autres, les lignes ethno-régionalistes, tel qu'il est ressorti à Parakou et Cotonou, transpose les clivages du champ politique national ou local à l'intérieur de la corporation. Cette influence sur leur engagement suscite, dans le sens commun, le sentiment d'un manque d'objectivité de leur activisme politique pour améliorer leurs conditions. Les transactions financières au cœur de leur activisme viennent corroborer l'opinion que leur engagement politique est résolument tourné vers les intérêts pécuniaires. Le cliché véhiculé sur leur posture politique est qu'ils font l'objet de clientélisme politique de la part des acteurs politiques qui les utilisent pour atteindre leurs buts. Cette idée est clairement relatée par un Secrétaire Général d'une centrale syndicale dans ses propos sur leur présence multiple tant dans l'action sociale que dans l'activisme politique.

« Ils sont avec tous les camps politiques qui les utilisent dans des activités propagandistes contre de l'argent. Au point où, aujourd'hui, même quand ils disent qu'ils sont dans un syndicat, ils n'y sont plus par conviction. Ils sont là pour saisir les opportunités ».

Entretien avec Secrétaire Général de centrale syndicale, Cotonou, le 13 avril 2018.

Les acteurs de la corporation n'ignorent pas ce cliché qui est un des facteurs de la « construction sociale » (Berger & Luckmann, 2006) de l'idée du clientélisme par rapport à leur présence dans l'arène politique. Mais pour comprendre les déterminants qui participent à cette construction, il faut une analyse globale des fondements du fonctionnement de la corporation.

10.3.3.1. Activisme politique comme axe central de l'action collective

La structuration de la corporation par les acteurs a engendré son institutionnalisation dans toutes les villes (chapitres VI et VII) ; ce qui a positionné les leaders d'organisation en élite ayant un rôle central dans le fonctionnement de la vie corporatiste tel qu'il a été approfondi au début de

cette section. Ces changements ont introduit de nouveaux types de capitaux et bouleversé l'ordre d'importance. À cet effet, les ressources provenant du champ politique sont devenues primordiales pour l'ascension vers la catégorie des élites, l'accès aux biens redistributifs par les leaders afin d'entretenir leur position dans l'élite ainsi que pour maintenir les mécanismes de domination. Par implication, la connexion à un réseau d'acteurs politiques ou l'aptitude à en développer sont devenues des critères tacites de distinction et de choix d'un bon leader.

Les multiples témoignages de leaders sur les pressions subies de la part des membres pour se maintenir à la tête de leurs organisations en raison de la densité de leurs réseaux politiques justifient le rôle des membres dans la propension des leaders vers les partenariats politiques. Les relations pourvoyeuses de biens étant très liées à la personne du leader principal, son départ nourrit des craintes de perte de l'expérience qu'il a accumulée et de l'exploitation du réseau d'influence qu'il a tissé. Concernant la participation aux manifestations politiques, qui est le principal objet des transactions financières dans l'activisme politique, le sens qu'en donnent les leaders n'en fait qu'une redistribution de biens au sens symbolique. Il est vrai que d'un côté l'acteur politique a l'avantage qui est la réussite à sa manifestation. Aussi, peut-il trouver des électeurs dans le groupe, même si tout le monde ne vote pas pour lui. De l'autre côté, le *zémidjan* aussi a ses avantages. La perception du *zémidjan*, participant à ces manifestations, est qu'il s'agit d'une opportunité de gain assuré pour le temps à consacrer à la manifestation ; ce qui n'est pas une certitude en situation réelle de travail sur le terrain. Celle-ci explique le fait que la mobilisation autour de ces activités est facile alors que les mobilisations non rémunérées initiées par les mêmes leaders pour des actions corporatistes peinent à mobiliser de grands mondes. Il s'agit là d'une expression de l'*agency* des membres vis-à-vis des leaders dans les choix de participation aux différents types de manifestations. Pour le leader au-devant de la mobilisation d'une manifestation partisane, en dehors de l'accumulation de ressources symboliques, par le rayonnement de son leadership, et de ressources économiques, il accumule un capital de confiance auprès de son partenaire qui peut lui faire une bonne place au sein de son organisation politique. Ce processus facilite sa transition vers le champ politique. Mais pas uniquement. Cette nouvelle ressource est mise au profit de son organisation pour la réussite de ses activités corporatistes. Par proximité à un acteur politique, si le leader veut faire une sortie médiatique pour poser les problèmes de la corporation ; le partenaire politique peut lui apporter un soutien financier ou matériel. De même, pour une stratégie de la corporation qui entreprend une rencontre avec un décideur politique important pour poser directement ses problèmes spécifiques, au lieu de perdre du temps dans les procédures administratives, le contact direct

peut être facilité par le partenaire politique.

Au contraire de la nature horizontale de la relation de travail, elle est verticale dans leur vie organisationnelle. Elle est caractérisée par une hiérarchie de position de pouvoir entre les leaders et les membres. En dépit de la prégnance des leaders en tant qu'entrepreneurs corporatistes, ils ne décident pas seuls des événements qui déterminent les dynamiques dans le milieu. Les cas de leaders ayant été contraints à des AG ou congrès qui ont écourté leurs mandats ou les ont empêchés de rempiler en raison de leur gouvernance mise en cause, font légion. Des choix de soutien partisan de leaders en inadéquation avec la vision des membres ont abouti à des évictions de leaders et des scissions d'organisations. L'Association Professionnelle des Zémidjans Camp-Marié (APZCM) de Cotonou, basée au QG politique des *zémidjan* de la ville, est réputée pour l'éviction de ses présidents qui affichent des velléités partisans autres que le choix du parti la Renaissance du Bénin (RB) pour lequel la grande majorité de ses membres a opté depuis les premières élections municipales et locales de 2002. Le cas du dernier leader qui en a été victime est survenu durant notre terrain, à moins de six mois de l'élection présidentielle de 2016. Lucien Gnimadi qui était à la tête de l'organisation, et à qui était promis un renouvellement de mandat, s'est vu recalé à l'AG élective et remplacé par un de ses lieutenant. Le principal grief que les différents pôles de pouvoir de l'organisation ont évoqué est son soutien affiché au candidat Pascal Irené Koupaki, différent des deux candidats portés par les factions du parti qui n'avait pas de candidat interne à cette élection. Tanguy Dossou-Yovo qui lui a succédé a été l'un des leaders du mouvement politique des *zémidjan* ayant soutenu Lionel Zinsou, le candidat officiel de la RB pour l'élection présidentielle de 2016.

Certes, ces constats ont été plus enregistrés à Cotonou et Parakou où le partenariat politique est plus entré dans les habitudes. Mais ils prouvent à suffisance l'existence de l'influence des membres sur le choix du soutien partisan opéré par les leaders. Par contre, la détermination des stratégies d'influence des organisations échoit entièrement à l'élite des organisations constituées par les bureaux dirigeants. Encore que tous les leaders membres du bureau n'ont pas le même niveau d'implication. Un groupe de personnes de confiance constitué autour du premier responsable de l'organisation élabore et mène les stratégies tant corporatistes que partisans. Ces stratégies sont plus guidées par les potentialités d'influence politiques des leaders sur l'environnement externe. Néanmoins, l'insatisfaction des membres par rapport aux résultats des stratégies corporatistes est reflétée par la récurrence des mouvements de protestation spontanée. Celles par rapport aux partenariats politiques se traduisent par les

changements de partenaires à des échéances régulières pour les alliances conjoncturelles tandis que pour les partenariats structurels la possibilité de réaction est limitée.

L'un des résultats clés qui ressortent de cette analyse est que l'activisme politique dans le monde des *zémidjan*, est un phénomène qui implique l'ensemble des acteurs institutionnels et sociaux. Il constitue un des piliers sur lesquels repose désormais l'institutionnalisation de la corporation. En outre, les différentes parties prenantes jouent différents rôles qui prennent une part active dans l'avènement de l'activisme politique. Acteurs politiques, leaders d'organisations et membres ordinaires y prennent part chacun avec son agenda et s'en sortent avec des intérêts spécifiques. Il ne s'agit alors pas d'un activisme porté seulement par les leaders et au profit uniquement des acteurs politiques.

10.3.3.2. Fonctionnement interne et forme de clientélisme dans le monde des zémidjan

À ses tout débuts, la mobilisation politique des *zémidjan* était une sorte de réponse aux discours néolibéraux qui vantaient les opportunités de développement qu'offre la démocratie à tous les acteurs sociaux qui devraient se muer en acteurs de développement pour saisir les opportunités qu'elle offrait. La réponse favorable de cette catégorie professionnelle marginalisée aux sollicitations par les acteurs politiques de leur force sociale à des fins électorales était inscrite dans une vision de positionnement en partenaires stratégiques sur la scène politique d'où émergent les décideurs politiques, afin de tirer profit de ce nouveau contexte (chapitre VIII).

L'engagement politique de la corporation a très vite progressé. On a assisté à l'intégration des leaders dans le rang des partis puis à leur accession à des instances de décisions. La nature de leurs relations avec les partenaires politiques est dans le sens de constitution de forces relais à des positions stratégiques dans les instances de prise de décisions selon le modèle d'analyse de structure des opportunités politiques (Neveu, 2015 :86). La théorie de l'auteur spécifie que dans ces conditions, plus les rapports de forces sont figés et les résultats électoraux stables, moins les initiatives collectives des *zémidjan* pourront tirer profit des jeux d'alliance ou des besoins électoraux des partis pour se faire entendre. Les faiblesses des initiatives collectives pour optimiser les profits par rapport à ce principe sont de deux natures. Premièrement, pour les mouvements politiques de *zémidjan* inféodés aux partis, les rapports de forces sont figés et les résultats électoraux généralement stables. Il va sans dire que cela limite l'optimisation des résultats espérés de ces partenariats. Deuxièmement, le degré d'instabilité des mouvements ayant des partenariats conjoncturels est très élevé et, en raison de leur courte durée, ne donne pas le temps à la concrétisation des aspirations profondes de la corporation fortement tributaires

de la volonté des décideurs politiques. On se retrouve donc ici dans le modèle d'utilisation des partenariats politiques en tant qu'opportunités d'influence des décideurs politiques pour atteindre des objectifs corporatistes avec quelques faiblesses au demeurant.

La contribution de cette stratégie a été conséquente pour les acquis de la professionnalisation. Cependant, les résultats sont encore mitigés pour la concrétisation de la principale aspiration de la corporation. D'où la question du pourquoi les *zémidjan*, et précisément les leaders dans le rôle d'avant-gardiste, n'ont pas assuré le suivi pour contraindre leurs partenaires politiques à concrétiser l'essentiel sur ce plan. Mais, compte tenu des conditions de négociation des partenariats au niveau de l'État central où la concrétisation des aspirations profondes est possible, les opportunités à saisir n'ont pas été nombreuses et les promesses sont restées vaines.

Il faudrait donc trouver un moyen extrême de pression qui peut être un refus de mobilisation des *zémidjan* pour les manifestations partisans dans les périodes de campagnes électorales pour les candidats aux présidentielles qui n'auraient pas pris l'engagement de concrétiser leur aspiration de reconversion professionnelle qui est le fondamental. Cette option a de très faibles chances de prospérer parce que l'activisme politique n'est pas harmonisé à l'intérieur des villes encore moins au sein de la corporation. La multiplicité d'usages et la difficulté de concilier leurs finalités constituent les obstacles à sa non éventualité : le niveau élevé d'engagement des leaders ; des projets d'ascension politique de certains parmi eux ; des liens structurels de certaines organisations avec leurs partenaires politiques. Au-dessus de ces raisons non moins pertinentes, l'activisme politique dans le monde des *zémidjan* est une ressource importante dont les leaders ne peuvent pas se permettre de se priver pour l'entretien de leur position. Leur argumentaire phare pour justifier la non adoption de cette option est de ne pas priver leurs membres de ce qu'ils gagnent en participant à ces manifestations. La solidarité entre leader sert à maximiser la redistribution de ces ressources et explique qu'on retrouve parfois les mêmes membres à des manifestations de différents partis. Ces explications renvoient aux résultats de Prag (2010) sur le mécanisme de reconversion de capitaux des femmes leaders du marché Dantokpa. Les leaders de *zémidjan* transitent d'un champ à l'autre en renforçant réciproquement leurs positions de part et d'autre par un jeu de reconversion de capitaux.

Toutefois, concernant le clientélisme auquel fait allusion sa conclusion, le jeu d'intérêts des parties prenantes exploré de long en large dans ce travail appelle à nuancer sa pratique chez les *zémidjan* comparativement à ce qui a été observé au marché Dantokpa. Autant l'activisme politique est multidimensionnel dans le monde des taxis-motos, autant il est difficile de

catégoriser les relations entre l'ensemble des parties prenantes de clientélisme systémique. La source fondamentale de la différence entre ce qui se passe dans ces deux milieux est liée à la nature des relations de travail entre les acteurs. La relation de travail verticale à Dantokpa établit un lien plus structurel entre les catégories d'acteurs dans différentes filières commerciales (par exemple : grossiste, semi-grossiste et détaillants) qui se répercute dans la vie organisationnelle (beaucoup d'organisations sont basées sur les filières commerciales) ; ce qui donne dans les rapports entre les leaders et leurs membres (*followers*) une continuité de relations Patrons – Clients (Assouma, 2017). L'activité sur place des acteurs du marché les contraint à une constance dans l'orientation partisane portée et incarnée par le leader qui est traduit dans leurs votes. Il s'agit d'un engagement à un "idéal" qui implique un bénéfice pour les membres au plan professionnel dans le retour attendu de l'ascension du leader par le biais de l'engagement politique commun. On se retrouve dans ce cas dans un clientélisme systémique qui permet de comprendre le fonctionnement de ce milieu de travail.

À première vue, la place centrale de l'activisme politique dans le monde des *zémidjan* laisse penser à un système de clientélisme analogue à plusieurs étages. La similarité évidente sur la pratique du clientélisme est au niveau des partenariats entre les leaders de *zémidjan* et les acteurs politiques qui est sur fond d'échanges de services et de biens. Les divers bénéfices que les deux parties peuvent en tirer soit pour atteindre un but électoral ou réussir un mandat, soit pour renforcer sa position de domination ou pour faciliter une transition du champ corporatiste vers le champ politique, répondent à une analyse clientéliste. Sauf que, en évoquant l'activisme politique chez les *zémidjan* ce qui retient le plus l'attention est l'activisme des membres dans les manifestations politiques. Or, ces mobilisations par les entrepreneurs corporatistes, en raison de la nature horizontale des relations de travail, ne sont pas sous-tendues par un lien structurel fort pouvant servir de base à un engagement des membres autour d'un "idéal" politique porté par le leader. La participation des membres aux manifestations politiques est une prestation de service qui n'implique aucune contrainte sur leurs votes, car chacun d'eux a son choix partisan *a priori*. Leur mobilité à double sens leur permet de participer à autant de manifestations de différents groupes politiques durant la même période électorale et même au cours d'une même journée. La double duperie reprochée aux débuts de l'activisme partisan de la corporation (celle des leaders envers les acteurs politiques et celle des membres envers les leaders) n'a plus sa raison d'être. Après plus de deux décennies de pratique continue, chaque acteur de cette partie de la scène politique a conscience de son rôle et de l'utilité des autres. Si malgré cela, dans les grandes villes, les principaux challengers politiques aux élections en sont demandeurs, c'est en

premier lieu pour enjoliver la scène au cours de leur manifestation afin que tous ceux qui doivent y être dans la perception populaire y figurent. Cela démontre une certaine capacité à être un acteur majeur dans le jeu politique. Si le principal acteur du groupe politique n'en prend pas l'initiative, l'un de ses soutiens majeurs le fait.

Au regard de ce qui a cours chez les *zémidjan*, une précision importante à apporter est relative au sens variable du concept d'activisme politique en fonction des acteurs. L'anglicisme « activisme » a été préféré dans notre travail à sa correspondance en français qui serait « militantisme » pour son double sens qui peut désigner soit une activité politique soit un engagement politique qui sont d'une intensité particulière. Le niveau d'engagement des leaders dans leurs activismes les place dans le registre du militantisme alors que celui des membres est du ressort des activités politiques. Néanmoins, compte tenu des relations structurelles de certains mouvements politiques de *zémidjan* avec des partis politiques associés aux autres rôles que jouent les membres de ces groupes dans les processus électoraux (chapitre VIII), on dénote également une part de militantisme dans le rang des membres (même si cela concerne une très faible proportion). Pour autant qu'on peut en conclure, il y a une part significative de clientélisme non figé et à géométrie variable dans le monde des *zémidjan*. Mais, il ne saurait être considéré au même titre que le clientélisme systémique enregistré dans d'autres milieux de travail informel comme au marché Dantokpa. Il s'agit d'un clientélisme de type transactionnel et conjoncturel du fait du caractère intrinsèquement très horizontal des relations entre *zémidjan*. Cette situation découle de l'indépendance relative de chacun par rapport à tous dans la corporation, du fait que le moyen de production est souvent personnel ou la propriété d'un acteur hors de la profession. Ce sont les rapports de dépendance structurelle de type économique, financière et sociale qui produisent les relations de clientélisme politique durable et structurel. Cela n'existe pas ou existe très faiblement dans le monde des *zémidjan*. Par ailleurs, avec les acteurs politiques, le clientélisme est là aussi conjoncturel et transactionnel à des moments précis de l'activité politique : les échéances électorales notamment. Passées les élections, l'intérêt pour les *zémidjan* n'est que secondaire. Ils sont traités comme les électeurs ou les courtiers électoraux dont l'utilité est marginale une fois le pouvoir conquis ou perdu.

CONCLUSION DU CHAPITRE

Ce chapitre a fait un point des principaux acquis corporatistes issus des initiatives collectives des *zémidjan* pour apprécier, à la lumière des conditions nécessaires à leur optimisation, les limites de l'efficacité des stratégies d'action en partie basées sur les partenariats politiques.

En référence aux contextes historiques et aux conditions de travail des conducteurs de taxis-motos dans les années de constitution de ce groupe professionnel (voir chapitres IV et VI), la situation contemporaine dans le milieu professionnel des *zémidjan* présente une nette amélioration. L'efficacité avérée des stratégies d'influence a engrangé des acquis probants pour l'amélioration des conditions de travail et de vie des *zémidjan*. Cependant, l'analyse des processus de concrétisation des résultats de stratégies à fortes capacités d'impact a ressorti des limites dans les initiatives de consolidation pour en tirer la plénitude des potentialités. Cette faiblesse est en partie liée aux contraintes inhérentes au rôle central des partenariats politiques dans ces stratégies d'action et, en l'occurrence, aux jeux d'intérêts entre les acteurs clés de la négociation de ces partenariats. L'emprise des implications partisans des partenariats politiques constitue un facteur annihilateur à telle enseigne que les leaders de *zémidjan* n'apprécient pas à leur juste valeur les politiques publiques mises en place par les décideurs à différents niveaux, afin d'organiser la corporation pour tirer un meilleur profit de ces opportunités.

La position conférée aux leaders d'organisation en tant que figures de la corporation et intermédiaires avec les acteurs de l'environnement extérieur dont les représentants de l'État, les PTFs, les organisations de la société civile et les partis politiques a été approfondie pour découvrir son érection en une position de captage de la rente redistributive provenant de tous les autres champs. Au rôle d'intermédiaire, s'est greffé celui d'accumulation qui les établit en de véritables « entrepreneurs corporatistes ». Le lien entre l'activisme politique généralisé, qui constitue un des piliers de l'entrepreneuriat corporatiste, et les récriminations de clientélisme au sein de la corporation a été exploré. En effet, la nature horizontale des relations de travail qui ne favorise pas l'établissement d'un lien fort de relation patron-clients dans le milieu de travail à exporter dans le champ politique, à l'instar de ce qui se passe chez les commerçants du marché Dantokpa dans l'économie informelle au Bénin (Prag, 2010), affaiblit la fermeture de la boucle d'un clientélisme systémique au sein de la corporation. Cette faiblesse permet justement aux membres de faire valoir leur *agency* vis-à-vis des leaders en opérant un choix rationnel de leurs mobilisations pour les types de manifestation, en préférant celles où ils obtiennent un gain direct sans aucun engagement sur leur comportement politique malheureusement au détriment de celles qui pourraient apporter des changements fondamentaux sur leurs conditions sociale et professionnelles. La justification de ce choix est en partie contenue dans la réponse à l'interrogation sur le lien possible entre les pratiques clientélares qui sont relevées et l'accumulation opérée par les leaders.

L'activisme politique multidimensionnel est pratiquée par les *zémidjan* à des fins d'exploitation des partenariats politiques en tant qu'opportunités d'influence sur les décideurs politiques pour atteindre des objectifs corporatistes conformément au modèle synthétisé par Neveu (2015). Sauf qu'elle n'a pas abouti à apporter les changements nécessaires pour la concrétisation des aspirations profondes de la corporation. Les acteurs de *zémidjan* qui de tout temps ont nourri la perspective d'une reconversion professionnelle, celle d'un renforcement professionnel de la corporation étant récente, faute de la réaliser, ont développé des habitudes de vie par défaut de leur carrière. L'aboutissement du processus de professionnalisation du *zémidjan* a créé les conditions d'une carrière professionnelle que la dénégation par les acteurs en raison principalement de son déclassement social empêche de vivre pleinement. Cette obsession de sortir de la profession est un déterminant majeur dans les options opérées par les leaders pour viser leur propre compte à partir du moment où la réalisation de l'intérêt commun n'est pas possible. Les trajectoires des leaders qui ont réussi cette reconversion sont non uniformes et complexes. Il y a ceux qui ont investi le capital financier accumulé à partir de leur position pour se créer une activité dans d'autres filières ; ceux qui ont utilisé leur accession au conseil communal pour saisir une opportunité de recrutement et sont devenus agents de l'administration locale ; et ceux qui ont obtenu une aide directe d'un partenaire politique pour accéder à un autre emploi. Cette position liée à la position de leader a été indiquée par d'autres leaders à Natitingou comme étant une source d'engouement des jeunes diplômés dans la corporation à lutter pour l'accession à la position de premier responsable des organisations. Lors de la première partie de nos travaux de terrain dans cette ville entre novembre et décembre 2015, les premiers responsables de trois organisations sur les cinq qui existaient avaient été déjà engagés dans d'autres fonctions qui les occupaient comme principale activité. L'un d'eux, notamment le Président de l'AN, a pris la succession d'un autre qui n'avait pas pu finir son mandat parce qu'il a eu un emploi hors de la localité. Cette réalité relevée dans toutes les villes est l'une des principales origines des récriminations selon lesquelles les leaders travaillent pour leurs propres intérêts aux dépens de l'intérêt commun.

CONCLUSION GÉNÉRALE

La présente thèse est une contribution au débat général sur les dynamiques politiques des acteurs de l'économie informelle dans les pays du tiers monde. Le but visé par cette recherche est de rendre intelligible les implications des relations étroites et complexes entre le champ politique et le milieu du travail informel sur les conditions de travail et de vie des travailleurs informels, à partir du monde des taxis-motos « *zémidjan* » au Bénin. Dans les chapitres précédents, il a été subséquentement exploré diverses pistes pour expliquer pourquoi on assiste à une perception de non amélioration de leurs conditions par les *zémidjan* au Bénin en dépit de leurs relations étroites avec les acteurs politiques par le biais du rôle d'intermédiaire des leaders d'organisation de la corporation.

Cette question de recherche a été abordée en adoptant une approche historisante qui a mis l'accent sur l'*agency* des acteurs. Le *Popular Agency* de Lindell (2010b) a constitué le socle théorique de l'analyse. Les apports socio-historique et biographique associés à une démarche appropriée ont contribué respectivement à mieux cerner les manifestations contemporaines observées à la lumière de l'histoire sociale de la corporation et à montrer « comment des parcours individuels éclairent en étant reliés à des processus socio-historiques et comment, inversement, ces processus peuvent se comprendre à partir de l'analyse de leurs traductions individuelles » (Dubar et Nicourd, 2017 : 4). L'approche s'est avérée extrêmement utile pour parvenir à une compréhension des processus en cours qui, ensemble, participent à répondre à la question, tel qu'il suit :

Repenser l'informalité chez les *zémidjan* : des arguments contre des idées reçues sur l'informel

En abordant la recherche par l'exploration de la genèse du taxi-moto pour éclairer le processus de son passage d'une activité individuelle, à ses débuts, au corporatisme contemporain observé, les résultats ont ressorti sa profondeur historique. Ces racines historiques remontent à une pratique sociale propre à des sociétés traditionnelles du sud-est du Bénin. Cette évidence empirique vient contredire le point de vue répandu dans la littérature que les activités informelles sont des activités spontanées nées en période de crise pour gérer la conjoncture (voir par exemple Gourmelen & Le Roux, 2011 ; Lautier, 2004 ; Touré, 1985). Cette genèse du *zémidjan* qui est antérieure au contexte de la crise socio-économique ayant favorisé son expansion apporte la preuve que cette position théorique n'est pas valable pour toutes les activités catégorisées dans l'économie informelle.

L'analyse du processus d'émergence du *zémidjan* à travers ses mutations temporelles a mis en exergue sa professionnalisation, suivant la conception théorique de la sociologie des professions (Dubar & al., 2015 ; Demazière, 2009). Son établissement en une profession à part entière au Bénin a été la résultante d'une transformation lente et profonde induite par une contribution plurielle. Les conducteurs de *zémidjan* ont, eux-mêmes, joué un rôle primordial qui se reflète dans la structuration de la corporation par le bas. L'importance de cette contribution est qu'elle a été déterminante à la reconnaissance administrative de la corporation. Celle-ci a été implicite, dans un premier temps, au niveau local à travers la responsabilisation des organisations pour régir l'activité dans la quasi-totalité des villes, sauf à Cotonou, avant de devenir formelle à partir de la décision gouvernementale de 1992. Les résultats de terrain ont montré que, dans l'ensemble des quatre villes de la recherche, la structuration de la corporation est partie des initiatives internes de création d'espaces identitaires, notamment les parcs de *zémidjan*. Ceux-ci ont servi de creusets de fertilisation à la multiplication des espaces de socialisation professionnelle qui ont favorisé le développement de l'esprit de corporatisme contemporain dominant dans ce monde social. Les organisations primaires autour de ces parcs et des autres espaces de socialisation ont facilité l'institutionnalisation de la corporation, toujours sur l'initiative des acteurs. Ce résultat clé est à l'antipode de celui de Marchais (2009 : 61- 62) qui a évoqué dans son article la structuration de la corporation des *zémidjan* par le haut en avançant l'argument de l'antériorité de la décision de régulation de l'activité par les autorités locales de Cotonou aux premières manifestations d'organisation au sein de la corporation.

Deux différences fondamentales liées à la démarche de son travail avec celle de cette recherche expliquent cette divergence des résultats. Premièrement, l'approche historisante utilisée dans ce travail a fourni des détails historiques beaucoup plus antérieurs qui ont fait la différence avec l'analyse de Gauthier Marchais construite sur la base historique des événements de régulation intervenus en 1992 et 1993 à Cotonou. La manifestation de la vie associative à Cotonou avec la création de l'UCOTAC en 1993 n'est ni la première manifestation d'une organisation interne à la corporation dans la région de Cotonou, ni le début des initiatives internes de structuration de la corporation. La première manifestation publique de la vie organisationnelle des *zémidjan*, telle qu'elle a été attestée par diverses sources (écrites et orales), est apparue à Abomey-Calavi dans la banlieue de Cotonou par la création de l'UNACOTAMO, dans sa forme initiale, en 1985. Celle-ci est intervenue à la suite de conflits de résistance des *zémidjan* au mode de collecte des taxes sur l'activité par les représentants de l'État. Les initiatives de l'État à cette période, bien avant 1992, étaient de taxer et non de réguler l'activité dans toutes les villes où

elle avait un minimum d'existence dont Cotonou. De plus, dans les autres villes, la création de l'ACVR/Z à Parakou en 1990, l'officialisation à Natitingou en 1991 de l'AN constituée sans formalité administrative depuis 1989 et la création à Kandi du SYNCOTAMOB en 1992, en n'occultant surtout pas les interconnexions de la corporation entre les villes, confortent les évidences de l'existence d'une structuration interne préalable aux initiatives de régulation de l'État. Les triangulations de ces évidences apportent assez de preuves pour réfuter la thèse de structuration de la corporation par le haut de Marchais (2009). On peut ajouter un dernier argument à cette démonstration en faisant observer que la célérité avec laquelle s'est constituée l'Union des Conducteurs de Taxi-moto de Cotonou (UCOTAC) en 1993, que l'auteur a soulignée comme ayant été parallèle à la décision pour étayer sa conclusion de structuration par le haut, n'est pas le fait du hasard. Elle a été facilitée par les organisations primaires existantes autour des espaces de socialisation des *zémidjan*. Le second aspect fondamental de différence entre les démarches est la limitation du champ de recherche de Marchais à la ville de Cotonou. En effet, Cotonou est difficilement dissociable de sa banlieue pour l'analyse des faits sociaux particulièrement en ce qui concerne les questions de mobilité. Un aperçu plus large sur la commune d'Abomey-Calavi, qui constitue la cité dortoir de Cotonou et avec laquelle elle fait une conurbation, aurait permis à l'auteur de cerner un peu plus en profondeur l'historicité de la structuration du monde des taxis-motos pour entrevoir comment cela a émergé par le bas.

En revenant aux actions dont les effets ont concouru à la professionnalisation, elles sont issues également de l'environnement extérieur à la corporation. L'action publique au profit de la corporation provenant d'acteurs non étatiques et étatiques a révélé les potentialités du *zémidjan* dans la mobilisation sociale et a enclenché son établissement en une force sociale. En effet, à la faveur du changement du mode d'intervention de l'aide au développement plus orientée sur l'appui direct que l'appui budgétaire aux États, à partir des années 1980, les agences de coopération au développement et leurs structures d'appui technique pour la mise en œuvre des interventions, dans le rôle de « courtiers en développement » (Bierschenk, Chauveau, & Olivier de Sardan, 2000), ont multiplié les projets de développement qui ont renforcé les initiatives internes de solidarité et d'entraide au sein de la corporation. Ces opportunités, saisies par les *zémidjan*, ont été majoritairement orientées vers le renforcement institutionnel des organisations et pour constituer une alternative aux déficits de protection sociale. Elles ont participé, à la fois, à faire évoluer le statut social du *zémidjan* et à renforcer les conditions pour en faire une véritable occupation professionnelle. La révélation du potentiel de la corporation dans la mobilisation sociale qui en est issue a ouvert une nouvelle ère de sollicitation de sa

position stratégique au plan social.

Du côté des acteurs étatiques, les services techniques de l'État ont également joué une partition dans le rôle d'intermédiaire de la mise en œuvre des projets de développement. Cependant, la contribution la plus distinguée a été les facilités faites par les collectivités locales aux organisations de *zémidjan* pour coproduire le service de transport public. Cela a été affirmé par la décision de régulation prise en 1992 qui a été un acte de reconnaissance administrative formelle de la corporation par l'État central. En dépit de la divergence de vision des régimes des différents présidents qui se sont succédés sur la politique de l'État vis-à-vis de la corporation, les réactions d'adoption, d'acceptation, de résistance ou d'opposition dont ont fait l'objet les décisions gouvernementales de la part des *zémidjan* ont participé, de manière planifiée ou non, à la professionnalisation.

Cette contribution de l'État atteste l'existence de relations structurelles et complexes entre le *zémidjan*, depuis sa généralisation dans le tissu urbain béninois, et l'État à ses différents niveaux : local, déconcentré et central. Ce résultat renvoie à un autre point important de discussion dans le débat scientifique sur les rapports entre l'État et les acteurs de l'économie informelle, tel qu'il a été mentionné dans la revue de littérature. Il positionne, à bon droit, cette thèse à l'opposé du courant théorique qui a soutenu pendant longtemps l'absence de relations entre l'État et les acteurs de l'informel⁹⁶. Les données empiriques présentées tout au long de l'analyse montrent à suffisance les limites de ces analyses qui confinent l'ensemble des initiatives individuelles des travailleurs informels dans des stratégies d'évitement de l'État ou de contournement de la réglementation dans le but, pour certaines analyses qui sont allées plus loin, d'éviter de payer les taxes. En s'inscrivant dans le courant des travaux qui ont mis en lumière l'existence de relations entre les travailleurs de l'économie informelle et l'État, ce travail apporte un peu plus d'éclairage en démontrant l'utilité de telles relations pour les acteurs informels afin d'influencer les décisions politiques. Dans cette optique, l'aboutissement des initiatives collectives en constitution d'organisations dans toutes les villes de la recherche a été dans le but d'entrer en contact avec les représentants de l'État et de développer leurs capacités d'actions. Ce contact leur a permis de créer des espaces formels d'interaction avec les autorités politico-administratives par le biais desquels ils luttent pour défendre leur activité de survie et engranger des acquis favorables à l'amélioration de ses conditions d'exercice. Cette utilité a

⁹⁶ Pour un aperçu sur les tenants de ce courant, voir Lindell, 2010a ; Meagher, 2010.

constitué le fondement des relations de la corporation avec le champ politique.

Au regard de ces premiers résultats, la recherche a fourni de la matière à réflexion pour repenser l'attribut « informel » aux activités catégorisées dans l'économie informelle. En partant du monde des *zémidjan*, le problème se pose en termes d'une adaptation inappropriée de la caractérisation normative d'un travail informel par l'OIT en tenant compte des réalités de son contexte d'exercice. Bien que les principes de professionnalisation soient établis et que l'utilité sociale du *zémidjan* soit prouvée par ses nombreux usages, la prégnance de la définition multicritère de l'OIT sur le cadre légal de reconnaissance formelle d'un travail continue de maintenir au plan normatif la profession du *zémidjan* dans l'informel. En effet, le premier régime de formalisation d'une activité et d'un travail au Bénin est celui du secteur privé qui commence par une reconnaissance administrative⁹⁷, passe par la régularisation vis-à-vis du fisc et s'achève à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS) par l'inscription à un régime de sécurité sociale. À l'application, il a été observé que ces critères ne sont pas aisément applicables aux acteurs de l'économie informelle. Pour limiter le caractère inopérant de la loi initiale, il a été créé depuis 1999 un autre régime plus souple à ces acteurs. Il s'agit de la formalisation par la Caisse Mutuelle de Prévoyance Sociale (CMPS) dont les dispositions sont focalisées sur la protection sociale. Pour souscrire à ce régime, le travailleur informel fait une déclaration de revenus moyen mensuel supérieur ou égal au SMIG sur la base duquel se calcule les cotisations mensuelles qu'il doit reverser. En contrepartie, il bénéficie d'une couverture sanitaire durant sa vie active en plus d'une pension de retraite au prorata de ses cotisations durant sa retraite. Malgré la flexibilité de ce dernier, il a été observé une très faible souscription des travailleurs informels.

L'analyse de l'application des critères de ces deux régimes relativement au *zémidjan* révèle des paradoxes qui nécessitent de sortir des schèmes classiques définis par l'État pour apprécier à juste titre son caractère formel ou non. En fait, les critères de reconnaissance administrative et de régularité vis-à-vis du fisc du régime de la CNSS, jugés non applicables, disposent tous d'alternative formelle au niveau des administrations locales qui constituent le point de rencontre de l'État avec la corporation. Certes, aucun des trois types de reconnaissance administrative valide dans le régime de la CNSS n'est présent dans les pratiques des *zémidjan*. Toutefois, ceux-ci sont fortement portés vers l'immatriculation, organisée au niveau des administrations locales,

⁹⁷ Les conditions de reconnaissance administrative reconnues dans ce cadre sont l'immatriculation au registre de commerce, l'immatriculation à l'INSAE (numéro INSAE) et l'immatriculation à l'Identifiant Fiscal Unique (numéro IFU).

à laquelle ils sont assujettis par les décisions de régulation prises par l'État qui leur confèrent tout autant une reconnaissance administrative. Pour ce qui est de la régularité par rapport au fisc, à prouver par une attestation des services fiscaux, sa non applicabilité aux *zémidjan* est liée au fait que les mêmes dispositions de régulation ont prévu le paiement des impôts (le droit taxi) et autres taxes municipales directement auprès des administrations locales de leur localité d'exercice⁹⁸.

Le critère commun aux deux régimes, qu'on reproche fondamentalement aux conducteurs de taxi-moto de ne pas remplir, est celui de la sécurité sociale. Or, en marge des cadres légaux mis en place par l'État pour la sécurité sociale (la CMPS et de la CNSS), les *zémidjan* ont développé des pratiques de reconversion professionnelle à la fin de leur carrière dans des activités qui leur procurent des revenus assimilables à la pension de retraite, tel qu'il a été démontré. De même, ils ne sont pas réticents à s'engager dans des mécanismes de couverture sanitaire comme laisse croire leur manque d'engouement à adhérer à la CMPS. Ils ont été nombreux à souscrire au RAMU avant son interruption et un grand nombre parmi eux utilise les mutuelles de santé pour répondre à leurs besoins sanitaires. Leur justification au sujet de cette faible adhésion à la CMPS est liée, d'une part, à la non satisfaction par rapport à l'effectivité de la prise en charge sanitaire et, d'autre part, par la faible couverture du service sur l'ensemble du territoire national.

Un autre groupe cible de travailleurs informels sur lequel notre programme de recherche a investigué, les commerçants du marché Dantokpa, a donné des justifications analogues. Pour ces commerçants bénéficiant d'une proximité géographique des services de la CMPS, le faible enthousiasme au régime proposé se justifie par l'existence de pratiques propres à leur monde professionnel qui consiste à investir dans le foncier et l'immobilier sous forme de thésaurisation sur le moyen et le long termes pour vivre de leur rente à la fin de leur vie active et en user pour couvrir leurs besoins sanitaires et ceux de leurs ménages. Il est important de rappeler que le commerce au marché Dantokpa constitue pour la majorité des acteurs des entreprises familiales, dont les gestionnaires d'aujourd'hui ont été des héritiers de ceux qui avaient connu la crise économique des années 1970-1980 (Assouma, 2017). Les pratiques dont il s'agit sont le produit d'un héritage culturel. Elles ont été développées à la suite des pertes de capital des commerçants

⁹⁸ L'arrêté interministériel 2006 N° 012/ MTPT/MISD/DC/SG/CTTT/DGTT/SPC/SER portant réglementation de l'exploitation des motos affectées au transport public de passagers (taxis-motos), est la version révisée des dispositions en vigueur qui précisent ces conditions.

causées par les faillites des banques commerciales lors de cette crise et sont ancrées dans les habitudes de gestion héritées par la nouvelle génération de commerçants.

Pour autant qu'on peut conclure à partir de l'analyse des cas de ces deux groupes de travailleurs informels, l'existence de ces divers mécanismes sociaux plus adaptés aux aspirations des acteurs informels, dans une relative indifférence du cadre réglementaire, est une non intégration des réponses endogènes dans l'adaptation des orientations des institutions internationales aux réalités locales en restant trop collées aux formats classiques édités par les politiques top-down. Cela explique le sentiment que ces acteurs ont de remplir toutes les conditions nécessaires d'un travailleur formel et que c'est plutôt les conditions non appropriées mises en place par l'État qui maintiennent l'idée qu'ils sont informels. Les politiques publiques de formalisation proposées par l'État au Bénin ne sont pas suffisamment spécifiques et appropriées pour rendre compte de la situation réelle de tous les travailleurs catégorisés dans l'informel. Les *zémidjan*, tout comme les commerçants du marché Dantokpa et sans doute d'autres catégories de travailleurs dans l'économie informelle que nos travaux n'ont pas couvertes, développent des alternatives qui remplissent l'esprit des critères de formalisation prévus qui ne sont pas pris en compte par le cadre normatif. Cela est en soi une posture de l'État qui impose aux acteurs économiques informels un statut juridique précaire à l'image de ce qui a été relevé par Meagher (2010 : 47) chez les producteurs informels de Aba au Nigéria.

La contribution générale qui résulte de cette approche *agency* et historisante est la nécessité autant pour les législateurs, les décideurs politiques que pour les scientifiques de penser différemment l'informalité des *zémidjan*, de manière spécifique, et requestionner les idées reçues sur la catégorisation des acteurs de l'économie informelle, d'une manière générale. L'informel n'est pas statique. Il est constamment en évolution en relation avec le contexte pouvant entraîner des changements internes aussi profonds que la professionnalisation d'une activité. L'informel n'est pas non plus le désordre marginal. Il a ses logiques et mécanismes de fonctionnement avec des acteurs qui agissent de façon rationnelle et adaptée. Enfin, l'informel n'est pas isolé de l'Etat. Ses liens complexes avec l'Etat servent de méandres avec le champ politique dans la construction de réseaux avec d'autres acteurs stratégiques pour atteindre le but d'un développement inclusif à leur profit.

De la recherche de la rencontre avec l'État pour l'amélioration de leurs conditions à la connexion avec le champ politique

En analysant les relations des acteurs informels avec l'État, Kate Meagher (2010) a montré la dépendance du caractère politique des organisations dans l'économie informelle aux contextes socio-historique-politiques dans lesquels ils opèrent. En concordance avec ce point de vue, l'évolution de la nature des relations structurelles des *zémidjan* avec l'État de même que le caractère politique de leurs organisations a été sous l'influence des contextes politiques national et local. Le développement de cette thèse, a montré que durant le régime militaire révolutionnaire de parti unique ayant précédé la démocratie la vie associative des *zémidjan* a été inactive du point de vue corporatiste. Cette période ne se prêtait pas à une quelconque manifestation de *voice* des travailleurs soient-ils formels ou informels au-delà des cadres corporatistes mis en place par le régime. Vers la fin du régime la crise socio-économique qui est survenue a légèrement modifié la posture des représentants de l'Etat dans leurs interactions avec les opérateurs de taxi-moto. Bien que ce changement dans le contexte ait réuni, à la fin des années 1980, les conditions de maturation de la dynamique organisationnelle embryonnaire interne et l'éclosion de la vie associative, la capacité d'actions des organisations pionnières reflète un engagement politique limité. La période démocratique qui a suivi a été, à l'inverse, un environnement favorable à l'émancipation des activités informelles et un catalyseur des initiatives collectives de rapprochement des pouvoirs locaux pour l'institutionnalisation de la corporation dans la plupart des villes. Cette intensification des relations au niveau local, renforcée par les décisions de régulation prises par l'État central, a été libératrice de l'engagement politique des *zémidjan* dans la lutte pour l'amélioration de leurs conditions. La démocratie a entraîné une dynamisation de la vie organisationnelle portée vers le corporatisme à l'image de ce qui a été relevé par Prag (2010 :80) au marché Dantokpa et de manière plus large dans d'autres secteurs d'activités de l'économie informelle (Assouma, 2018). L'avènement de la décentralisation une décennie après a offert de nouvelles possibilités d'expression politique à travers la participation des acteurs au jeu politique local. L'impact de la décentralisation sur la corporation des *zémidjan* répond à la même logique que celle ressortie par Kaag (2001) et Blundo (1998) dans l'analyse de la décentralisation en milieu rural au Sénégal. L'irruption de la politique au niveau local qui enclenche des dynamiques sociales et politiques entraînant des clivages profonds au niveau des organisations sociales a affecté le milieu des taxis-motos en faisant de la décentralisation un catalyseur de l'entrée dans l'arène politique. Le caractère excessif de cet engagement politique l'a exacerbé en une « partisannerie ». La localisation des luttes politiques a ainsi créé un nouveau type

d'organisation en relations structurelles avec des acteurs politiques et agissant comme des organes satellites de partis politiques.

Certes, l'institutionnalisation de la corporation, qui a engendré des organisations et des leaders comme porte-voix, avait pour but de répondre à leur besoin d'entrer en relation avec les représentants de l'État, afin de mieux tirer profit des possibilités partagées par la démocratisation. Mais, cette ambition a rencontré celle des acteurs politiques, qui sont les potentiels décideurs politiques dans le processus de désignation par voie électorale des gouvernants, et qui cherchent à accroître leur potentiel électoral par extension de leurs réseaux de partenaires à des fins partisanses. Le mariage de ces ambitions a étendu les relations avec les représentants de l'État vers des relations partisanses qui en ont constitué le ciment. En somme, malgré l'influence variable des contextes politiques au fil du temps, il s'est développé une relation structurelle avec l'État et le champ politique ; même s'il faut noter qu'en cela, on assiste quand-même à une diversité qu'on pourrait prendre comme le résultat de l'*agency* des uns et des autres.

Corrélation entre le niveau de développement des centres urbains et le lien partisan au sein de la corporation

La décentralisation a densifié la connexion du monde des *zémidjan* au champ politique dans toutes les villes. Cependant la dynamique observée est variable d'un centre urbain à l'autre.

Pour ce qu'il en est des quatre villes de cette recherche, bien avant la décentralisation, déjà durant la première décennie du renouveau démocratique, la métropole économique et politique nationale Cotonou avait d'ores et déjà vu le clientélisme et les clivages de la politique nationale se transférer au sein de la corporation des *zémidjan*. Cette interrelation qui a pris corps timidement a connu une évolution très rapide sous l'influence des enjeux politiques nationaux. Débutée discrètement, cette cohabitation mal perçue a subtilement trouvé le moyen de se conforter dès que des voies critiques de la société civile ont évoqué le risque que la partisanerie compromette la lutte corporatiste. Ainsi, la forme d'organisation la plus convenable à l'épanouissement de telles relations a été imaginée par l'instauration de mouvements politiques dans la corporation. Si dans la forme, il s'agit d'une tentative de distinction entre les organisations corporatistes et les organisations partisanses, le discernement dans le fonds, pour ce qui concerne les acteurs mobilisés et dans la perception populaire par rapport aux acteurs sur les deux scènes, est loin d'être évident.

Les villes de Parakou puis Natitingou ont été par la suite touchées par le phénomène de

« partisanisme » au début des années 2000 qui coïncide avec l'ère de la décentralisation. Le transfert des clivages politiques nationaux dans la corporation de ces villes a transité par les luttes politiques locales émanant de la décentralisation. La corporation a été plus exposée en fonction du niveau de développement et de l'importance géo-politico-stratégique de la ville. Ce qui signifie que l'intensité du « partisanisme » est corrélée avec le niveau d'urbanisation et le statut du centre urbain. Cela explique pourquoi il est survenu plus rapidement et plus intensément successivement à Cotonou, Parakou et Natitingou et qu'on ne l'a pas entrevu sous une forme aussi aboutie à Kandi.

Deux facteurs peuvent être associés à cet état de choses. Le premier est le potentiel démographique du centre urbain qui détermine son poids électoral. Les villes à plus forte population suscitent plus d'intérêt de la part des grandes formations politiques qui s'affrontent âprement pour prendre le contrôle du vivier électoral. Les groupements professionnels dont les organisations des taxis-motos sont des partenaires stratégiques pour y parvenir. Le second facteur est lié aux potentialités économiques des villes. Plus la ville est grande, plus les ressources internes mobilisables sont diversifiées. Les communes à statut particulier⁹⁹ à l'image de Cotonou et Parakou, ont plus de privilèges, dans les réciprocités d'intérêts des partenariats politiques, de concéder des facilités de réduction des taxes à payer ou de manquer de rigueur sur leurs collectes durant une année préélectorale (d'avant élection) ou une année électorale que les villes de Natitingou et Kandi. Mieux, il a été clairement expliqué par les différents acteurs qu'en raison des besoins de mobilisation de ressources internes pour le financement du budget de la mairie, il n'est pas envisageable que des intérêts partisans affectent négativement les recettes de la ligne budgétaire dédiée aux taxes perçues sur les *zémidjan* à Kandi. Cela a un rapport avec la faible intensité du partisanisme qui ne s'y est pas encore matérialisé. Du côté de Natitingou, la conjugaison de ces facteurs justifie que les relations partisans soient conjoncturelles et moins structurées.

Bien que les points de départ des relations avec l'État, principalement avec les pouvoirs locaux qui constituent l'interface avec les *zémidjan*, n'aient pas été de même nature, la situation contemporaine dans toutes les villes est l'implication des organisations de *zémidjan* dans la gouvernance de leur corporation sous la tutelle des mairies, par une délégation partielle ou totale du pouvoir. Chaque ville par son histoire particulière a connu des périodes de conflits et de

⁹⁹ Au cours de notre période de collecte de données de terrain, il existait deux types de commune à savoir : les communes à statut particulier jouissant d'une autonomie de gestion et les communes ordinaires.

mutations qui ont engendré des différences entre les modes de gouvernance en cours. L'évolution des rapports de pouvoir entre les acteurs de taxis-motos et les administrations locales, en lien avec les changements dans l'environnement interne (institutionnalisation, scissiparité organisationnelle, regroupement en faîtière, etc.) et externe (révolution, démocratie, décentralisation, etc.), a déterminé les types de stratégies utilisées par les différentes parties pour parvenir à ces modes de gouvernance.

Le rôle multiple du lien partisan dans ces processus permet aux gouvernants de conserver la capacité de façonner les organisations de travailleurs informels vulnérables dont les gros effectifs peuvent représenter des menaces en termes de pressions sociales si elles ne sont pas contrôlées. Il est également clair que ces organisations de travailleurs informels, détentrices de pouvoir informel, semblent conserver la capacité de s'assurer que les interventions des gouvernants ne perturbent pas leur pouvoir et assurent un minimum de garantie de survie de leur activité. Ce pouvoir des organisations est porté par les leaders dont l'analyse de la position et de l'*agency* a eu une place importante dans cette thèse.

Entrepreneurs corporatistes et utilisation de l'espace politique

La dimension analytique de cette thèse sur les leaders de *zémidjan* a été une contribution heuristique en comblant quelque peu le vide observé dans les études des élites qui ont été jusqu'ici muettes sur ceux appartenant à une corporation socialement déclassée. Le chapitre sur les leaders a apporté une compréhension sur plusieurs aspects d'une telle catégorie d'élite absente dans les réflexions théoriques en anthropologie politique de manière singulière et dans les sciences sociales de manière plus large.

À partir du rôle d'intermédiaire à eux dévolu par les mécanismes de domination subie mis en place à travers l'institutionnalisation de la corporation, ils sont les personnages centraux dans les interactions avec les autres champs sociaux. Dans le monde des *zémidjan*, l'usage de la légitimité conférée aux leaders d'organisation, d'assurer l'intermédiation pour défendre les intérêts communs, à des fins de constitution d'une position rentière a exacerbé les rivalités internes. L'affaiblissement du système économique interne que cela a généré a conduit les leaders à recourir à d'autres sources pour se pourvoir en biens redistributifs afin d'entretenir leur position de domination. Ils ont saisi dans un premier temps les opportunités de prestations de publicité et de captages de la rente des interventions de développement. Ils ont saisi, par la suite, les opportunités de partenariats avec les acteurs politiques qui constituent depuis lors l'une des principales ressources d'accès et d'entretien de la position de leader au sein de la

corporation. La dynamisation des liens entre les acteurs politiques et les *zémidjan*, depuis le retour au multipartisme à l'ère démocratique, étant entretenu par le biais de contacts et d'échanges de faveurs. L'intégration du clientélisme politique a donc son utilité pour la continuité du fonctionnement de l'institutionnalisation de la corporation. En dépit de l'accentuation de la tendance au factionnalisme que la connexion avec le champ politique a induit, des acquis probants ont été à l'actif des actions collectives de la corporation. Cependant, la diversité des relations entre les acteurs de la corporation et les représentants de l'État, ainsi que les logiques divergentes qui gouvernent le sens de ces relations, ne favorisent pas une concrétisation des aspirations profondes des conducteurs de *zémidjan*.

Il faut noter que la transition de la force sociale constituée par les *zémidjan* dans le champ politique, avec en première ligne les leaders corporatistes, a servi à un activisme politique multidimensionnel qui touche la corporation dans sa plénitude par le biais d'une variété de partenariat politique. L'envergure de l'activisme, les enjeux autour, voire son utilité du point de vue à la fois institutionnel et social, incite à conclure qu'il représente « un mal nécessaire » pour la corporation. La connotation à la fois négative et positive qui ressort de cette conclusion est liée aux effets souvent contradictoires des partenariats politiques qui sous-tendent l'activisme politique sur les luttes corporatistes. À ce propos, dans les quatre villes la recherche, les autorités locales, auxquelles il faut ajouter à Cotonou la première autorité politico-administrative du pays, le Président de la République, de manière fluctuante en fonction des régimes au pouvoir, ont représenté des partenaires stratégiques qui ont facilité les principaux acquis de la corporation. Cependant, les partenariats avec ces mêmes acteurs se sont révélés comme l'un des principaux points de faiblesses à l'optimisation des principaux résultats produits par les actions collectives à grand impact. Il en est de même pour la source importante de biens redistributifs que l'activisme politique constitue pour les acteurs pendant que sa pratique trop prononcée a engendré une culture défavorable à la mobilisation des membres pour les manifestations corporatistes de défense des aspirations profondes de la corporation.

La très forte implication dans l'activisme politique et le parisianisme incarné par les leaders véhiculent l'image d'un clientélisme généralisé dans le monde des *zémidjan*. Alors qu'ici, le clientélisme fonctionne à la fois comme un concept explicatif et comme une étiquette normative et morale (Combes & Vommaro, 2012). Il est une étiquette normative pour ce qui est relatif à la participation de la corporation aux manifestations à caractère partisan et explicatif des échanges autour des partenariats entre leaders et acteurs politiques. L'évidence qui ressort de ces résultats est qu'on est loin d'une relation de clientélisme politique systémique.

L'analyse des processus historiques a relevé un certain nombre de constats qui ont façonné l'image des leaders qui tirent profit de l'engagement politique de la corporation au détriment des intérêts communs. Ceux-ci ont conduit à la construction du concept d'entrepreneur corporatiste. Dans les faits, la position d'intermédiaire des leaders pour le captage des opportunités en vue d'atteindre les buts communs a progressivement muté en une position d'accumulation personnelle de ressources. Aussi, la reconversion de capitaux entre les champs politiques et corporatistes est-elle utilisée dans les projets d'ascension politique ou corporatiste ainsi que pour la reconversion professionnelle des leaders. En dehors des capitaux immatériels, des mécanismes de ponction sur les transactions financières au sein des organisations leurs servent d'accumulation de capital financier. En dehors de la mobilisation de diverses ressources pour l'ascension à la position et son entretien, le caractère rentier qu'elle revêt désormais vient parachever sa posture d'entrepreneur.

Principale fondement de la perception de non satisfaction des acteurs par rapport à l'utilisation stratégique de l'espace politique

Les éléments élaborés ci-dessus mènent à une réponse à la question du départ qui cherche à expliquer la perception d'une non amélioration des conditions de travail et de vie par les acteurs de la corporation de *zémidjan* en dépit de l'utilisation stratégique de l'espace politique par le truchement des leaders d'organisation.

D'abord, retournons aux hypothèses ayant servi de lignes directrices à la conduite de la recherche. La première hypothèse a postulé que l'équilibre des rapports de pouvoir entre les leaders d'organisations de taxis-motos et les autres acteurs stratégiques dans la prise de décisions sont en défaveur des leaders et limitent leur capacité à influencer les décisions pour concrétiser les aspirations communes aux acteurs de leur corporation. Par rapport à cette hypothèse, les résultats sur la capacité réelle d'influence des leaders dans les instances de prise de décisions suggèrent que, malgré leurs efforts d'accès à certaines instances, leur importance en nombre est très limitée. Cependant, ils ont fait preuve d'une réelle capacité d'influence sur les décisions qui sont prises en exploitant la variété des acteurs de l'environnement externe dans ces espaces par la mobilisation de réseaux d'alliances stratégiques. Cela leur permet de compenser significativement le déséquilibre des rapports de pouvoir. Les acquis engrangés avec des changements significatifs pour la corporation en sont des résultats probants. Toutefois, il faut noter que les stratégies, qui ont touché tous les niveaux de décisions étatiques, n'ont pas su saisir de manière efficace les opportunités pour concrétiser la principale aspiration commune de la corporation. L'éclairage apporté sur les résultats de l'action du leader a montré qu'ils ont

été au profit de la corporation par rapport aux questions soulevées dans les cadres de décision portant sur l'amélioration des conditions d'exercice du *zémidjan*. Par contre, la position d'intermédiaire a permis aux leaders de leur côté d'améliorer leurs conditions en concrétisant l'aspiration de reconversion professionnelle à leur propre profit.

La seconde hypothèse a postulé que les questions centrales aux actions collectives de la corporation des taxis-motos n'émanent pas d'un processus d'élaboration qui s'inscrit dans une démarche participative effective au sein des organisations pouvant les insérer dans une vision commune, qui prend en compte à la fois les préoccupations des membres ordinaires et celles des leaders. Il est clairement ressorti que les questions centrales varient en fonction des types d'initiatives collectives et concordent très peu avec les principales aspirations des *zémidjan*. Cette absence de concordance constitue l'une des principales entraves à l'optimisation des acquis. La pratique dans le monde des *zémidjan* ne procède pas par une démarche inclusive au sein des organisations pour déterminer une plateforme revendicative ou de doléances encore moins pour définir les stratégies d'actions qui est un rôle dévolu aux leaders. Cet état de fait limite l'*agency* des membres dans sa capacité à contrôler puis contraindre le leader dans son action, afin qu'il ne s'écarte pas véritablement de la vision du groupe au sein de leurs organisations. On peut donc comprendre que la fréquence des actions collectives spontanées est une forme d'expression collective non planifiée et encadrée des préoccupations que les membres n'ont pas eu l'occasion de faire passer comme préoccupations majeures au sein de leurs organisations. Cela justifie sans doute le succès par la forte mobilisation autour de ce type d'initiatives. Dans ces conditions, il est difficile de parvenir à la construction d'une vision commune sur les priorités de la corporation intégrant les attentes des différents types d'acteurs.

Abordons ensuite, les éléments de compréhension apportés sur la préoccupation au cœur de l'objet de recherche qui a été à l'origine de son développement. Il stipule que la perception de non amélioration des conditions de travail et de vie des acteurs de *zémidjan* au Bénin, en dépit de leurs relations étroites avec les acteurs politiques à travers le rôle d'intermédiaire des leaders d'organisation de la corporation. À cet effet, concernant les conditions de travail des acteurs de *zémidjan* au Bénin, avec leurs implications sur les conditions de vie des travailleurs, des avancées substantielles ont été obtenues et ont matérialisé le changement significatif de la situation sociale du *zémidjan* comparativement aux années de sa généralisation vers la fin des années 1980. Ces acquis ont été possibles grâce à la contribution notoire de l'engagement politique des acteurs de la corporation dans leur ensemble. Les relations étroites des leaders d'organisation ne sont que le reflet d'un activisme politique généralisé qui, derrière l'aspect de

clientélisme politique qu'il laisse entrevoir, est en réalité une exploitation des fenêtres d'opportunités pour capter l'action publique en faveur de la corporation. L'activisme politique n'est donc pas à totalement dissocier de l'action collective et de la lutte corporatiste et l'ensemble des acteurs de la corporation y participe et y tire profit. Quelle est alors la principale source d'insatisfaction exprimée par les acteurs de *zémidjan* ?

En effet, les moyens mobilisés par les *zémidjan*, les stratégies d'actions collectives déployées et la nature de leur activité focalisent beaucoup plus leur lutte sur les intérêts immédiats pour faire face aux préoccupations quotidiennes de survie. L'aspiration profonde de reconversion professionnelle qui nécessite un engagement sur les chantiers de longs termes n'a pu être concrétisée. En décryptant la profession par défaut du *zémidjan*, il a été démontré que la nécessité de reconversion en fin de carrière a un but d'acquisition d'un statut social valorisant, ce qui matérialise une réussite au final de la carrière du *zémidjan*. La forte charge de la stigmatisation sociale vécue par le conducteur de taxi-moto ayant produit un effet de dénégation de sa carrière l'inscrit dans une trajectoire de reconversion professionnelle indispensable à la fin de sa carrière de *zémidjan* en vue de s'offrir un nouveau statut social. Ce que ne lui garantit pas le régime de prévoyance retraite et les autres régimes de formalisation proposés par l'État. L'environnement social non valorisant de sa carrière de *zémidjan* qui l'embrigade à vivre sa profession par défaut, ne l'autorise à opter pour le statut de "*zémidjan* retraité". Plus explicitement, l'amélioration des conditions de vie est aussi de parvenir au changement de la perception sociale négative vécue qui s'entreprind par le changement de position professionnelle. À défaut d'atteindre ce but collectif, les entrepreneurs corporatifs parviennent à utiliser les ressources accumulées par leur position pour tirer leur épingle du jeu. Cela vient renforcer le ressenti d'insatisfaction des membres de la corporation sur fond de critiques de détournement d'objectif de la lutte commune à des fins personnelles par les leaders. Dans le contexte d'une profession par défaut où l'environnement de l'action collective est tel que décrit, il sera difficile qu'il en soit autrement.

Cette exploration anthropologique dans le monde des *zémidjan* au Bénin est à son terme. Cependant, les dynamiques politiques au sein de la corporation des *zémidjan* sont un processus continu. Évidemment le phénomène analysé se poursuit au-delà de notre période d'enquête de terrain. Son évolution n'est ni unidirectionnelle, ni prédictive car parfois tributaire de facteurs contingents. De même, les facteurs associés sont divergents et se renouvellent en fonction des mutations intervenant tant dans l'environnement interne qu'externe. Il serait donc intéressant que d'autres recherches explorent les nouvelles orientations induites par le contexte

de la gouvernance de réformes qui est instauré au Bénin depuis 2016 et touche progressivement tous les secteurs de la vie socio-économique et politique, afin d'éclairer leurs implications directes et indirectes sur les acteurs de *zémidjan* ainsi que les manières par lesquelles ceux-ci défient, réagissent ou s'adaptent à la variété de contextes qu'on peut rencontrer dans diverses localités pour atteindre leurs aspirations profondes. La profession de *zémidjan* poursuit sa mutation avec l'association d'applications numériques pour accroître encore plus la proximité du service. Cela facilite aussi son intégration dans des paquets d'offre de transport urbain, ensemble avec les Uber-taxis, à l'instar des « *Go Zem* », qui peut être aussi une piste d'exploration des nouvelles évolutions tant du service, de la profession que des dynamiques économiques et des nouveaux acteurs impliqués. Enfin, un intérêt plus large de ce travail, est qu'il montre l'utilité de l'approche historisante focalisée sur l'*agency* à rendre visibles et compréhensibles des dynamiques complexes et diffuses. Elle permet d'appréhender comment ces dernières contribuent au changement social et surtout comment des acteurs souvent jugés marginaux – comme les travailleurs de l'économie informelle – y ont un rôle non négligable à jouer.

BIBLIOGRAPHIE

- Aboudou, R., & Sounon Bouko, B. (2010). Portée et enjeux des transports marchands à deux roues au Bénin et au Togo. Dans K. Fodouop, & J. Tape Bidi, *L'armature du développement en Afrique. Industries, transports et communication* (pp. 169-188). Paris: Karthala.
- Adagbè, T. (2017, avril). *Mémoire de Chaudron 1 à 100*. Consulté le Septembre 2020, sur 24 HEURES au Bénin: <https://24haubenin.info/?MEMOIRE-DE-CHAUDRON-1-a-100>
- Adégbidi, V. F., & Agossou, J. S. (1997). Le Bénin. Dans G. Kester, & S. O. O., *Syndicats africains à vous maintenant! Pour une démocratie durable* (pp. 157-181). Paris: Harmattan.
- Agossou, S. N. (2003, Avril). La diffusion des innovations: l'exemple des zémidjan dans l'espace béninois. *Cahiers de géographie du Québec*, 47(130), 101-120.
- Agossou, S. N. (2004). Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou. *Autrepart*, 4(12), 135-148.
- Ahokpè, A. M. (2001). *La pollution atmosphérique dans la ville de Cotonou : Évaluation du taux de saturation du sang au Monoxyde de Carbone en fonction du temps d'exposition*. Université Nationale du Bénin. Cotonou: FLASH.
- Akplogan, B., Lawani, M. M., & Fanou, A. D. (2006). La stimulation électrique transcutanée associée à l'infra-rouge et au massage pour le traitement des douleurs du rachis : cas de quarante conducteurs de taxi moto "zemidjan" de la ville de Porto-Novo (Benin). *Journal de la Recherche Scientifique de l'Université de Lomé*, 8(2).
- Albert, O. (2007). Between the state and transport unions: NURTW and the politics of managing public motor parks in Ibadan and Lagos, Nigeria. Dans L. Fourchard, *Gouverner les villes d'Afrique: État, gouvernement local et acteurs privés*. Paris: Karthala.
- Alinsato, A., & Satoguina, H. (2010). *Transport urbain moto au Bénin : analyse et politique*. Présidence de la République du Bénin. Cotonou: Conseil d'Analyse Economique.
- Aloko N'guessan, J., & Guele Gue, P. (2016, mai 05). Intégration des motos-taxis dans le réseau de transport public: cas du département d'Oumé (Côte d'Ivoire). *Revue canadienne de géographie tropicale/Canadian journal of tropical geography [En ligne]*, 3(1), 49-57.
- Alonmadon, A. D., & Apaloo, Y. J. (2009). *Contribution à l'amélioration de la gestion des transports collectifs urbains dans la ville de Cotonou*. Université d'Abomey-Calavi. Abomey-Calavi: FASEG.
- Amougou Mbarga, A. B. (2010). Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale : Une approche par les Cultural Studies. *Anthropologie et Sociétés*, 34(1), 55-73.
- Amoussou, A. C. (2012). Cas de la République du Bénin. Dans ALRN, T. Kalusopa, R. Dicks, & C. Osei-Boateng (Éds.), *Social Protection in Africa* (pp. 515-549). Accra: Unique Xpressions.
- ANOPER. (2014). *La situation actuelle de l'élevage et des éleveurs de ruminants au Bénin*, . Association Nationale des Organisations Professionnelles des Eleveurs de Ruminants du Bénin. ANOPER.

- Assamoi, A.-M. (2011). *Émissions anthropiques d'aérosols carbonés en Afrique en 2005 et en 2030 : élaboration d'inventaires et évaluation*. Toulouse: Université Paul Sabatier – Toulouse III.
- Assouma, K. (2007). *Croissance démographique et santé de la population dans les arrondissements d'Abomey-Calavi et de Godomey*. Mémoire de maîtrise, UAC, FLASH. Abomey-Calavi: DGAT.
- Assouma, K. (2009). *Disponibilité de l'eau pour l'approvisionnement en eau potable du centre urbain de Parakou à l'horizon 2025*. UAC, ENEAM, CEFORP. Cotonou: DESS/PDU, DG-Eau, Projet OUEME-2025.
- Assouma, K. (2015). *Cartographie exploratoire des dynamiques organisationnelles dans l'économie informelle au Bénin. Rapport de recherche*. ASC Leiden - FASEG /UAC. Abomey-Calavi: Project Strategic Actors for Inclusive Development.
- Assouma, K. (2017). *Améliorer l'influence politique des organisations des travailleurs et travailleuses de l'économie informelle: une recherche qualitative au marché Dantokpa et parmi les taxi-motos au Bénin. fieldwork report*. Program Strategic actors for inclusive development. Leiden: ASC Leiden.
- Assouma, K. (2018). Economie informelle et lutte des travailleurs au Bénin: une analyse diachronique de la dynamique associative des travailleurs informels. Dans R. Tossou, D. N'Dah, D. Houenoudé, & R. Tchiboza (Éd.), *Sociétés, nations, économie et gouvernance en Afrique: Mélanges en hommage aux professeurs d'histoire. II*, pp. 425-442. Niamey: Presses du CELHTO.
- Assouma, K. (2019a, April 4th). Political leverage of motorcycle-taxis in Benin : struggles, achievement and participation in urban governance. Communication at workshop on *Surviving the city. Learning from Africa. The political relevance of informality*. Milan, Italy: Feltrinelli Foundation, Polytechnic of Milan, L'Orientale University of Naples.
- Assouma, K. (2019). *Analyse de la dynamique de l'économie informelle au Bénin*. (K. Assouma, Éd.) Cotonou, Bénin: Editions COPEF.
- Assouma, K., & Kaag, M. (2016). Report external stakeholders mid-term review meeting Cotonou-Benin. The political leverage of informal workers organizations: the cases of Ghana and Benin. Program Strategic actors for inclusive development. Leiden: ASC Leiden.
- Avocè Viagannou, F. (2002). *La régulation de la pollution atmosphérique d'origine motocycle: Cas des taxis-moto "zémidjans" dans la ville de Cotonou*. Abidjan: Université Cocody.
- Ayimpam, S. (2014). *Economie de la débrouille à Kinshasa: Informalité, commerce et réseaux sociaux*. Paris, France: Karthala.
- Azarya, V., & Chazan, N. (1987). Disengagement from the State in Africa: Reflections on the Experience of Ghana and Guinea. *Comparative Studies in Society and History*(29), 106-131.
- BAD. (2003). *Bénin Programmes d'Ajustement Structurel I, II et III_Rapport d'évaluation de performance de projet (REPP)*. Groupe de la Banque Africaine de Développement, Département de l'Evaluation des Opérations (OPEV). BAD.
- BIT. (2007). *Rapport du Travail Décent en Afrique: 2007-2015*. Genève: Bureau International du Travail.

- Bachelet, R. (2010). *Introduction à la Sociologie des organisations*. (I. e. Industriel, Éd.) Consulté le Janvier 13, 2017, sur <http://rb.ec-lille.fr>: http://rb.ec-lille.fr/1/Socio_orgas/cours-socio_restructuration.pdf
- Bako-Arifari, N. (1995, Octobre). Démocratie et logiques du terroir au Bénin. *Politique africaine*, 59, 12.
- Bako-Arifari, N. (1998). La démocratie à Founougo (Borgou). Paysans et "déscolarisés" en compétition pour le pouvoir local. Dans T. Bierschenk, J.-P. Olivier de Sardan, T. Bierschenk, & J.-P. Olivier de Sardan (Éds.), *Les pouvoirs au village. Le Bénin rural entre démocratisation et décentralisation* (pp. 57-99). Paris, France: Karthala.
- Bako-Arifari, N. (2010). *Le pouvoir politique en milieu rural africain*. (A. Verba, Éd.) Paris, France: Bako-Arifari, Nassirou.
- Banque Mondiale. (2010). *République du Bénin : Analyse Environnementale Pays*. Banque Mondiale. Cotonou: Département du Développement Durable, Région Afrique.
- Barchiesi, F. (2011). *Precarious liberation workers, the state, and contested social citizenship in postapartheid South Africa*. Scottsville, South Africa: University of KwaZulu-Natal Press.
- Bayart, J.-F. (2006). *L'Etat en Afrique: La politique du ventre* (éd. Nouvelle édition). Paris: Fayard L'espace du politique.
- Bayat, A. (1997). *Street politics : poor people's movements in Iran*. New York: Columbia University Press.
- Bayat, A. (2004). Globalization and the politics of the informals in the global South. Dans A. Roy, N. Alsayyad, & M. C. Lanham (Éd.), *Urban Informality: Transnational Perspectives from the Middle East, Latin America, and South Asia*. New York/Toronto/Oxford: Lexington Books.
- Beck, L. (2001). Reining in the Marabouts? Democratization and Local Governance in Senegal. *African Affairs*, 401(100), 601-21.
- Beckman, B., Buhlungu, S., & Sachikonye, L. (2010). *Trade unions and Party Politics: Labour movements in Africa*. Cape Town, South Africa: HSRC Press.
- Bekker, S., & Fourchard, L. (2013). Introduction. Dans S. Bekker, & L. Fourchard, *Politics and policies: governing cities in Africa* (pp. 1-12). Cape-Town: HSRC Press.
- Berger, P., & Luckmann, T., (2006). *La Construction sociale de la réalité*. Paris : Armand Colin.
- Bernoux, P. (1990). *La sociologie des organisations* (éd. 3e édition revue et augmentée). Paris, France: Editions du Seuil.
- Bibeau, G. (2005). Le "capital social": vicissitudes d'un concept. *Ruptures*(10), pp. 134-168.
- Bierschenk, T. (2007). Doing the State, "en attendant". Ethnographic explorations among Primary School Teachers in The Republic of Benin. *Working paper in the "State at Work" project*.
- Bierschenk, T., Chauveau, J.-P., & Olivier de Sardan, J.-P. (2000). *Courtiers en développement. Les villages africains en quête de projets*. (K. e. APAD-, Éd.) Paris-Mayence, France: Nouvelle Imprimerie Laballery.
- Bishop, T., & Amos, P. (2015). *Opportunities to improve road safety through 'boda-boda' associations in Tanzania*. AFCAP/UKaid. Oxford: AMEND.

- Blimpo, M. P. (2015, February). Kinship, trust and moral hazard in the motorcycle-taxi market in Togo and Benin. *Journal of African Economies*, 24(2), 173–192.
- Blundo, G. (1998, Mai 1). Logiques de gestion publique dans la décentralisation sénégalaise : Participation factionnelle et ubiquité réticulaire. *Bulletin de l'APAD*(15), 1-27.
- Boco, J. C. (2015). *Initiative de l'Agence Béninoise de l'Environnement sur les taxis-motos à Cotonou : analyse et possibilités d'une redéfinition de la communication pour le développement durable*. Université du Québec à Montréal. Montréal: Programme de Doctorat Conjoint en Communication.
- Boissevain, J. (1974). *Friends of friends : networks, manipulators and coalitions*. Oxford: Blackwell.
- Boko, G. J. (2003). Air Pollution And Respiratory Diseases In African Big Cities: The Case Of Cotonou In Benin. Dans M. J. Bunch, M. V. Suresh, & V. T. Kumaran (Éd.), *Proceedings of the Third International Conference on Environment and Health* (pp. 32-43). Chennai: Department of Geography, University of Madras and Faculty of Environmental Studies, York University.
- Booth, D. (2012). *Le développement en tant que problème d'action collective. Document sur la politique du programme Power and Politics en Afrique*.
- Bouraïma, F. A., Hounkpatin, S. H., Hountondji, J., Flatin, M. C., Avakoudjo, F., Biaou, J., & Adjibabi, W. (2019, December 31). Prévalence de la Rhinosinusite chez les Conducteurs de Taxi-motos à Parakou, Benin. *European Scientific Journal*, 15(36), 159-166.
- Bourdieu, P. (1976, juin). Les modes de domination. *Actes de la recherche en sciences sociales*, II(2-3), pp. 122-132.
- Bourdieu, P. (1979). *La Distinction. Critique sociale du jugement*. Paris, France: Minuit.
- Bourdieu, P. (1994). *Raisons pratiques: sur la théorie de l'action*. Paris, France: Seuil.
- Breman, J., & van der Linden, M. (2014). Informalizing the economy: the return of the Social Question at a Global Level. *Development and Change*(45), 920-940.
- Bryceson, D. (2006). Fragile Cities: Fundamentals of Urban Life in East and Southern Africa. Dans D. Bryceson, D. Potts, D. Bryceson, & D. Potts (Éds.), *African Urban Economies: Viability, Vitality or Vitiating of Major Cities in East and Southern Africa?* (pp. 3–38). Palgrave Macmillan: Basingstoke.
- Chabi Imorou, A. (2004). *Activités économiques et dysfonctionnement urbain : occupation des voies urbaines à Parakou*. Université d'Abomey-Calavi (UAC), ENEAM, CEFORP, DESS/PDU. Cotonou: CIUF-CUD.
- Chabi Imorou, A. (2010). *Le Bénin à l'épreuve du syndicalisme enseignant : les revendications des "dévalorisés" et la construction de l'Etat (1945-2008)*. Mainz: Université de Mainz.
- Chang, H.-J. (2002, September 1). Breaking the mould: an institutionalist political economy alternative to the neo-liberal theory of the market and the state. *Cambridge Journal of Economics*, 26(5), 539–559.
- Chang, H.-J. (2011, October 15). Institutions and economic development: theory, policy and history. *Journal of Institutional Economics*, 7(4), 473-498.

- Charmes, J. (2000). *Measurement of the Contribution of the Informal Economy and Informal Employment to GDP in Developing Countries: Some Conceptual and Methodological Issues*.
- Charmes, J., & Adair, P. (2014). L'inconstant caméléon, ou comment appréhender l'informel ? *Mondes en développement*, 166(2), 7-16.
- Chen, M., & Carré, F. (2020). *The informal economy revisited examining the past, envisioning the future* (éd. First published). (M. Chen, & F. Carré, Éds.) London and New-York: Routledge.
- Chhachhi, A. (2014). Introduction: The "Labour Question". *Contemporary Capitalism*(45), 895-919.
- Combes, H., & Vommaro, G. (2012). Relations clientélares ou politisation : pour dépasser certaines limites de l'étude du clientélisme. *Cahiers des Amériques latines [En ligne]*(69), 17-35.
- Conseil Economique et Social. (2011). *Le secteur informel au Bénin: problématique et perspectives de contribution à l'économie nationale*. CES, Commission de l'Economie et des Finances. Cotonou: CES, quatrième mandature.
- Coulon, C. (1981). *Le Marabout et le Prince: Islam et Pouvoir au Sénégal*. Paris, France: Editions A. Pedone.
- Council's Analytical Unit. (2016). *Labour market profile Benin*. LO/FTF. Copenhagen: Danish Trade Union Council for International Development Cooperation.
- Crozier, M. (1960, Janvier-mars). Les relations de pouvoir dans un système d'organisation bureaucratique. *Sociologie du travail*(2ème année numéro 1), 61-75.
- Daloz, J.-P. (1991). *Les élites locales au Nigéria*. Thèse de doctorat, Université de Bordeaux i, Sciences Politiques, Bordeaux.
- David-Gnahoui, E. M. (2014). *Benin Country Program Review*. Cotonou: Organisation Internationale du Travail.
- Davoudou, C. C. (2006). *Développement du mouvement associatif en milieu artisan au Bénin*. (B. d. Artisans, Éd.) Cotonou, Bénin: Les Editions du Flamboyant.
- de Soto, H. (1989). *The other path : the invisible revolution in the Third World* (Vol. XXVIII). (E. o. sendero, Trad.) New York: Harper & Row.
- de Soto, H. (2000). *The Mystery of Capital*. New York: Basic Books.
- de Souza, W. (2014). *La place des élites religieuses et traditionnelles au Bénin: L'impact de leurs relations avec les élites politiques sur le maintien de l'État démocratique*. Université de Bordeaux, École doctorale SP2 : Sociétés, Politique, Santé publique. Bordeaux: Sciences Po Bordeaux.
- Delanne, P., & Guingnido, J. (2003). *La santé de la reproduction au Bénin : défis et perspectives. Rapport sur l'état de devenir de la population du Bénin (REP 2002), 2ère édition*. MPPD-FNUAP. Cotonou: Imprimerie Tundé.
- Demazière, D. (2007). A qui peut-on se fier ? Les sociologues et la parole des interviewés. *Langage te société, III*(121-122), 85-100.
- Demazière, D. (2009). Postface: Professionnalisations problématiques et problématiques de professionnalisation. *Formation, Emploi*(108), pp. 83-90.

- Diaz Olvera, L., Guézéré, A., Plat, D., & Pochet, P. (2015, December 10). Earning a living, but at what price? Being a motorcycle taxi driver in a Sub-Saharan African city. *Journal of Transport Geography*, 55(2016), 165–174.
- Diaz Olvera, L., Plat, D., & Pochet, P. (2002). Etalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne. L'exemple de Niamey. (Y. BUSSIÈRE, & J.-L. MADRE, Éd.) *Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud*, 147-175.
- Diaz Olvera, L., Plat, D., Pochet, P., & Sahabana, M. (2007). La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara. *ASRDLF. Les dynamiques territoriales : débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires - XLIII^e colloque de l'ASRDLF, 11, 12 et 13 juillet 2007* (p. 17). Grenoble/Chambéry, France: HAL Archives-ouvertes.
- Dindji, M. R., Diabagaté, A., Houenenou, K. D., & Brou, É. K. (2016, December). Émergence de taxi-motos et recomposition spatio-économique à Korhogo : les taxi-villes entre stratégies d'adaptation et désespoir. *European Scientific Journal*, 12(35), 190-208.
- Djossou, G. N. (2017). *Analyse de l'activité de taxi-moto au Bénin*. UAC, FASEG. Abomey-Calavi: Ecole Doctorale des Sciences Economiques et de Gestion.
- Dortier, J.-F. (2013). *Le dictionnaire des sciences sociales*. (L. P. Humaines, Éd.) Auxerre, France: Sciences Humaines Editions.
- Dossou, L. (1981). *Le salariat et le développement des syndicats au Dahomey (1937-1960°*. Université de Paris VII. Paris: Dossou L.
- Dossou, L. (1994). Communication au Colloque international de l'EUMC. *Le mouvement syndical au Dahomey (Bénin) depuis la période coloniale (1938-1994)*, 16. Cotonou, Bénin: EUMC.
- Dubar, C., & Nicourd, S. (2017). *Les biographies en sociologie*. Paris, France: La Découverte.
- Dubar, C., Tripier, P., & Boussard, V. (2015). *Sociologie des professions* (éd. 4^e édition). (C. U. Sociologie, Éd.) Paris, France: Armand Colin.
- Durand, P. (2014). *Capital symbolique*. Consulté le 10 16, 2019, sur socius: ressources sur le littéraire et le social: <http://ressources-socius.info/index.php/lexique/21-lexique/39-capital-symbolique>
- Ehebrecht, D., Heinrichs, D., & Lenz, B. (2018, may 11). Motorcycle-taxis in sub-Saharan Africa: Current knowledge, implications for the debate on “informal” transport and research needs. (G. R. (DFG), Éd.) *Journal of Transport Geography*(69), 242-256.
- Eisinger, P. K. (1973). The Conditions of Protest Behavior in American Cities. *American Political Science Review*, 67(1), 11-28.
- Fagnon, D. (1993). *La fiscalité et le secteur informel au Bénin*. Mémoire de maîtrise en Sciences Economiques, Abomey Calavi.
- Fanou, L. A., Mobio, T. A., Creppy, E. E., Fayomi, B., Fustoni, S., Møller, P., . . . Autrup, H. (2006, Avril 1er). Enquête sur la pollution de l'air à Cotonou, Bénin—surveillance de l'air et biomarqueurs. *Science de l'environnement total*, 358(1 à 3), 85-96.
- Faure, Y.-A. (1991). *Entrepreneurs d'Afrique subsaharienne, Réseaux thématiques, financement de l'entreprenariat et mobilisation de l'épargne*. Paris: UREF-AUPELF.

- Fayomi, B., & Sanni, A. (2001). *Impact de la pollution atmosphérique sur la santé en milieu urbain*. ABE. Cotonou: MEHU.
- Fernández-Kelly, P., & Shefner, J. (2006). *Out of the Shadows: Political action and the informal economy in Latin America*. (P. Fernández-Kelly, & J. Shefner, Éd.s.) Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press.
- Fourchard, L. (2012). Party politics and security in Cape Town. *Geoforum*, 2(43), 199–206.
- France Loisirs. (2000). *Le Robert illustré d'aujourd'hui*. (C. Ehm, R. Messenger, & M.-H. Tournadre, Éd.s.) Paris, France: Club France Loisirs.
- Gallin, D. (2001). Propositions on Trade Unions and Informal Employment in Time of Globalization. *Antipode*, 19(4), 531–549.
- Garvey, M. (1919). *Ultimate Collection of Speeches and Poems*. (M. Garvey, Éd.) Édition du Kindle.
- Gibigaye, M. (2005). *Organisation des travailleuses et travailleurs informels des transports: L'économie informelle et la syndicalisation des travailleurs des transports à deux roues au Bénin*. ITF, Département de l'éducation. Cotonou: LARES.
- Gluckman, M., Mitchell, J. C., & Barnes, J. A. (1949). The village headman in British central Africa. *Africa*(19), 89-106.
- Gnélé, J. E. (2010). *Dynamiques de planification urbaine et perspectives de développement durable à Cotonou (République du Bénin)*., FLASH, FAST. Abomey-Calavi: Université d'Abomey-Calavi.
- Godard, X. (1983, octobre). Quel modèle de transports collectifs pour les villes africaines? (Cas de Brazzaville et Kinshasa). *Polaf*(11), 41-57.
- Godard, X. (2002). *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. (X. Godard, Éd.) Paris, France: Karthala- INRETS.
- Godelier, M. (1996). *La Production des Grands Hommes : Pouvoir et domination masculine chez les Baruya de Nouvelle-Guinée*. (M. Godelier, Éd.) Paris: Fayard.
- Goodfellow, T., & Titeca, K. (2012). Presidential intervention and the changing 'politics of survival' in Kampala's informal economy. *Cities: The International Journal of Urban Policy and Planning*, 29(4), 264-270.
- Gounongbe, F. (1999). *Pollution atmosphérique par les gaz d'échappement et état de santé des conducteurs de taxis motos à Cotonou*. UAC. Cotonou: FSS.
- Gourmelen, B., & Le Roux, J.-M. (2011). *Petits métiers pour grands services dans la ville africaine*. Paris: L'Harmattan.
- Gouvernement du Bénin. (2018). *Plan National de Développement 2018-2025*. Ministère d'Etat Chargé du Plan et du Développement, Direction Générale des Politiques de Développement. Cotonou: DGPD.
- Grawitz, M. (2004). *Lexique des sciences sociales* (éd. 8e édition). Paris, France: DALLOZ.
- Guézéré, A. (2008). *Les taxis-motos de Lomé ; un mode de transport urbain accessible à tous : quelle planification pour un service de qualité ?* Université de Kara, Département de Géographie. Kara: Université de Kara.

- Guézéré, A. (2012). Territoires des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux. *Géographie, économie, société*, 14(1), 53-72.
- Hansen, K. T., & Vaa, M. (2004). Preface. Dans K. T. Hansen, V. Mariken, K. T. Hansen, & M. Vaa (Éds.), *Reconsidering informality Perspectives from Urban Africa* (E. Almén, & M. Binns, Trads., p. 5). Nordiska Afrikainstitutet 2004, Spain: Grafilur Artes Gráficas.
- Hart, K. (1973, March). Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana. *The Journal of Modern African Studies*, 11(1), 61-89.
- Heilbrunn, J. R. (1997, Juillet). Commerce, Politics, and Business Associations in Benin and Togo. *Comparative Politics*, 29(4), 473-492.
- Heintz, J. (2012, July). *Informality, Inclusiveness, and Economic Growth: An Overview of Key Issues*. University of Massachusetts, Political Economy Research Institute. Amherst, USA: IDRC.
- Hinnou, P. (2012). *Négocier la démocratie au quotidien. Élités politiques, forces sociales et citoyens ordinaires dans les arènes locales au Bénin*. Thèse de doctorat unique en sociologie, Université Bielefeld (Allemagne).
- Hinnou, P. (2016, Décembre). Dynamiques de la parole au service des affaires publiques locales: Radio Mono et les zémidjan à Lokossa (Bénin). *Dézan*, 11(I), 91-112.
- Hirschman, A. O. (1970). *Exit, voice and loyalty: responses to decline in firms, organizations and states* (éd. 1ere édition). Cambridge, Massachusetts, USA: Harvard University Press.
- Hodgson, G. (1998). The Approach of Institutional Economics. *Journal of Economic Literature*, 36(1), 166-192.
- Hodgson, G. (2006). What are Institutions? *Journal of Economic Issues*, 40(1), 1-25.
- Houssou, D. (2016). *Préparation Conférence Habitat III. Rapport national du Bénin*. Ministère du cadre de vie et du Développement Durable. Cotonou: République du Bénin.
- ILO. (1972). *Employment, Incomes and Equality. A Strategy for Increasing Productive Employment in Kenya*. Geneva: ILO.
- INSAE. (1994). *Deuxième Recensement Général de la Population et de l'Habitation-février 1992: Analyse des résultats, répartition spatiale, migration ets tructure par sexe et âge-Tome 1*. MPRE/FNUAP, Bureau Central du Recensement. Cotonou: INSAE.
- INSAE. (2010). *Les entreprises au Bénin: Synthèse des résultats du deuxième Recensement Général des Entreprises*. MPDEPP-CAG, République du Bénin, Institut National de la Statistique te de l'Analyse Economique. Cotonou: MCA et All.
- INSAE. (2017). *Synthèse des analyses sur l'état de la structure de la population Tome 1. RGPH4*. Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique, Direction des Etudes Démographiques. Cotonou: Nouvelle Presse Industries Graphiques .
- INSAE. (2019). *Enquête Régionale Intégrée sur l'Emploi et le Secteur Informel (ERI-ESI) au Bénin*. Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique. AFRISAT-UEMOA.

- Igué, J. O. (2008). *Le secteur informel au Bénin: état des lieux pour sa meilleure structuration*. Cotonou, Bénin: LARES.
- Igué, J. O., & Soulé, B. G. (1992). *L'Etat entrepot au Bénin. Commerce informel ou solution à la crise*. Paris: Karthala.
- Jenkins, P. (2004). Chapter 12 Beyond the Formal/Informal Dichotomy: Access to Land in Maputo, Mozambique. Dans K. T. Hansen, M. Vaa, K. T. Hansen, & M. Vaa (Éds.), *Reconsidering informality Perspectives from Urban Africa* (E. Almén, & M. Binns, Trads., pp. 210-226). Spain: Grafilur Artes Gráficas.
- Jordhus-Lier, D. (2010). Moments of Resistance: The Struggle Against Informalization in the City of Cape Town. Dans I. Lindell, *Africa's Informal Workers: Collective Agency, Alliances and Transnational Organizing in Urban Africa* (p. 238). London; Uppsala: Zed Zed Books; The Nordic Africa Institute .
- Joshi, A., Prichard, W., & Heady, C. (2014). Taxing the informal economy: The current state of knowledge and agendas for future research. *The Journal of Development Studies*, 50(10), 1325–1347.
- Jouve, B. (2007). La gouvernance urbaine : vers l'émergence d'un nouvel instrument des politiques ? *Revue internationale des sciences sociales*(193-194), 387-402.
- Kaag, M. (2001). Usage foncier et dynamique sociale au Sénégal rural: L'histoire d'un bas-fond et de ses défricheurs. Amsterdam: Rozenberg Publishers.
- Kaag, M. (2013, July 16). Transnational Elite Formation: The Senegalese Murid Community in Italy. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 15.
- Kaag, M., Vlaminck, Z., & Assouma, K. (2016). *Organising informel workers: a holistic account of organising practises in Benin and Ghana. Document de travail*. African Studies Centre Leiden. Leiden: Project Strategic actors for inclusive development.
- Kaffo, C., Kamdem, P., Tatsabong, B., & Diebo, L. M. (2007). L'intégration des « motos-taxis » dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'État : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne. *communication au colloque « Festival Taxi*. Lisbonne, Portugal: Institut pour la ville en mouvement.
- Katia, J. (2004). Aide et action sociales des collectivités locales : évolution des bénéficiaires et des dépenses depuis vingt ans. *Revue française des affaires sociales*(4), 35-60.
- Keutcheu, J. (2015, octobre 05). Le « fléau des motos-taxis ». Comment se fabrique un problème public au Cameroun. *Cahiers d'études africaines [En ligne]*, 219, 509-534.
- Khan Mohammad, G. (2016). Ce "Made in China" qui fait bouger l'Afrique: Motos chinoises et entrepreneuriat au Burkina Faso. Dans K. Giese, L. Marfaing, K. Giese, & L. Marfaing (Éds.), *Entrepreneurs africains et chinois: Les impacts sociaux d'une rencontre particulière* (pp. 271-303). KARTHALA.
- Konings, P. (2000). Trade unions and democratisation in Africa. Dans P. Konings, W. van Binsbergen, & G. Hesselning, *Trajectoires de Libération en Afrique Contemporaine* (pp. 167-183). Paris, France: Karthala.
- Koter, D. (2013, Avril). King makers: Local Leaders and Ethnic Politics in Africa. *World politics*, 65(2), 187-232.

- Kumar, A. (2011, avril). Comprendre l'importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines : Une perspective d'économie politique. *Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP)*, 13. (O. K. (OKR), Éd.) Washington, DC, USA.
- Lantheaume, F. (2009, juillet). Parcours professionnels. Des métiers pour autrui entre contraintes et plaisir. Gonnin-Bolo Annette (dir.). *Revue française de pédagogie*(168), 147-149.
- Lautier, B. (2004). *L'économie informelle dans le tiers monde* (éd. Nouvelle édition). Paris, France: Edutons La Découverte.
- Lawin, H., Agodokpessi, G., Ayelo, P., Kagima, J., Sonoukon, R., Ngahane, B., . . . Fayomi, B. (2016). A cross-sectional study with an improved methodology to assess occupational air pollution exposure and respiratory health in motorcycle taxi driving. *Science of the Total Environment*, 550 , 1-5 .
- Lawin, H., Ayi Fanou, L., Hinson, V., Tollo, B., Fayomi, B., & Ouendo, E. M. (2018). Facteurs de risque professionnel et perceptions de la pollution de l'air chez les taxis motoristes à Cotonou, Bénin. *Santé Publique* 2018, 30(1), 125-134.
- Le Gales, P. (1995). Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine. *Revue française de science politique*(1), 57-95.
- Lebaron, F. (2009). *La sociologie de A à Z. 250 mots pour comprendre*. Paris, France: Dunod.
- Leferme-Falguières, F., & Van Renterghem, V. (2001). Le concept d'élites. Approches historiographiques et méthodologiques. *Hypothèses*, 1(4), 55-67.
- Leftwich, A. (1994, April). Governance, the State and the Politics of Development. *Development and Change*, 25(2), 363-386.
- Leftwich, A. (2011, July 1). Developmental States, Effective States, and Poverty Reduction: The Primacy of Politics. *Indian Journal of Human Development*, 5(2), 387-411.
- Leite, E.-C. (2010). Evaluation et communication des risques environnementaux liés au transport informel en Afrique: Le cas des taxis-motos. Dans J. O. Igué, K. Fodouop, & J. Aloko N'uessan, *L'armature du développement en Afrique: Industries, Transports et communication* (Vol. 6, pp. 189-200). Paris, France: Editions Karthala.
- Lemonnier, P. (1990). *Guerres et festins: paix, échanges et compétitions dans les highlands de la Nouvelle Guinée*. Paris, France: Maison des Sciences de l'Homme.
- Lindell, I. (2009). "Glocal" movements: Place, Struggles and transnational by informal workers. *Geografiska Annaler: serie B, Human geography*, 2(91), 123-136.
- Lindell, I. (2010a). *Africa's Informal Workers, Collective Agency, Alliances and Transnational Organizing in Urban Africa*. London: Zed Books.
- Lindell, I. (2010b). Between Exit and Voice: Informality and the Spaces of Popular Agency. *African Studies Quarterly*, XI(2 et 3), 1-11.
- Lipsky, M. (1980). *Street-level bureaucracy: Dilemmas of the individual in public services*. New-York: Russell Sage Foundation.
- Logan, C. (2008). Traditional Leaders in Modern Africa: Can Democracy and the Chief Co-Exist? *Afrobarometer Working Paper*, 93.
- Long, N. (1994, Juillet). Du paradigme perdu au paradigme... retrouvé ? Pour une sociologie du développement orientée vers les acteurs. *Bulletin de l'APAD*. (APAD, Éd.)

- Lukes, S. (1973). *Power: A Radical View*. London: Macmillan.
- MacGaffey, J. (1988). *Entrepreneurs and Parasites: The Struggle for Indigenous Capitalism in Zaïre*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Madougou, S., Chigblo, P. S., Lawson, E., Yetognon, L., & Akue, A. H. (2016, Avril). Incidence et impacts des accidents de la voie publique chez les conducteurs de taxi-moto en milieu tropical. *Revue de Chirurgie Orthopédique Traumatologie*, 102(2), 211-214.
- Maldonado, C. (1994). Rompre l'isolement: une expérience d'appui aux petits producteurs du Bénin. *Développement et gestion des entreprises*(1), pp. 1-20.
- Maldonado, C., Cassehouin, C. H., & Moustapha, D. M. (1996). *Analyse des résultats de l'enquête des unités économiques du secteur informel urbain au Bénin*. PNUD-INSAE-BIT. Genève: BIT.
- Mama, D., Dimon, B., Aina, M., Adoukpe, J., Ahomadégbe, M., Youssao, A., . . . Moudachirou, M. (2013, February). Transport urbain au Benin et pollution atmosphérique: évaluation quantitative de certains polluants chimiques de Cotonou. *International Journal of Biological and Chemical Sciences*, 1(7), 377-386.
- Marchais, G. (2009). Règles publiques, règles privées : les taxis-motos au Bénin. *L'économie politique*, 1(41), 59-68.
- Mauss, M. (1925). Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques. *Année Sociologique*, Nouvelle série, Tome I (1923-1924), pp. 30-186.
- Mbaye, A. A., Benjamin, N. C., & Gueye, F. (2017). The Interplay Between Formal and Informal Firms and Its Implications on Jobs in Francophone Africa: Case Studies of Senegal and Benin. Dans A. Polese, C. Williams, I. Horodnic, & P. Bejakovic, *The Informal Economy in Global Perspective. International Political Economy Series* (pp. 213-231). Palgrave Macmillan, Cham.
- Meagher, K. (2010). The politics of vulnerability: exit, voice and capture in three Nigerian informal manufacturing clusters. Dans I. Lindell, & I. Lindell (Éd.), *Africa's informal workers. Collective agency, alliances and transnational organizing in urban Africa* (pp. 46-64). London- New York: Zed Books.
- Medard, J.-F. (1987). Charles Njonjo: portrait d'un "Big-Man" au Kenya. Dans E. Terray, *L'Etat contemporain en Afrique*. Paris: L'Harmattan.
- Medard, J.-F. (1992, Janvier 1). Le "Big Man" en Afrique: esquisse d'une analyse du politicien entrepreneur. *Année sociologique*, 167-192.
- Mitlin, D., & Satterthwaite, D. (2004). *Empowering Squatter Citizen: Local Government, Civil Society and Urban Poverty Reduction*. (D. Mitlin, & D. Satterthwaite, Éd.) London, UK and USA: Earthscan.
- Moody, K. (2005). Toward an international socialmovement unionism. Dans L. Amore, & L. Amore (Éd.), *The Global Resistance Reader*. London; New York: Routledge.
- Morin, E. (1969). *La rumeur d'orléans* (éd. édition complétée avec La rumeur d'Amiens). Paris: Editions du Seuil.
- Munck, R. (2004). Globalization, labor and the "Polanyi problem". *Labor History*, III(45).
- Mutiso, W., & Behrens, R. (2011, July 11-14). Boda Boda' Bicycle Taxis and their Role in Urban Transport Systems: Case Studies of Kisumu and Nakuru, Kenya. *30th*

- Southern African Transport Conference (SATC 2011)*. Pretoria, South Africa: Document Transformation Technologies cc.
- Neuveu, E. (2015). *Sociologie des mouvements sociaux* (éd. 6e édition). Paris, France: La Découverte.
- Nguegang, T. R. (2015, Avril). Entrepreneurs-politiciens et populations locales au Cameroun. Entre clientélisme et échanges mutuels. *Cahiers d'études africaines*, 220, 811-836.
- Nikiéma, N. R. (2016, Février 27). *foad-mooc*. (A. U. Francophonie, Éd.) Consulté le Janvier 13, 2017, sur <http://www.foad-mooc.auf.org/>: <http://www.foad-mooc.auf.org/IMG/pdf/chapitre1.pdf>
- Noiriel, G. (2006). *Introduction à la socio-histoire*. Paris: La Découverte, Collection Repères
- Nugent, P. (1995). *Big Men, Small Boys and Politics in Ghana: Power, Ideology and the Burden of History, 1982-1994*. (P. Nugent, Éd.) London and New-York: Printer.
- OIT. (2002). Conférence internationale du Travail, 90ème session. *Compte rendu des travaux*, II, p. 53. Genève.
- OIT. (2013). *Economie informelle et travail décent : guide de ressources sur les politiques, soutenir les transitions vers la formalité*. ILO, Département des politiques de l'emploi. Genève: International Labour Office.
- OMS. (2015). *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*. Département Prise en charge des maladies non transmissibles, handicap et prévention de la violence et des traumatismes (NVI). Genève: WHO.
- Obadaré, E., & Willems, W. (2014). *Civic Agency in Africa: Arts of resistance in the 21st Century*. (J. currey, Trad.) Obadaré E.; Willems W.
- Observatoire du Changement Social. (2014). *Rapport sur le profil social national édition 2014: "Commercialisation de l'essence dans le secteur informel au Bénin: analyse et enjeux"*. MDAEP. Cotonou: Observatoire du Changement Social.
- Olawo, K. W., Ochieng, I., Ombok, O. B., & Achieng, F. O. (2014). The effect of increased investment in Bodaboda business on economic empowerment of people in Kisumu west district. *European Journal of Business and Management*, 6(39), 177-184.
- Olivier de Sardan, J.-P. (1995). *Anthropologie et développement: Essai en socio-anthropologie du changement social*. Clamecy, France: APAD-KARTHALA.
- Olivier de Sardan, J.-P. (2003, Octobre). Enquête socio-anthropologique de terrain: Synthèse méthodologique et recommandations à l'usage des étudiants. *Etudes et Travaux*(13).
- Olivier de Sardan, J.-P. (2010). Développement, modes de gouvernance et normes pratiques (une approche socio-anthropologique). *Canadian Journal of Development Studies / Revue canadienne d'études du développement*, 5-20.
- Olivier de Sardan, J.-P. (2017). *La rigueur du qualitatif. Les contraintes empiriques de l'interprétation socio-anthropologique* (éd. 2e édition). Condé-sur-Noireau, France: Academia-Bruylant.
- Olson, M. (2011). *Logique de l'action collective*. (M. Levi, & P. Desmarez, Trads.) Bruxelles, Belgique: Editions de l'Université de Bruxelles.
- Organisation Mondiale de la Santé. (2015). *Communication et mobilisation sociale dans les campagnes de vaccination contre la fièvre jaune: 10 points basés sur l'expérience de terrain*. OMS. Genève: Service de production des documents de l'OMS.

- Ouassa Kouaro, M. (2014). Participation des conducteurs de taxi-moto à l'EIE de la pollution atmosphérique à Cotonou: entre leure et lueurs? *actes-des-colloques. Colloque International Bruxelles 2014* (pp. 1-7). Diaporama.
- Ouyi, B. (2016). Le secteur informel, une solution au problème d'emploi ? Les leçons d'une étude empirique auprès des conducteurs de taxi-motos. *Revue Cames*(Numéro 5), pp. 67-80.
- Pareto, V. (1917). *Traité de sociologie générale* (éd. 1re édition, 1917, 3e tirage français, 1968). Paris-Genève: Librairie Droz.
- Peraldi, M. (2018). Préface. Dans M. Rosenfeld, *Car connection: La filière euro-africaine de véhicules d'occasion* (p. 180). Paris: Editions Karthala.
- Prag, E. (2010). Women leaders and the sense of powers: clientelism and citizenship at the Dantokpa market in Cotonou, Benin. Dans I. Lindell, & N. A. Instute (Éd.), *Africa's informal workers: collective agency, alliances and transnational organizing in Urban Africa* (pp. 65-81). London - New-York: Zed Books.
- Quénot-Suarez, H. (2012). *Quand les embouteillages « créent » la ville. L'influence de la congestion sur la structure et l'économie urbaines à Accra (Ghana)*. IFRI, Programme Afrique subsaharienne. Bruxelles: IFRI.
- Rakotovololona, S. J. (2008). *Communication et mobilisation sociale pour un changement de comportement en eau, assainissement et hygiène*. Université d'Antananarivo/Faculté de Droit, d'Economie, de Gestion et de Sociologie, Département de Sociologie/Formation Professionnalisante en Travail Social et Développement. Antananarivo: Université d'Antananarivo.
- Rathbone, R. (2000). Nkrumah and the Chiefs: The Politics of Chieftaincy in Ghana 1951–60.
- Raynor, B. (2014). Informal Transportation in Uganda: A Case Study of the Boda Boda. (S. G. Institute, Éd.) *Independent Study Project (ISP) Collection*. 1923, p. 68.
- République du Bénin. (2010). *Programme Pays pour la promotion du Travail Décent au Bénin 2010 - 2015*. MTFP, OIT. Cotonou: MTFP.
- Ricardou, A., & Sestier, M. (2008). *Structuration de l'économie informelle urbaine au Bénin: Enquête sur le marché de Dantokpa*. CERDI, CIPB. Cotonou: CERDI.
- Rizzo, M. (2013). Informalisation and the end of trade unionism as we knew it? Dissenting remarks from a Tanzanian case study. *Review of African political Economy*, 40(136), 290-308.
- Rizzo, M. (2017). *Taken for a ride: Grounding neoliberalism, precarious labour, and public transport in an african metropolis*. Oxford, UK: Oxford University Press.
- Rosenfeld, M. (2018). *Car connection : La filière euro-africaine des véhicules d'occasion*. Paris: Editions Karthala.
- Ryklief, S. (2012). The informal economy in Africa. Dans S. J. Schurman, & E. A. E., *Trade union organizing in the informal economy: A review of the literature on organizing in Africa, Asia, Latin America, North América and Western, Central and Eastern Europe* (pp. 12-24). Cape-Town: Rutgers University.
- Sahabana, M. (2006, novembre 20-24). Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable. *Communication aux Secondes rencontres internationales CIDEGEF/Ville management Evolutions institutionnelles et*

- gouvernance dans le système de transports en Afrique Sub-Saharienne*, 15. Douala, Cameroun.
- Sahlins, M. D. (1963, April). Poor Man, Rich Man, Big-Man, Chief: Political Types in Melanesia and Polynesia. *Comparative Studies in Society and History*, 5(3), 285-303.
- Sanyal, B. (1991). Organizing the self-employed: The politics of the Urban Informal Sector. *International Labor Review*, 130(1), 39-56.
- Schurman, S. J., & Eaton, A. E. (2012). *Trade union organizing in the informal economy: A review of the literature on organizing in Africa, Asia, Latin America, North America and Western, Central and Eastern Europe*. USAID, Office of democracy and governance. Cape Town: Rutgers University.
- Scott, J. C. (1985). *Weapons of the weak : everyday forms of peasant resistance* (Vol. XXII). New Haven ; London: Yale University Press.
- Selwyn, B. (2007). Labour Process and Workers' Bargaining Power in Export Grape Production, North East Brazil. *Journal of Agrarian Change*, 7(4), 526–553.
- Sethuraman, S. V. (1981). *The urban informal sector in developing countries : employment, poverty and environment*. Geneva: ILO.
- Seznec, E., & Rozenn, L. S. (2016). *Le livre noir des syndicats*. Paris, France: Robert Laffont.
- Silver, B. J. (2003). *Forces of Labor: Workers' Movements and Globalization since 1870*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Sohouenou, M. E. (2001). *L'encadrement juridique de l'aménagement des villes face aux défis de l'explosion urbaine en République du Bénin*. Université François Rabelais - Tours, Ecole doctorale: Sciences de l'homme et de la société. Tours: Université François Rabelais - Tours.
- Sopranzetti, C. (2013). *The Owners of the Map: motorcycle taxi drivers, mobility, and politics in Bangkok*. Harvard University, Department of Anthropology. Cambridge, MA: Digital Access to Scholarship at Harvard.
- Soton, A., Djaton, K., Houndébaso, O., & Kohossi, L. (2004). *Etude sur la couverture sanitaire en République du Bénin: point de la situation et perspectives à l'horizon 2025*. MEHU, DAT. Cotonou: DAT.
- Soulé, B. G., & Kokou, K. (2008, septembre). Rôle et viabilité du secteur de transport marchand des engins à deux roues en Afrique de l'Ouest: Cas de quelques villes du Bénin et du Togo. *Economie Régionale*(6), p. 108.
- Standing, G. (2011). *The Precariat: The New Dangerous Class*. London, UK: Bloomsbury academic. London, UK: Bloomsbury academic.
- Tarrow, S. (1989). *Democracy and disorder. Protest and politics in Italy, 1965-1975*. New-York: Clarendon press of Oxford university press.
- Thuillier-Cerdan, C., & Bricas, N. (1998). *La consommation et la distribution alimentaire à Cotonou (Bénin)* (éd. EC0796F). (e.-L. Ndiaye, & D. Lasserre, Trads.) Montpellier, France: CIRAD, FAO.
- Togbe, M. B. (2020). Chapitre VI: Pourquoi les politiques de régulation ne parviennent-elles pas à résoudre les problèmes de circulation des zémidjan à Cotonou au Bénin? Dans I. J. Kassi-Djodjo, *Se déplacer dans les métropoles africaines* (p. 192). L'Harmattan Côte-d'Ivoire.

- Tossou, C. A. (1993). *Acteurs et enjeux des transports urbains informels taxi-auto et taxi-moto au Bénin*. Bureau International du Travail, Département du développement des entreprises et des coopératives. Genève: Micro-entreprises et secteur informel.
- Toulabor, C. (2012). Les Nana Benz de Lomé. Mutations d'une bourgeoisie compradore, entre heur et décadence. *Afrique contemporaine*, 244(4), 69-80.
- Touré, A. (1985). *Les petits métiers à Abidjan: L'imagination au secours de la conjoncture*. Paris: Karthala.
- UN-ESCWA. (2018, Avril 13-15). Measuring informal sector and informal employment. *National workshop on informal employment and informal sector data collection: strategy, tools and advocacy*. Amman: <https://slideplayer.com/slide/14880637/>.
- UNSTB. (2009). *35 ans de lutte ouvrière*. Cotonou, Bénin: UNSTB.
- Valodia, I., & Francis, D. (2020). Tax and the informal economy: Lessons from South Africa. Dans M. Chen, & F. Carré, *The informal economy revisited examining the past, envisioning the future* (éd. First published, pp. 92-97). London and New-York: Chen, Martha; Carré, Françoise .
- Van Campenhoudt, L., & Quivy, R. (2011). *Manuel de recherche en sciences sociales* (éd. 4e édition). Paris, France: Dunod.
- Van Kessel, I., & Barbara, O. (1997). One Chief, One Vote: The Revival of Traditional Authorities in Post-Apartheid South Africa. *African Affairs*, 385(96), 561–85.
- Van de Walle, N. (2007). Meet the New Boss, Same as the Old Boss? The Evolution of Political Clientelism in Africa. Dans H. Kitschelt, & S. Wilkinson, *Patrons, Clients and Policies*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Wagner, A.-C. (2016, Février 1). « Champ ». (P. Serge, Éd.) *Les 100 mots de la sociologie*, pp. 50-51. Consulté le Novembre 18, 2019, sur Les 100 mots de la sociologie: <http://journals.openedition.org/sociologie/3206>
- Walther, R. (2006). *La formation professionnelle en secteur informel, Rapport sur l'enquête de terrain au Bénin*. Paris: AFD.
- Waterman, P. (1999.). The New Social Unionism: A New Union Model for a New World Order. Dans R. Munck, P. Waterman, R. Munck, & P. Waterman (Éds.), *Order, Labour Worldwide in the Era of Globalization: Alternative Union Models in the New World*. Houndmills: Palgrave.
- Waterman, P. (2001). Trade Union Internationalism in the Age of Seattle. *Antipode*, 33(3), 312-36.
- Wright, E. O. (2000). *Class Counts*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Yedomon, B. (2016). Travail informel au Bénin: Expositions professionnelles et conséquences sanitaires chez les forgerons-ferblantiers à Cotonou. Limoges, France: Université de Limoges.
- Zomalhèto, Z., Mikponhoué, R. C., Wanvoègbe, A., Adikpéto, I., & Ayélo, P. (2019). Prévalence et facteurs associés à la lombalgie chez les conducteurs de taxi moto à Porto-Novo (Bénin). *Pan African Medical Journal*, 32(1).

ANNEXES

Guide d'entretien approfondi des zémidjan (leader et conducteur individuel)

0. Introduction

- *Présentation*
- *Confirmation du profil sociologique de l'enquêté*
- *Consentement éclairé de participation de l'enquêté*

1. Identification des intervenants et des interventions dans la dynamique organisationnelle des Zémidjan

- *Histoire sociale du zémidjan*
- *Historique des organisations de zémidjan*
- *processus de création des organisations*
- *processus de mobilisation des membres*
- *catégorisation des responsables d'organisations (Profil, trajectoire, etc.)*
- *Identifier les pôles de décision (les leaders réels) au niveau de ces organisations*

2. Expériences de politiques (décisions ou interventions) influencées par les organisations de zémidjan

- *Répertorier les politiques influencées par les zémidjan ou leurs organisations*
- *Recueillir la perception de l'influence selon les organisations de zémidjan*
- *Examiner les stratégies d'influence utilisées (coalitions mis en place avec d'autres organisations, d'autres acteurs ou seule)*
- *Apprécier les résultats obtenus avec ces stratégies*
- *Déterminer les acteurs impliqués dans la stratégie et le rôle/utilité de chacun d'eux*
- *Recueillir l'appréciation des acteurs sur l'efficacité des stratégies en pratiques*
- *Identifier les centres de prise de décisions (arènes)*
- *Décrire le processus de participation les leaders d'organisation aux instances de décision*
- *Identifier les autres acteurs (internes et externes) intervenant dans les arènes de prise de décision*

3. Questions courantes sur lesquelles les organisations de zémidjan ont de l'influence

- *Inventorier les questions sur lesquelles ces travailleurs ou leurs organisations ont d'influence*
- *Examiner les facteurs internes et externes favorables à ces influences*
- *Examiner les facteurs internes et externes défavorables à ces influences*
- *Décrire les processus de mise en agenda de ces questions*

4. Quelles sont les politiques publiques formulées à l'endroit des zémidjans

- *Recenser les politiques mises en œuvres à l'endroit des zémidjans*
- *Identifier les acteurs impliqués dans l'élaboration (conception) des politiques*
- *Identifier les acteurs impliqués dans la mise en œuvre et leurs rôles*
- *Déterminer la nature du processus (participatif ou non ; décrire les différentes étapes si possible)*

5. Articulations possibles entre les organisations de *zémidjan*, les syndicats, les partis politiques, les OSC, les TFFs et autres partenaires stratégiques en vue d'influence de politiques publiques

- *Identifier les obstacles à l'initiative collective*
- *Identifier atouts favorables à l'initiative collective*
- *Déterminer les implications liées à un engagement collectif pour le travail décent sur les agendas et stratégies des syndicats*
- *Déterminer les implications liées à un engagement collectif pour le travail décent sur les agendas des organisations et des autres partenaires sociaux*
- *Déterminer les implications liées à un engagement collectif pour le travail décent sur le programme d'action du gouvernement*

Merci pour votre participation à notre recherche

Guide d'entretien approfondi des gouvernants (décideurs politiques, administratifs, Partenaires Techniques et Financiers)

0. Introduction

- *Présentation*
- *Confirmation du profil sociologique de l'enquêté*
- *Consentement éclairé de participation de l'enquêté*

1. Expériences de politiques (décisions ou interventions) influencées par les organisations de zémidjan

- *Répertorier les politiques influencées par les zémidjan ou leurs organisations*
- *Recueillir la perception de l'influence selon le groupe cible de l'enquêté*
- *Examiner les stratégies d'influence utilisées (coalitions mis en place avec d'autres organisations, d'autres acteurs ou seule)*
- *Apprécier les résultats obtenus avec ces stratégies*
- *Déterminer les acteurs impliqués dans la stratégie et le rôle/utilité de chacun d'eux*
- *Recueillir l'appréciation du groupe cible de l'enquêté sur l'efficacité des stratégies en pratiques*
- *Identifier les centres de prise de décisions (arènes)*
- *Décrire le processus de participation les leaders d'organisation aux instances de décision*
- *Identifier les autres acteurs (internes et externes) intervenant dans les arènes de prise de décision*

2. Questions courantes sur lesquelles les zémidjan et leurs organisations ont de l'influence

- *Inventorier les questions sur lesquelles les zémidjan ou leurs organisations ont d'influence*
- *Examiner les facteurs internes et externes favorables à ces influences*
- *Examiner les facteurs internes et externes défavorables à ces influences*

3. Quelles sont les politiques publiques formulées à l'endroit des zémidjan

- *Recenser les politiques mises en œuvres à l'endroit des zémidjan*
- *Identifier les acteurs impliqués dans l'élaboration (conception) des politiques*
- *Identifier les acteurs impliqués dans la mise en œuvre et leurs rôles*
- *Déterminer la nature du processus (participatif ou non ; décrire les différentes étapes si possible)*

4. Articulations possibles entre organisations de zémidjan et le groupe cible de l'enquêté en vue d'influence de politiques publiques

- *Identifier les obstacles à l'initiative collective*
- *Identifier atouts favorables à l'initiative collective*
- *Déterminer les implications liées à un engagement collectif pour le travail décent sur les agendas et stratégies du groupe cible de l'enquêté*

Merci pour votre participation à notre recherche

Guide d'entretien du mapping exploratoire

0. Introduction

- Présentation
- Consentement

1. Identification de l'organisation

- Nom, année de création
- Type d'organisation (Nombre d'organisations affiliées)
- Nombre de travailleurs membres (s'il existe un mécanisme d'adhésion) ou sympathisants (estimation)
- Couverture géographique de l'organisation
 - o Niveau de représentation : communal, départemental, national

2. Type de relations avec les organisations de travailleurs

- Relation structurelle
 - o *Stratégie 1 : Syndicats essayant d'élargir leur nombre d'adhérents par l'inclusion des travailleurs informels*
 - o *Stratégie 3 : affiliation d'association de travailleurs informels*
- Relation non structurelle
 - o *Stratégie 2 : coopération entre syndicat et association de travailleurs informels pour des actions ad hoc*
 - o *Stratégie 4 : travailleurs informels qui s'organisent en Association sans le soutien de syndicat*
- Début de l'affiliation/ coopération
 - o Quand ? (date)
 - o Avec qui ? (organisations partenaires)
 - o Bref : pourquoi cette stratégie ?

3. Profil des travailleurs/associations de l'informel

- Travailleurs indépendant (patron à leur propre compte)
- Travailleurs travaillant pour un patron
- Autres catégories de travailleurs
- Localités de base des associations / travailleurs de l'informel (partiel ou général)

4. Conclusion

- Contacts des responsables ou représentants des associations ou groupement de travailleurs partenaires
- Remerciements

CURRICULUM VITAE

Kassim Assouma was born on 17 August 1979 in Ouidah (Benin Republic). He obtained his bachelor and master degree in geography from 01.09.2000 to 17.01.2007 at the Faculty of Arts and Human Sciences (FLASH) of the Abomey-Calavi University (Benin Republic) and another master degree in Demography and Urban Studies from 03.09.2007 to 23.12.2008 at the Centre for Training and Research on Populations (CEFORP) of the Abomey-Calavi University.

Kassim subsequently engaged in a professional research career. From 2008, he has held various positions in research programs and institutions in Benin, such as Project OUEME 2025, CEFORP and IREEP. He has worked on diverse themes related to population dynamics, and more recently particularly on policy and governance issues.

In 2014, he joined the ASCL as a Junior Researcher in the NWO-funded project, "Increasing Political Leverage of Informal and Formal Workers' Organisations for Inclusive Development: The cases of Ghana and Benin". He subsequently entered into a PhD trajectory with the Institute of Cultural Anthropology and Development Sociology / African Studies Centre Leiden at Leiden University.

Alongside his PhD thesis entitled " Informal economy actors in the political arena: the strategic use of political space by taxi-motorcycle drivers in Benin", he is the author of several publications on the informal economy and the processes within and around it. With his work, he provides policy support to several national and international institutions involved in the informal economy in Benin and in the sub-region: trade unions, associations of informal workers, the National Council for Social Dialogue (CNDS), the Friedrich Ebert Stiftung, CNV Internationaal, CSI-Africa, BIT, ITC-ILO, Economic and Social Council of Benin, etc.

Version française

Kassim Assouma est né le 17 Août 1979 à Ouidah en République du Bénin. Il a obtenu la Licence et la maîtrise en géographie du 01.09.2000 au 17.01.2007 à la Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines (FLASH) et un Diplôme d'Études Supérieures Spécialisées (DESS) en Populations et Dynamiques Urbaines du

03.09.2007 au 23.12.2008 au Centre de Formation et de Recherche en matière de Populations (CEFORP) de l'Université d'Abomey-Calavi au Bénin.

Kassim s'est engagé ensuite dans une carrière professionnelle de chercheur. A partir de 2008, il a occupé différentes positions dans des programmes et institutions de recherche au Bénin tels que le Project OUEME 2025, le CEFORP et l'IREEP. Il a travaillé sur diverses thématiques en lien avec les dynamiques de populations mais récemment plus particulièrement sur les questions de politique et gouvernance.

En 2014, il a rejoint le Centre d'Etudes Africaines de Leiden en tant que Junior-Researcher sur le projet "Increasing Political Leverage of Informal and Formal Workers' Organisations for Inclusive Development: The cases of Ghana and Benin", financé par NWO. Il a entamé un PhD à l'Institut d'Anthropologie Culturelle et de Sociologie de développement / Centre des Études Africaines de l'Université de Leiden.

En marge de son sujet intitulé " Les acteurs de l'économie informelle dans l'arène politique : l'utilisation stratégique de l'espace politique par les taxis-motos au Bénin", il a publié plusieurs travaux sur l'économie informelle et les dynamiques processuelles interne et autour. A partir de ses travaux, il fournit un appui technique à plusieurs institutions nationales et internationales qui interviennent dans l'économie informelle au Bénin et dans la sous-région : organisations des travailleurs informels, confédérations syndicales, Conseil National du Dialogue Social (CNDS), Fondation Friedrich Ebert, CNV Internationaal, CSI-Africa, BIT, CIF-OIT, Conseil Économique et Social du Bénin, etc.

Les recherches sur les dynamiques des acteurs de l'économie informelle ont jusqu'à présent peu approfondi l'analyse des engagements politiques de ces acteurs et ses implications sur leurs conditions sociale et professionnelle. La présente thèse vise à réduire ce déficit par sa contribution empirique à l'étude de la vie sociale et politique des travailleurs informels dans les pays du Sud, à partir de l'exploration du monde des taxis-motos « *zémidjan* » au Bénin. Elle engage donc la problématique vers des dimensions autres qu'économique, environnementale, sanitaire ainsi que celle de mobilité urbaine, déjà bien couvertes.

La méthodologie adoptée est une recherche ethnographique combinant différentes approches. Elle a mobilisé une variété de sources pour comparer les dynamiques associatives et politiques des *zémidjan* dans différentes villes (Cotonou, Parakou, Natitingou et Kandi). Les analyses et interprétations du matériau empirique ont été en perspective avec une littérature approfondie sur le taxi-moto en Afrique et au-delà. Le cadre théorique a été une approche historisante focalisée sur l'*agency* des *zémidjan*, c'est-à-dire leur capacité d'agir dans un contexte social, économique et politique, qui leur offre des opportunités mais également pose des limites.

La préoccupation centrale de la recherche a été d'expliquer la perception d'une non amélioration des conditions de travail et de vie par les acteurs de la corporation de *zémidjan* en dépit de l'utilisation stratégique de l'espace politique par le truchement des leaders de leurs diverses organisations. Deux hypothèses ont guidé les réflexions. Le premier postule que le déséquilibre des relations de pouvoir en défaveur des leaders d'organisations des *zémidjan* dans les instances de prise de décisions limite l'efficacité de l'action collective pour la concrétisation des aspirations communes à la corporation. Le second soutient que l'absence de démarche participative dans l'identification des questions centrales aux actions collectives des *zémidjan* dessert la priorisation des aspirations profondes communes aux membres et aux leaders dans les cadres de négociations des initiatives collectives les plus influentes.

Les principaux résultats montrent que malgré leurs efforts d'accès à certaines instances, la capacité d'influence des leaders dans les instances de prise de décisions est limitée par leur importance en nombre et leurs positions. Mais, cela ne doit pas occulter que les initiatives collectives des *zémidjan* ont apporté des améliorations significatives à la corporation au fil du temps. Les acquis probants obtenus sont liés aux conditions d'exercice de l'activité alors que leurs véritables préoccupations sont liées à la connotation négative du statut du *zémidjan* qui en fait une « profession par défaut ». Ce résultat offre un nouveau regard sur leurs discours d'insatisfaction en précisant qu'il se réfère à la non prise en compte de leur aspiration profonde de se doter d'un statut social valorisant par la reconversion professionnelle.

En outre, il a été démontré que les pratiques d'influence politique chez les *zémidjan* ne procèdent pas par une démarche inclusive au sein des organisations. L'institutionnalisation de la corporation a conféré aux leaders une position d'élite ayant à charge le rôle de courtiers avec d'autres acteurs sociaux pertinents au profit de leurs organisations. Mais, l'utilisation rentière de cette position fait de certains leaders des « entrepreneurs corporatistes ». Ceux-ci arrivent à concrétiser pour eux-mêmes l'aspiration de changement de statut social, qui est un but collectif difficile à atteindre, avec les ressources accumulées par leur position pour des intérêts privés. Ceci renforce l'idée d'un gain différentiel dans l'engagement selon qu'on soit leader ou simple membre et participe à la récrimination de clientélisme au sein de la corporation.

Par ses analyses, cette thèse a apporté d'importantes contributions sur des processus peu étudiés de l'économie informelle tels que la professionnalisation, la structuration corporative par le bas, le clientélisme multidimensionnel, ainsi que les contraintes et opportunités de l'influence politique des travailleurs informels dans des contextes comme ceux du Bénin.

Mots clés : économie informelle, taxi-moto 'zémidjan', leaders, influence politique, Bénin.

Kassim Assouma est né le 17 Août 1979 à Ouidah en République du Bénin. Il a obtenu la licence et la maîtrise en géographie à la Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines (FLASH) et un Diplôme d'Études Supérieures Spécialisées (DESS) en Populations et Dynamiques Urbaines au Centre de Formation et de Recherche en matière de Populations (CEFOP) de l'Université d'Abomey-Calavi au Bénin.

Kassim s'est engagé ensuite dans une carrière professionnelle de chercheur. A partir de 2008, il a occupé différentes positions dans des programmes et institutions de recherche au Bénin tels que le Projet OUEME 2025, le CEFOP et l'IREEP. Il a travaillé sur diverses thématiques en lien avec les dynamiques de populations mais récemment plus particulièrement sur les questions de politique et gouvernance.

En 2014, il a rejoint le Centre d'Études Africaines de Leiden en tant que Junior-Researcher sur le projet "*Increasing Political Leverage of Informal and Formal Workers' Organisations for Inclusive Development: The cases of Ghana and Benin*", financé par NWO. Il a entamé un PhD à l'Institut d'Anthropologie Culturelle et de Sociologie de développement / Centre des Études Africaines de l'Université de Leiden.