



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).

**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)<sup>4</sup>.

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 *oléyah*. 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* (Quénou-Suarez, 2012). L'amplification des *motards* apparus vers 2007 à Kinshasa<sup>5</sup> 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*<sup>6</sup> vient de la région de l'Ouémé où l'activité a ses origines. Elle est aussi

---

<sup>4</sup> In Diaz-Olvera et al, 2016.

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

<sup>6</sup> 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 « *kékênon* » 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 pays<sup>7</sup>. 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*<sup>8</sup>. 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*"<sup>9</sup> 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 profession<sup>10</sup>. 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*"<sup>11</sup> tandis que Aurlus Mabelé et Harmony<sup>12</sup> 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)*"<sup>13</sup> à l'honneur des taxis-motos de la bande côtière allant de Lomé (Togo) à Lagos (Nigéria), en passant par Cotonou (Bénin).

---

<sup>7</sup> 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. »

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

<sup>9</sup> [https://www.youtube.com/watch?v=H7l\\_vhEHy3s](https://www.youtube.com/watch?v=H7l_vhEHy3s) ; consulté le 17 novembre 2019 à 19 :41.

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

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

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

<sup>13</sup> <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-taxi<sup>14</sup>, « 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.

---

<sup>14</sup> 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'entretenir<sup>15</sup>, 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

---

<sup>15</sup> 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 »<sup>16</sup> 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 lendemain<sup>17</sup> 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

---

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

<sup>17</sup> 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 choix<sup>18</sup>. 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-moto<sup>19</sup>. 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 généralisée<sup>20</sup> 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

---

<sup>18</sup> 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.

<sup>19</sup> 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)

<sup>20</sup> 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](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 »<sup>21</sup>.

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

---

<sup>21</sup> 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 »<sup>22</sup> 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

---

<sup>22</sup> 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 civile<sup>23</sup>. 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).

---

<sup>23</sup> 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

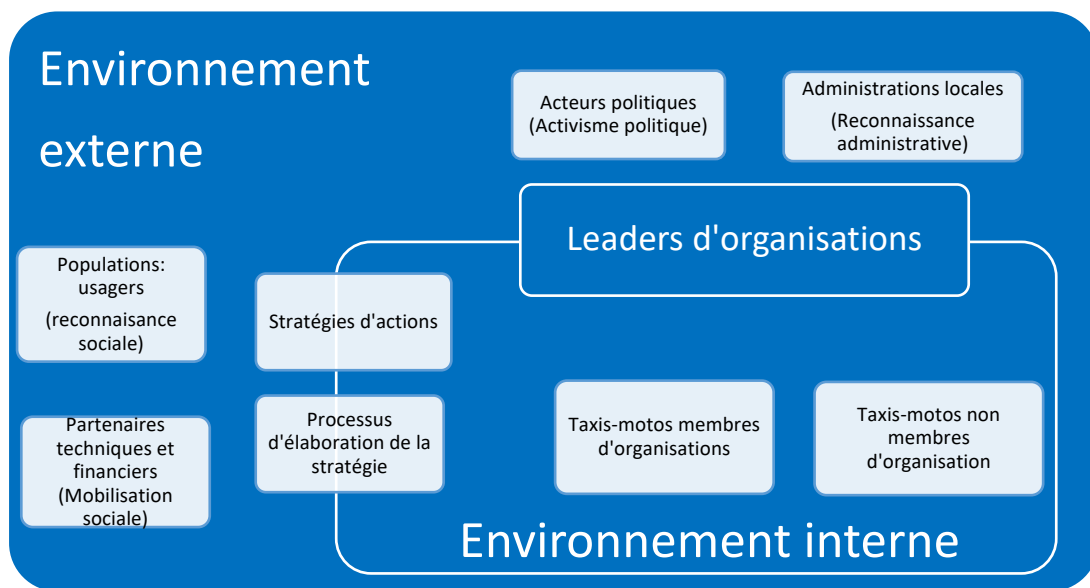
L'hypothèse centrale pour appréhender le postulat de départ s'inscrit dans l'approche *Human Agency* qui attribue aux leaders la capacité de trouver les moyens pour réussir à impacter positivement la condition de leurs membres dans leurs options stratégiques quelles que soient les contraintes (Long, 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, Vlaminc & 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*.