



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).

## **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 recherche<sup>24</sup> 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,

---

<sup>24</sup> 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)<sup>25</sup>, 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,

---

<sup>25</sup> 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<sup>ème</sup> 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)<sup>26</sup>. 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-

---

<sup>26</sup> 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, 2019<sup>27</sup> ; 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.

---

<sup>27</sup> 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 quartier<sup>28</sup> au clientélisme corporatiste (Prag, 2010 ; Meagher, 2010 ; Albert, 2007) en passant par des mouvements hybrides construits autour d'une variété

---

<sup>28</sup> 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)<sup>29</sup> : "*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)<sup>30</sup> 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

---

<sup>29</sup> La première édition de l'ouvrage a été publiée en 1989.

<sup>30</sup> 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'allochtones<sup>31</sup> 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

---

<sup>31</sup> 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 Ehebrecht & 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 recombinaison 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 CO<sup>2</sup> 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"<sup>32</sup> 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 (Quénot-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

---

<sup>32</sup> 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'appriovoisement 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<sup>ème</sup> 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.