



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

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

3.1. PRÉSENTATION DU CADRE DE LA RECHERCHE

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

3.1.1. Catégorisation dans le tissu urbain béninois

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.2. Défis du transport public urbain

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

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

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

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

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

3.2.1. Cadre de la démarche collective

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

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

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

3.2.2. Démarche spécifique axée sur le projet de thèse

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

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

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

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

3.2.3. Recherche documentaire

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

3.2.3.1. *Revue de la littérature scientifique*

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

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

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

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

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

3.2.3.2. Recherche de la littérature grise

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

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

3.2.3.3. Recherche d'archives

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

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

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

3.2.3.4. Dépouillement de presse

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

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

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

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

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

3.2.4. Travaux de terrain

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

3.2.4.1. Phase exploratoire

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

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

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

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

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

3.2.4.2. *Enquête de terrain proprement dite*

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

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

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

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

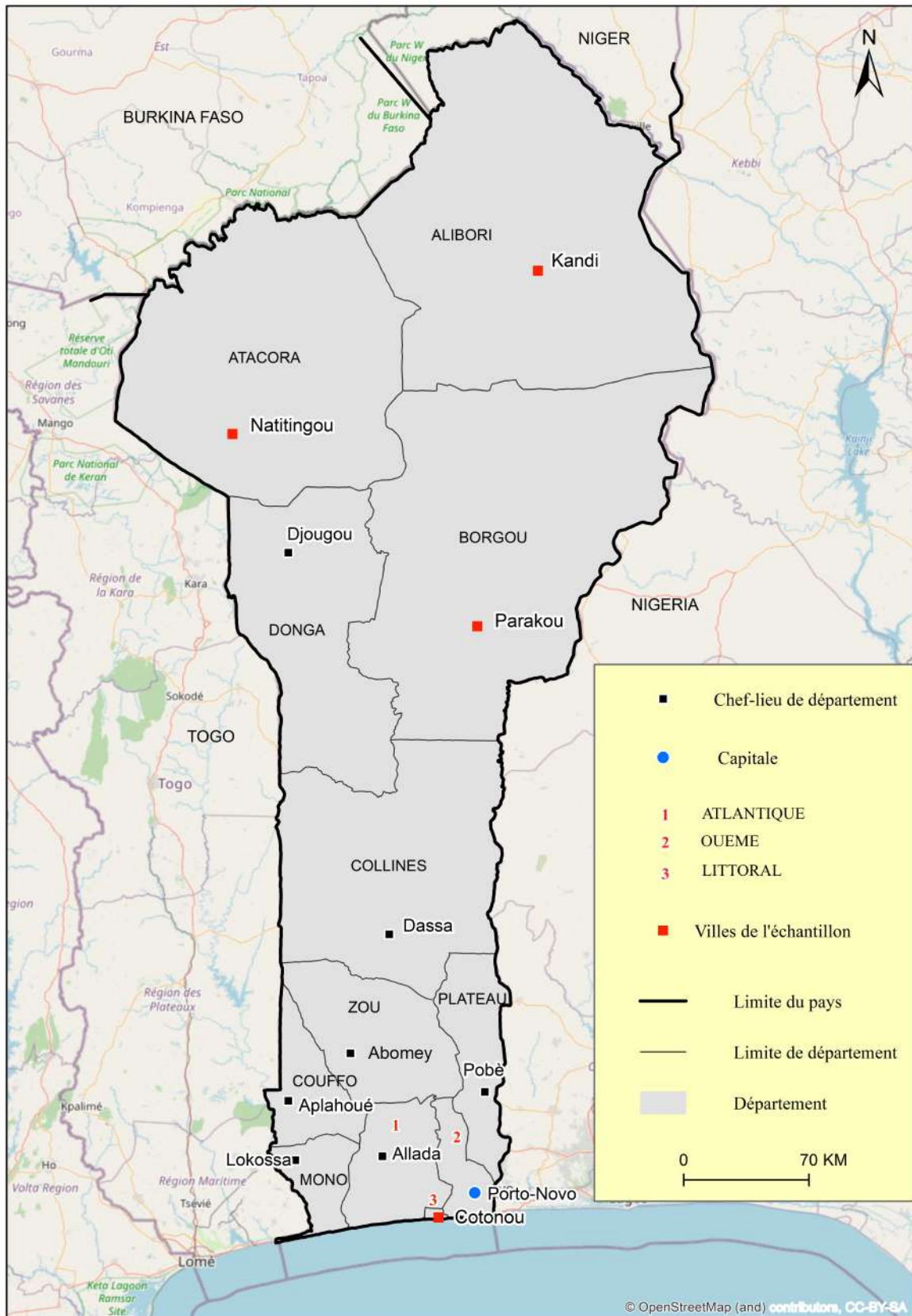
3.2.4.2.1. Constitution de l'échantillon

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

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

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

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



Sources: Cénatel, OSM, 2000

Mars 2022

Kassim ASSOUMA

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

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

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

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

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

3.2.4.2.1.2. Unités de recherche et sélection des cibles enquêtées

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

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

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

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

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

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

Tableau I: Liste des organisations de l'échantillon

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

Source : Travaux de terrain, 2018.

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

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

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

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

3.2.4.2.1.3. Taille de l'échantillon

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

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

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

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

Source : Travaux de terrain, 2019.

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

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

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

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

3.2.4.2.2.1. Observation

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

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

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

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

3.2.4.2.2.2. Entretiens non directifs

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

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

3.2.4.2.2.3. Interviews individuelles approfondies

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

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

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

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

3.2.4.2.2.4. Entretiens biographiques

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

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

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

3.2.4.2.2.5. Conversations informelles

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

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

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

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

3.2.4.2.2.6. Entretiens de groupes

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

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

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

3.2.4.2.2.7. Focus group discussion

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

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

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

3.2.4.2.2.8. Études de cas

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

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

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

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

3.2.4.2.3. Collecte de données secondaires

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

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

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

3.2.4.3. Conduite de l'enquête de terrain

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

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

3.2.5. Exploitation et analyse des données

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

3.2.5.1. *Traitement des données primaires*

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

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

3.2.5.2. *Analyse des données*

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

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

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

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

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

3.2.5.3. *Discussion des résultats préliminaires et rédaction de la thèse*

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

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

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

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

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

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