



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).

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



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

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

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

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

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

##### **4.1.1. Origines rurales du *taxi-kanan***

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

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

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

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

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

Dans le milieu des acteurs de taxi-moto dans la région de Cotonou et Porto-Novo, un nom est resté attaché à cette évolution. Jules Ahotin, originaire d'Adjarra, est considéré par ses pairs comme le premier à avoir eu l'initiative d'utiliser une moto en remplacement de la bicyclette. La légende raconte que l'intéressé était dans des activités transfrontalières entre le Bénin et le Nigéria. Suite à la perception d'une tontine<sup>38</sup>, il a acquis une moto Yamaha 100 à des fins d'utilisation commerciale. Le premier passager dame qu'il a transporté, arrivée à destination, a fait des commentaires en langue locale *goungbé* sur le rebondissement énergétique de la moto chaque fois que le conducteur donne un coup d'accélérateur. Elle aurait tenu les propos :

---

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

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

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

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

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

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

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

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

urbain du centre du pays, Abomey-Bohicon, et du pôle économique du septentrion, Parakou, étaient desservis sur leurs principales artères par les taxis-villes. Ces voitures deux chevaux de couleur jaune avec le capot et la malle arrière peints en vert constituaient la grande majorité du parc automobile des taxis-villes. À Cotonou, ils avaient été rejoints en 1978 dans la délivrance du service par les bus de la Société des Transports Provinciaux de l'Atlantique<sup>39</sup> (STPA). Ces bus de la société d'État de transport public avaient introduit la concurrence dans le transport urbain pour favoriser le déplacement à moindre coût. Cette concurrence n'a duré qu'une décennie puisque la STPA fit faillite et sa privatisation est intervenue en 1986 (Alonmadon & Apaloo, 2009). Cet événement marque définitivement le retrait de l'État de la délivrance du service public de transport dans toutes les villes. Les opérateurs privés de taxis-villes avaient repris l'entièreté du contrôle du service, excepté bien sûr à Porto-Novo.

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

---

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

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



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

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

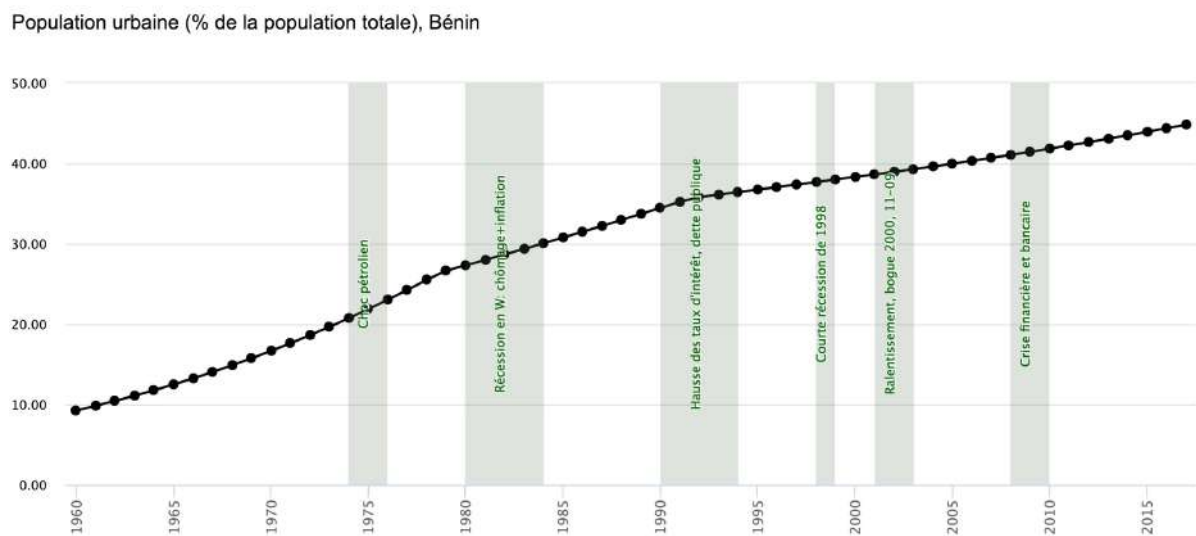
Une caractéristique majeure de cette conjoncture défavorable sans précédent a été la crise de l'emploi. À divers endroits de la sous-région, ses effets ont induit diverses adaptations de la main d'œuvre active. Le "petit peuple abidjanais", par exemple, a fait « montre d'une imagination extrêmement positive que les faits divers alimentés par quelques déviants ne sauraient remettre en cause » ; démontrant ainsi « la véracité de la maxime qui veut que la nécessité soit mère d'ingéniosité » (Touré, 1985 : 8). L'ingéniosité de la main d'œuvre informelle urbaine qui constitue la population de "petits débrouillards" s'est révélée à travers les petits métiers que constituent les activités de débrouille (Gourmelen & Le Roux, 2011 ; Touré, 1985). Quelque part d'autre, dans la ville de Kinshasa où la crise est devenue aigüe en se prolongeant sur plus d'une vingtaine d'années, la « débrouille et la sociabilité » représentent « le quotidien partagé entre la recherche d'un minimum vital et la recherche du bonheur » de la population urbaine<sup>41</sup>. À partir du champ de l'économie informelle, Ayimpam (2014) a appréhendé l'univers de débrouille qui est devenu chez les kinois un état d'esprit généralisé, un marqueur de l'identité citadine qui traverse tout l'espace social de la ville.

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

---

<sup>41</sup> Wautelet Jean-Marie, préface de Ayimpam S. (2014).

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



Source : Banque Mondiale, Perspective monde, date de consultation : 19/09/2018<sup>42</sup>

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

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

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

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

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

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

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

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

#### ***4.1.3.3. Zémidjan à la conquête de l'espace urbain***

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

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

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

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

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

#### *4.1.3.3.1. Difficile introduction du zémidjan dans la ville de Cotonou*

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

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

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

« Au début, comme ils ne voulaient pas qu'on prenne leurs clients ils nous chassaient quand on allait rester devant les parcs de taxis. Après leur syndicat demande aux policiers de nous arrêter comme on n'avait pas d'autorisation. On n'avait pas encore d'association donc on allait dans les VONS<sup>43</sup> pour chercher les clients »

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

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

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

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

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

---

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

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

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

#### 4.1.3.3.3. *Importation du taxi-moto à Natitingou*

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

### **4.2.1. Source alternative de revenus pour les travailleurs formels**

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

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

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

#### **4.2.2. Travailleurs formels dans la promotion du taxi-moto**

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

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

maximum de profit possible de l'activité. En reproduisant la pratique qui avait eu cours avec les taxis-villes (voir 4.1.3.1), le fonctionnaire achetait la moto et la confiait à un conducteur sur la base d'un contrat de location journalière. Le principe de base de la location est que le conducteur locataire vient prendre la moto tous les jours de travail à 6h00 du matin chez le propriétaire bailleur et le ramène en fin de journée à 18h00. Le locataire verse une redevance journalière nette moyenne de 1500 F CFA<sup>44</sup> au propriétaire. Son gain journalier est le surplus qui se dégage de sa recette après avoir défalqué la redevance du bailleur, les frais de carburation de la journée et les frais de petits entretiens de la moto. La réparation des grandes pannes est à la charge du propriétaire. À la fin de la journée de travail du conducteur locataire, le fonctionnaire bailleur prend le relais en début de soirée et exerce l'activité nuitamment avec la même moto. La quatrième logique est celle qui a perduré. Elle a été embrassée même par les fonctionnaires qui n'avaient jamais pratiqué le *zémidjan*. Par imitation de la pratique qui prévalait à Porto-Novo, les fonctionnaires achetaient les marques de moto appropriées qu'ils confiaient à des conducteurs spécialisés du *zémidjan* par divers types de contrats. Ainsi, ils recouvrent dans un temps relativement court (18 mois à deux ans) leurs investissements et font des marges de bénéfices très avantageuses.

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

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

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

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

---

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

1991 – mars 1996), Nicéphore Soglo, et les partenaires au développement louaient les bons significatifs d'amélioration des indicateurs macro-économiques qui étaient censés traduire la reprise économique du pays, la population active en attente d'un "véritable" emploi provenant de l'État ne ressentait elle, par contre, aucun changement significatif, et pour cause. La main d'œuvre moulée dans le mécanisme de l'accès à l'emploi de l'État providence n'était pas véritablement préparée à affronter le marché du travail dans le contexte du "libéralisme intégral" porté par le renouveau démocratique. Tout comme s'ils n'avaient pas conscience des implications de la nouvelle option de gouvernance du pays, les demandeurs d'emploi ne s'étaient pas accommodés de manière hâtive au nouveau fonctionnement du marché de travail. La liberté d'entreprendre pour travailler est plus fortement corrélée avec un régime libéral qu'avec un régime jacobin. Le désengagement progressif de l'État de plusieurs secteurs économiques entraînait la privatisation des sociétés publiques et parapubliques qui rallongeait sans cesse le rang des chômeurs. Les PAS qui permettaient les meilleures performances économiques célébrées maintiennent le gel du recrutement à la fonction publique. Les concours de recrutement de nouveaux agents dans les services publics n'ont véritablement repris que dans les années 2000 pour les secteurs sensibles comme l'enseignement et la santé. De plus, les statuts des nouvelles recrues n'accordent pas à tous la sécurité sociale qu'était présumée procurer le titre de fonctionnaire<sup>45</sup>. Les opportunités d'emploi sont réduites et le secteur privé de son côté n'a pas connu un développement substantiel pour suppléer au mutisme de la fonction publique par rapport à l'offre d'emploi.

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

publique, la profession de reconversion a été vite trouvée, d'autant que pour certains la crise était amorcée dans leur pays de provenance<sup>46</sup>.

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

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

« À la perception des droits, j'étais allé voir un ami gendarme pour partager avec lui l'idée que j'avais eu d'investir pour trouver un nouvel emploi au port. Mais, j'ai été fermement déconseillé par ce dernier qui répliqua aussitôt après m'avoir écouté : "Ils vont t'arnaquer et te tourner en rond ! Je vais t'envoyer vers mon frère qui travaille à Igolo<sup>47</sup>. Il va t'aider à acheter une moto Yamaha 100, qui est à la mode pour faire *zémidjan*. C'est dans le *zémidjan* que sont en train de se reconverter les fonctionnaires de l'État compressés ! C'est une activité qui marche." ; m'avait-il dit avec insistance. J'ai suivi ses conseils et je suis allé voir son frère qui m'a aidé à acquérir la moto Yamaha 100 toute neuve. Cela a coûté légèrement au-dessus de 150.000 FCFA. Ensuite, on n'a fait les formalités de dédouanement et tout le reste. C'est comme cela que je me suis

---

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

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

engagé dans le taxi-moto. »

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

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

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

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

#### **4.2.4. Prémices d'une professionnalisation du taxi-moto**

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

plaçant le capital initial pour l'acquisition de la moto<sup>48</sup>. Les effets conjugués de ces investissements ont participé à cette transformation en occupation professionnelle de l'activité.

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

## CONCLUSION DU CHAPITRE

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

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

---

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

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

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

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