



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

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

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

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

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

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

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

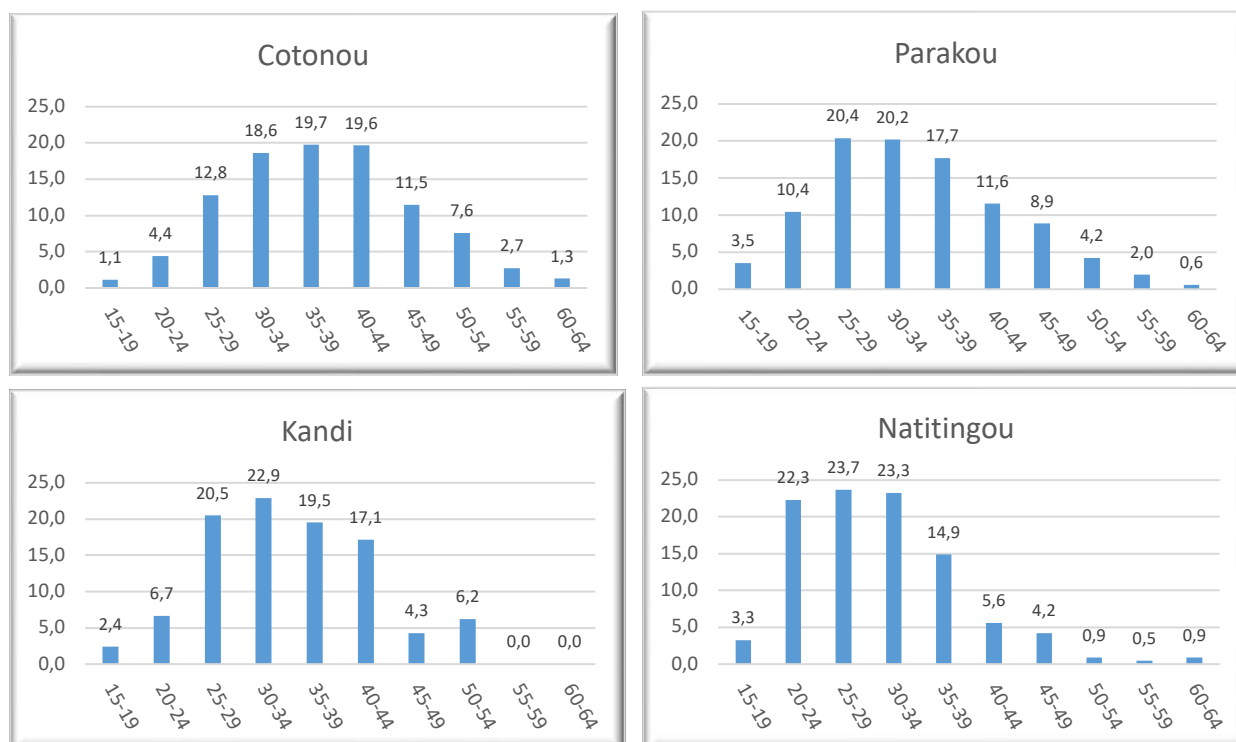
5.1. ZÉMIDJAN : SES ACTEURS ET SES ATTRIBUTS

5.1.1. Typologie des acteurs

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

5.1.1.1. Représentation des conducteurs suivant les classes d'âges

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



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

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

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

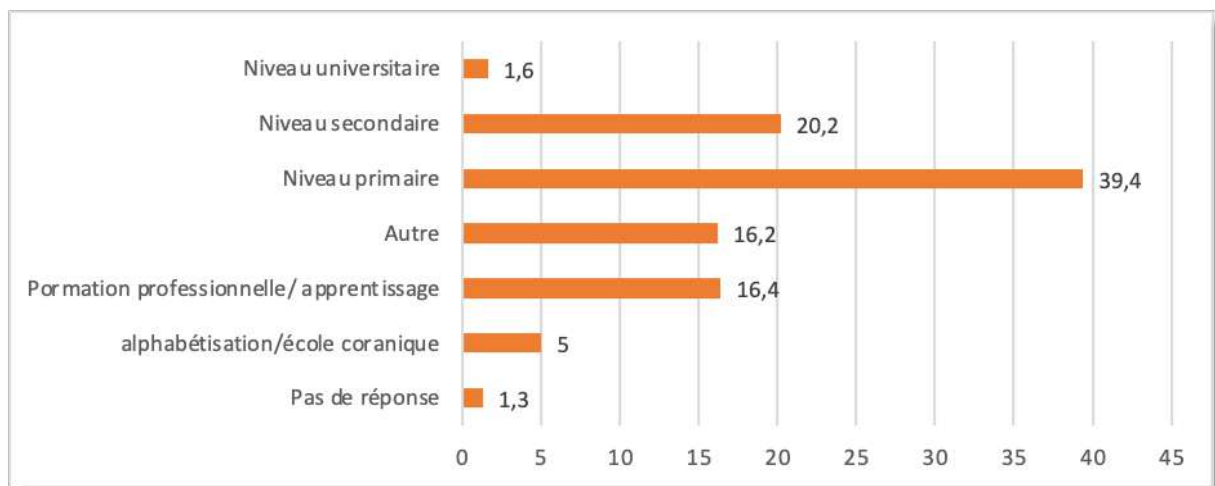
Samsou D., âgé de 24 ans et titulaire d'une licence de philosophie à l'Université d'Abomey-Calavi est conducteur de taxi-moto sur le parc Baobab à Kandi. De manière habituelle, le jeune étudiant durant son cursus universitaire parcourait les 628 kilomètres entre son université et sa ville natale lors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

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

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

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

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



Source : Données enquête DGAE, février 2018.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Sources : Assouma K., décembre 2018.

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

5.1.1.4. Indices de maintien des conducteurs dans l'activité

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

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

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

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

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

Source : Données enquête DGAE, février 2018

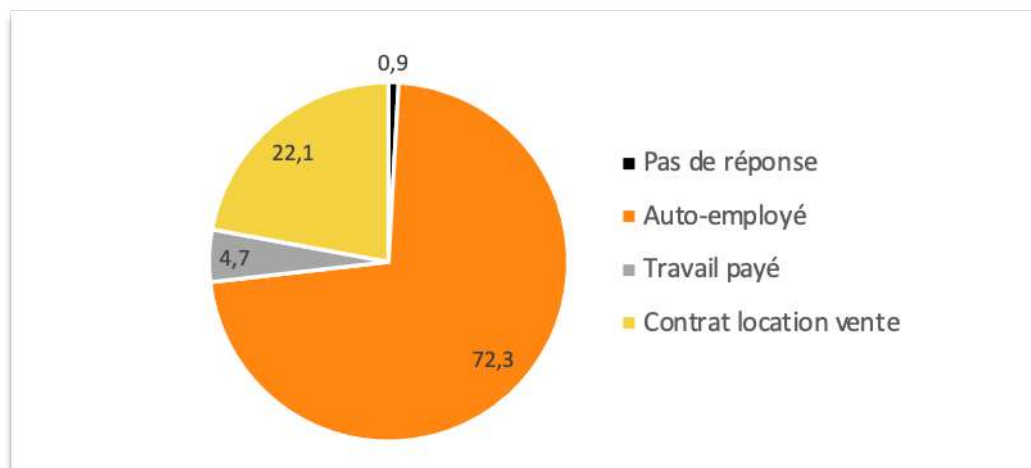
Si ces résultats peuvent être interprétés comme une forte proportion de maintien dans le taxi-moto après le seuil des deux ans, quels sont alors les mécanismes qui facilitent le maintien des acteurs dans la profession ?

5.1.1.5. Typologie des relations de travail

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

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

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



Source : Données enquête DGAE, février 2018.

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

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

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

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

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

5.1.1.6. Formalisation pratique des relations de travail

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

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

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

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

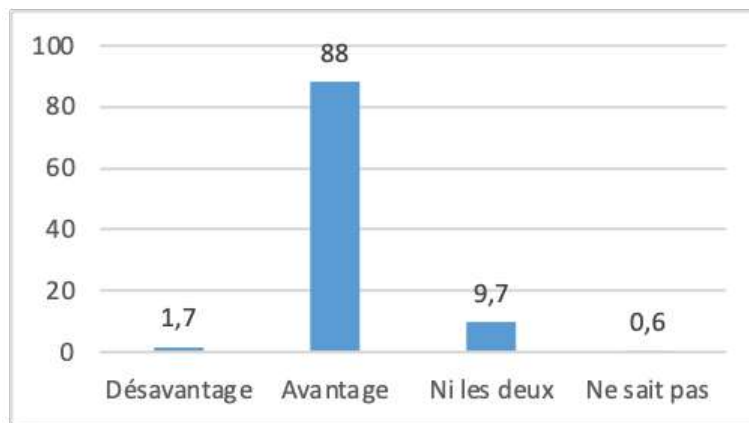
La relation de « contrat » ne présume pas que les risques que courent les parties engagées sont nuls ; même s'ils restent marginaux. Des propriétaires ont enregistré des pertes de moto par vol suite à une agression du conducteur ou par des accidents graves qui ont mis la moto hors d'usage ou encore par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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

5.1.1.7. *Travailleurs à temps partiels*

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

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

5.1.1.8. Gagne-pain et non simple activité de survie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1.2.1. *Identité construite autour de la moto*

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

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

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

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

Source : Données de terrain, Août 2016.

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

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

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

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

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

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

5.1.2.2. Offre de service de transport public de proximité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2. CONNEXIONS ÉCONOMIQUES AUX SECTEURS D'ACTIVITÉS CONNEXES

5.2.1. Développement du commerce international autour de la moto

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

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

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

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

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

5.2.2. Influence réciproque sur le commerce du carburant illicite

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2.3. Spécialisation de la mécanique-moto pour la maintenance

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

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

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

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

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

5.2.4. Autres métiers connexes

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

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

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

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

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

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

5.3. STIGMATISATION SOCIALE VÉCUE PAR LES ZÉMIDJAN

5.3.1. Héritage d'un statut professionnel stigmatisant

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

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

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

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

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

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

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

5.3.2. Regard négativement pesant de la société

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3.3. Regard introspectif peu valorisant des conducteurs

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

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

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

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

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

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

CONCLUSION DU CHAPITRE

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

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

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

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

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

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

