

Impact socioéconomique des “mototaxis” sur les populations de Bouaké (Côte d’Ivoire)

Akamel Meless Siméon, Maître-assistant

Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte d’Ivoire)

Accepted 10 June 2017, Available online 21 June 2017, Vol.5 (May/June 2017 issue)

Abstract

African people are faced with the problem of employment and unemployment. It is a very worrying situation that has interested many researchers as well. Those scholars have particularly sought to understand and explain the problem in different works through multiple theoretical approaches (economic, socioanthropological ...). In Côte d'Ivoire, despite the reassuring speeches on the state of the nation's financial health, people live in poverty. Bouaké is also not spared. The hypothesis of this city is eloquent enough : small trades abound in the city. Such is the case of the mototaxis, particularly observed in this commune, which is my field of investigation in the present paper. My research, both qualitative and quantitative identifies the economic and socio-cultural values of mototaxis' work. The study describes and analyzes also, situations of discomfort such as traffic accidents, aggressions. In view of social deviance, deconstruction of economic policy is essential.

Keywords: Unemployment, mototaxi, socioéconomical value, social deviance, deconstruction

Résumé

Les populations africaines sont confrontées à la question de l'emploi et du chômage. Cette situation d'inconfort a particulièrement préoccupé des chercheurs, qui ont tenté de la comprendre et l'expliquer dans différents travaux, au travers d'approches théoriques multiples (économique, socio-anthropologique...). En Côte d'Ivoire, malgré les discours rassurants sur l'état de santé financière du pays, les populations demeurent des “cancéreux économiques”. Bouaké n'y est également pas épargnée. L'hypothèse de cette commune est éloquent : les activités informelles sont légions dans la cité. Tel est le cas des “mototaxis”, observé dans cette commune, notre champ d'investigation. L'étude (qualitative et quantitative) a identifié les valeurs économique et socioculturelle de ladite activité. Elle a également décrit et analysé les situations d'inconfort (accidents de circulation, agressions...). Face aux déviations sociales, une déconstruction de la politique économique s'avère indispensable.

Mots-clés : Chômage, mototaxi, valeur socioéconomique, déviance sociale, déconstruction.

1. Introduction

Cet article s'intéresse au phénomène “mototaxis” et ses conséquences dans la ville de Bouaké. Depuis les indépendances, les pays africains ont essentiellement axé leur développement sur l'agriculture extensive. Avec la fluctuation des cours des matières premières sur le marché mondial, l'effondrement des économies a contraint les jeunes Etats, sous la pression des sempiternels donneurs de leçons (les impérialistes et leurs institutions)¹ à opter pour les politiques d'ajustements structurels, mesures impopulaires. Malheureusement cette thérapie visant à redynamiser les

pays a occasionné des licenciements de masse, le chômage, la pauvreté et leur corollaire les métiers informels. Sur la question, MALIKWISHA (2000) considère ce secteur comme une réponse populaire aux réalités du milieu, une adaptation aux problèmes de l'environnement économique et social. Cette situation doit amener les gens à prendre leur destin en main, en inventant les solutions appropriées aux problèmes qu'est le chômage et la pauvreté.

En Côte d'Ivoire, malgré la guerre des chiffres et le matraquage médiatique relatifs à la croissance économique, les populations ploient sous le poids du chômage et s'investissent dans le secteur informel. Si donc les activités informelles pullulent essentiellement dans les zones urbaines, Bouaké, ville du centre, ayant

¹ FMI, Banque Mondiale

connu dix années de crises sociopolitiques, et qui vit au rythme de la modernisation n'est pas épargnée. La paupérisation a contraint les jeunes particulièrement aux activités informelles, dont celle de mototaxis. Mais l'indiscipline des conducteurs a provoqué des situations d'inconforts, à savoir les surcharges, les accidents. C'est la justification de la thèse de TUBLU (2010). Au Togo, affirme-t-il, les "oleya" (mototaxis) sont à l'origine de nombreux accidents de la circulation. Cela s'explique par le fait que ce nouveau type de transport n'est pas réglementé. En clair il n'existe pas de lois pour contraindre les conducteurs à des obligations rigoureuses en matière de code de la route. Aussi les conducteurs ne disposent pas de permis de conduire, ni de casques C'est ainsi que nous portons particulièrement notre regard sur cette commune, ville fortement marquée par :

-la prolifération des mototaxis. Depuis la crise sociopolitique, le transport urbain a enregistré les engins à deux roues, qui desservent les quartiers de la commune et même les zones rurales. C'est une activité, source de revenus qui implique différentes catégories sociales (population, autorités politiques et administratives).

-les problèmes sociaux. Il s'agit du vol de motos, de l'insécurité routière et son corollaire les accidents, les décès. De ces constats découle une série de problèmes : «Comment l'activité essentielle de "mototaxis", engendre-t-elle des situations d'inconfort chez les populations»? À cette question principale sont rattachées celles qui sont secondaires : «Quels sont les déterminants liés à cette activité»? «Quelles sont les conséquences occasionnées par les "mototaxis" ? Bref, l'objectif de cette étude est de comprendre l'accroissement des "mototaxis" et d'analyser ses conséquences chez les populations. La thèse soutenue est la suivante : Le phénomène "mototaxis", activité importante est source d'insécurité à Bouaké.

Notre zone d'enquête est Bouaké² (vallée du Bandama) qui compte 1542000 habitants et couvre environ 71.788 km²³. Nous avons retenu cette commune, à cause de la prolifération des mototaxis et des accidents enregistrés dans la localité. L'âge nous a permis de comprendre que la majeure partie des conducteurs est essentiellement constituée de jeunes. À cela s'est ajoutée la disponibilité des individus. Seules les personnes désireuses de répondre aux questions sur le phénomène sont retenues. Nous avons procédé à un choix raisonné pour cibler les personnes ressources à même de nous instruire. Au total 106 enquêtés ont été retenus. L'entretien semi-directif et le questionnaire sont utilisés pour recueillir les discours sur les attitudes des acteurs et les accidents de travail. La présente étude est mixte, à la fois quantitative et qualitative. Le fonctionnalisme est mobilisé pour justifier les causes de l'activité. La théorie de la résilience montre comment les acteurs contournent le chômage. Face aux situations d'inconfort occasionnées par les "mototaxis",

²Quelques quartiers (Commerce, Ahougnanssou, Dar-Es-Salam) sont retenus, à cause de la fréquence de la fréquence des accidents de circulation et des agressions.

³INS, Recensement Général de la Population et de l'Habitat, 2014.

l'analyse dialectique insiste sur la déconstruction de la politique de l'emploi. Deux parties supportent cette étude. La première cherche à comprendre les raisons de la prolifération des "mototaxis" à Bouaké. La seconde partie analyse les conséquences liées à cette activité.

Les causes de l'émergence des "mototaxis" à Bouaké

Ce chapitre cherche à comprendre l'histoire et les déterminants liés au phénomène "mototaxis" dans la commune. Pour y arriver, nous avons interrogé les enquêtés en ces termes : «À quand remonte la présence des "mototaxis" à Bouaké»? «Pourquoi exercez-vous particulièrement cette activité»? À ces interrogations, ils ont répondu:

C'est un métier qui rapporte de l'argent. Au lieu de rester flâner dans la ville sans travailler, il est préférable de conduire un mototaxi. Cela rapporte comme un taxi normal et même plus. L'avantage, c'est qu'il passe partout, dans les coins et les recours, même à des heures avancées, jusqu'à 23h (A.F, 28 ans).

Le phénomène a commencé depuis que la guerre a commencé en 2002. Avant, c'est quelque chose qu'on n'a jamais vu. En moins de 12 ans, les mototaxis ont envahi la ville de Bouaké. Ils sont même plus nombreux que les vrais taxis. Les gens préfèrent investir dans les motos que les véhicules qui sont chers et occasionnent beaucoup de dépenses (G.K, 33 ans).

Avec l'activité de mototaxi, on s'en sort bien. On arrive à subvenir aux besoins de la famille sans grande difficulté. On atteint toujours la recette du jour. À la fin du mois, on perçoit aussi notre paie. J'arrive à scolariser les enfants. J'ai pu acheter un lot pour construire une maison. J'ai également un compte en banque. J'arrive à payer les habits des enfants, pour ma femme et moi-même. J'ai également payé ma dot. Aujourd'hui, les parents de ma fiancée me respectent (B.I, 42 ans).

Pendant la fête de la tabaski, je me permets d'acheter un mouton et je le partage à ceux qui n'ont pas les moyens. Quand il s'agit de mariage dans la famille, je suis sollicité. Quand il s'agit de funérailles également je suis sollicité. Chaque fois, je participe avec l'argent que je gagne du travail que je fais. Vrai, vrai, je ne me plains pas (A.C, 47 ans).

Aujourd'hui, on rencontre partout les mototaxis. Ils arrangent la population, parce qu'à n'importe quelle heure, on peut les solliciter. Avec 300.000 FCFA, on peut s'acheter une moto pour le transport. Alors qu'il faut plus concernant le véhicule ; au minimum 2000000 FCFA pour s'en procurer. À cela s'ajoutent les dépenses liées aux réparations (F.S, 31 ans).

De ces informations découlent plusieurs remarques dont la première concerne :

1.1. La trajectoire du phénomène "mototaxis"

Il s'agit dans cette section de retracer l'histoire de ladite activité. Méconnus en Côte d'Ivoire jusqu'à un passé

récent, les "mototaxis" ont envahi plusieurs villes du pays, celles occupées par l'ex-rébellion notamment Bouaké. Le phénomène n'est pas spécifique à la Côte d'Ivoire, car son histoire récente remonte au milieu du XXe siècle. L'apparition des "mototaxis" est liée à un contexte économique et social particulier. C'est une mutation évolutive du taxi-vélo, forme artisanale de transport dans plusieurs régions d'Afrique, notamment au Kenya, au Sénégal et au Nigeria. Au Bénin, les "mototaxis" sont le résultat de l'initiative d'un homme, Jules Ahotin, qui décida à la fin des années 1970 d'utiliser sa moto pour transporter les vendeuses d'akassa⁴ entre les champs et la ville, dans la région de Porto-Novo, la capitale administrative du Bénin. De là est née l'expression " zémidjan ", qui signifie " prends-moi vite " en fon⁵. Le phénomène s'est étendu peu à peu à toute la région, mais ils existaient déjà au Nigeria depuis les années 1970, où ces engins à deux roues servaient de complément aux moyens de transport " classiques ", notamment à Lagos. Ils sont également apparus spontanément dans d'autres régions, pendant la pénurie de modes de transport classiques, lors des conflits et fermetures des frontières, entre le Niger et le Nigeria d'une part ; entre le Kenya et l'Ouganda sous le régime d'Idi Amin Dada. Au cours des années 1980, deux facteurs se sont conjugués pour provoquer une amplification et une propagation importantes du phénomène au Bénin : la paupérisation massive de la population suite à la crise économique, et la faillite des sociétés publiques de transport. La crise économique, résultat de la hausse des prix du pétrole et de la crise de la dette extérieure, a provoqué une crise de l'emploi salarié et un fort excédent de main-d'œuvre non qualifiée. La pauvreté généralisée de la population, due à une inflation galopante, a plongé des milliers de fonctionnaires, cultivateurs et petits artisans dans le chômage ou le sous-emploi. À cette catégories sociales s'est ajouté un afflux massif de travailleurs béninois ayant été renvoyés du Nigeria en 1977 et du Congo-Brazzaville en 1978, arrivant, de surcroît, avec des motos neuves achetées au Nigeria. La facilité de l'accès à cette activité a favorisé le développement de ce métier à la fin des années 1980 et dans la période 1990. La crise a suscité en parallèle une augmentation drastique de la demande de transport, conséquence de la faillite des compagnies après l'arrêt des subventions publiques. Dans les pays où les réseaux routiers sont peu développés ou défaillants, le taxi-moto offre un avantage, car il permet d'accéder à des zones non goudronnées ou inondées. Il permet ainsi de désenclaver les zones mal desservies par les modes de transport classiques (Marchais, 2009).

En Côte d'Ivoire également, les engins à deux roues font partie du vécu quotidien des populations. Même si leur apparition rime avec la crise sociopolitique du 19 septembre 2002, les "mototaxis" occupent actuellement

une place de choix, particulièrement dans les communes de l'intérieur. Face à la rareté des véhicules, ils sont devenus les seuls moyens de déplacements dans les villes occupées pendant la guerre. Depuis Bouaké, capitale des "rebelles" jusqu'à Korhogo, en passant par Séguéla, les "mototaxis" ont aidé à régler la question du déplacement des populations. Malgré la fin de la guerre fratricide en avril 2011, ils continuent de desservir ces villes. Brazza (2011) atteste :

Les motos-taxi, arrivés vers la fin 2002, dans une situation de quasi absence de moyens de transport habituel, ont pallié l'épineux problème de déplacement que connaissent les populations des zones CNO, les véhicules ayant été réquisitionnés par l'ex-rébellion pour assurer le déplacement de ses hommes. De Bouaké à Korhogo, de Séguéla à Man, en passant par bien d'autres localités des ex-zones assiégées, les motos-taxis ont permis de minimiser le problème de déplacement de ces populations, et ce, jusqu'à ce jour.

À Bouaké, le phénomène a connu un essor considérable. La Mairie de la commune estime le nombre à 8000 motos environ, utilisées dans les cas d'urgences (femmes enceintes, inhumations, mobilité des produits périssables), le transport des passagers et des aliments. L'observation de la réalité montre un dynamisme de l'activité. Elle est en effet organisée, avec des départs réglementés dans les gares et un parc à deux roues en pleine croissance. L'analyse de la trajectoire montre que le phénomène "mototaxis" en Afrique est justifié par différents facteurs. Il s'agit de la crise économique. Face à la chute drastique des prix des produits d'exportation sur le marché mondial et la morosité de l'économie, les institutions financières de Breton Wood⁶ ont trouvé comme thérapie les ajustements structurels, l'instauration de premiers ministres dits "technocrates". Ces mesures impopulaires ont conduit à la dévaluation du franc CFA et à brader des entreprises d'Etat. Les conséquences sont désastreuses, car elles ont occasionné des licenciements massifs, le chômage et leur corollaire la paupérisation des populations à revenus faibles, ce que Kramo (2016) confirme :

La croissance ivoirienne n'est pas assez inclusive. Aujourd'hui, près de la moitié de la population est en situation de pauvreté, c'est quasiment cinq fois plus qu'en 1985. Depuis 2012, la pauvreté baisse d'à peine 0,3 % pour chaque point de croissance gagné. C'est trop faible ! Tant que les fruits de la croissance ne seront pas partagés, les pauvres continueront à rester pauvres. C'est également la position de Davodun (2017) :

Les Béninois ont su faire évoluer cette expérience pour répondre aux besoins pressants de déplacement des populations, notamment celles qui sont en milieu urbain. L'un des faits à la base de cette évolution est relatif aux effets pervers des Programmes d'ajustement structurels (Pas) avec leurs corollaires de gel du recrutement des jeunes diplômés à la fonction publique, la dégression de

⁴ Pâte à base de maïs

⁵ Langue majoritaire du Bénin.

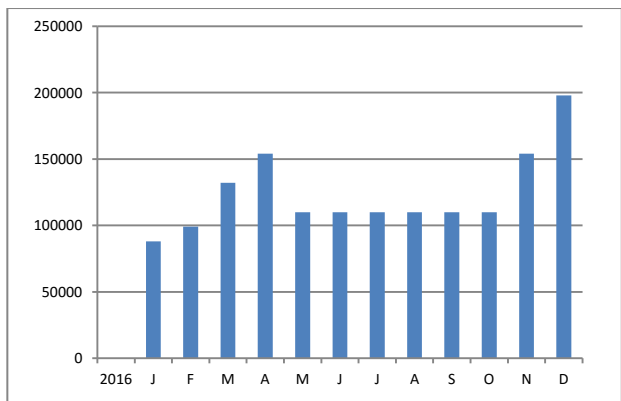
⁶ Banque Mondiale, Fonds Monétaire International.

l'effectif pléthorique des Agents permanents de l'État (Ape). Cette situation a pour conséquence une paupérisation des populations, en particulier des jeunes en quête du premier emploi et des agents licenciés se retrouvant du jour au lendemain au chômage. Ces citoyens en difficulté sont devenus très actifs pour gagner leur pain quotidien. Ainsi, le secteur du transport a été investi par ces nouveaux débrouillards de la société.

Si l'économie est un facteur justificatif de la présence des "mototaxis", le politique et le social en sont aussi des causes. Prétextant la marginalisation et la xénophobie dont serait victime une catégorie sociale, une mutinerie s'est transformée en guerre civile entre adversaires politiques, entre populations de 2002 à 2011. À Bouaké, capitale de l'ex-rébellion, les entreprises ont fermé du fait de l'insécurité. Tels sont les cas de Mercedes, Fibako, Sitab, les structures sanitaires. Les moyens de transport ne sont pas en marge, car les véhicules sont brûlés ou volés. Face à la rareté des automobiles, et parce que la nature a horreur du vide, les "mototaxis" ont été intégrés et se sont imposés dans le transport des personnes, des marchandises, si bien qu'ils ont envahi la commune. Du pont bascule à Dar-Es Salam, en passant par Nimbo, le Commerce, la Zone, N'Gattakro, Broukro, Ahougnansou, N'Dakro, Tchélékro, Belleville, Gonfreville, ces engins pullulent dans les villes de Bouaké et concurrencent fortement les taxis, sur le plan économique.

1.2. Les "mototaxis", une source de revenus

Pour contourner le chômage exacerbé par la crise sociopolitique, les populations de Bouaké se sont engagées dans cette activité, car elle leur procure des sommes d'argent substantielles, ce qui est attesté par ce graphique :



Source : Notre enquête, 2016

Graphique1 : Revenus mensuels

L'analyse montre trois tendances dont la première est évolutive. Elle commence de janvier à avril. Le contrat entre propriétaires et chauffeurs se décline comme suit. Pendant cinq jours, du lundi au vendredi, le conducteur est tenu de verser à son patron une recette journalière

estimée à 2000 FCFA. Au-delà de cette somme, il empoche le gain journalier qui constitue son salaire ou sa paie mensuelle. En guise d'exemple, prenons le mois de janvier. Si la recette journalière est évaluée à 4000 FCFA, le conducteur pour les 22 jours de travail gagne 88000 FCFA dont 44000 FCFA reviennent au propriétaire. Si la recette mensuelle est estimée à 198000, cela suppose que celle du patron est stable, alors que le gain du chauffeur s'élève à 90000 FCFA. La scolarisation explique cette croissance. En effet, pendant cette période, qui voit l'année académique battre son plein, les élèves et les enseignants, principaux clients ou passagers sollicitent les "mototaxis" des zones d'habitation vers les lieux de travail. Le pic atteint en avril est justifié par la fête de la pâque. À cette occasion, nombreuses sont les populations Baoulé⁷ qui se rendent dans leurs villages respectifs pour célébrer le "pâquinou", une occasion pour différentes familles ou communautés de faire les bilans au plan économique, social... Pendant cette période faste, où les personnes cherchent à rallier les localités natales, la rareté des moyens de transport entraîne une surenchère, ce qui explique la hausse des recettes. Mais les recettes connaissent aussi une baisse. Ainsi, de 150000 FCFA en avril, elles sont passées à 110000 FCFA entre mai et octobre. La pluviométrie, facteur géographique permet d'expliquer cette réalité. Ces périodes coïncident en effet, avec la saison des pluies. Les engins à deux roues ne disposant pas de carrosserie, les passagers sont pour la plupart trempés. Ayant vécu différentes expériences malheureuses, ils finissent par se résigner, puisqu'ils empruntent plus les véhicules notamment les taxis. Cet enquête atteste :

L'année passée, j'ai emprunté une moto pour aller composer à l'examen du Bac. À mi-chemin, le ciel a commencé à s'assombrir. De gros nuages défilaient au-dessus de ma tête. Soudain un vent violent souffla accompagné d'une tornade. Puis une pluie à grosses gouttes s'annonça. J'ai eu mon salut grâce à mon cartable en plastique qui m'a permis de conserver les différentes pièces exigées pour la composition. Maintenant, je fais attention aux engins à deux roues. Je ne les emprunte plus pendant la saison des pluies⁸.

Entre novembre et décembre, les recettes connaissent une hausse considérable, car les populations sont dans les préparatifs de la Noël et du nouvel an, mais également en pleine saison sèche. Pendant cette période, il ya une forte mobilité de personnes qui pullulent dans la commune et ses environs. L'occasion devient belle pour les conducteurs de se refaire une santé financière. Si l'activité leur procure des sommes d'argent, aussi cette frange de la population est astreinte aux taxes municipales estimées à 7000 FCFA environ. Cela suppose sa reconnaissance par les autorités locales. De ce fait, le phénomène apparaît comme un moyen pour les acteurs de contourner la pauvreté et le chômage. L'analyse comparative confirme également l'importance

⁷Population autochtone

⁸ D.P, élève, 20 ans, Lycée Municipal Djibo Sounkalo.

économique du phénomène à Bouaké. En clair, elle n'est pas spécifique à cette commune. Ailleurs, dans le monde et plus particulièrement en Afrique subsaharienne, nombreuses sont les villes qui ont déjà fait l'expérience des "mototaxis". Source de revenus, l'activité a permis aux acteurs de contourner l'indigence des moyens financiers. Aujourd'hui, le phénomène s'est imposé dans le transport, si bien que les mototaxis pullulent dans les centres villes et desservent les localités environnantes. Aussi, la prolifération des engins à deux roues a engendré une concurrence au détriment des véhicules. C'est la justification de la thèse de Davodun (2017):

De Cotonou et de Porto-Novo, le phénomène de taxi-moto a gagné toutes les villes du Bénin et même les villages. C'est un mode de transport qu'on retrouve à présent dans de nombreuses villes africaines. Le Bénin est le berceau du taxi-moto sous sa forme multiservices qui se propage rapidement dans toute l'Afrique subsaharienne (Burkina Faso, Nigeria, Niger, Tchad, Togo, etc.). L'Europe n'est pas à l'abri de ce phénomène, car on assiste, ces dernières années, à Paris au développement des taxis-motos de grosse cylindrée pour des courses en direction de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. En effet, les années 2013, 2014 et 2015 ont été marquées par la grogne des taxis avec plusieurs mots d'ordre de grève de l'intersyndicale des taxis contre la concurrence des motos taxi.

La valeur économique de l'activité est aussi confirmée par Costt⁹:

Le Togo compte 215.800 conducteurs de taxis-motos, dont 58.000 pour la seule ville de Lomé. Cette activité génère une forte activité économique. Pour Lomé uniquement, cela représente 47 milliards de FCFA pour les conducteurs, 35 milliards pour les propriétaires, 2 milliards pour les garagistes, 62 milliards pour les compagnies pétrolières, 500 millions pour l'Etat au titre d'impôt et 5 milliards en achat de pièces détachées. La contribution du secteur à l'économie nationale n'est donc pas négligeable. L'Etat doit nous aider à le professionnaliser pour en faire une entreprise pérenne. Si l'activité est source de revenus, elle participe aussi à la vie quotidienne des acteurs.

Ces propos montrent l'existence d'un malaise concernant l'emploi dans les pays d'Afrique subsaharienne. Pour subvenir à leurs besoins physiologiques et sociaux, les populations défavorisées s'engagent dans le secteur informel. Ainsi, livrées à elles-mêmes, cette catégorie sociale s'investit dans toutes activités pouvant lui procurer des sommes d'argent substantielles. Tel est le cas des mototaxis. Sur la question du secteur informelle, la littérature est abonde. Calvès (2004) s'est basée sur les données d'une enquête biographique réalisée au Burkina Faso en 2000. Elle a examiné les changements dans l'activité économique des jeunes citadins au cours des 20 dernières années et l'influence de la détérioration du contexte socio-économique sur l'accès des jeunes au marché de l'emploi,

avec un accent particulier sur les jeunes instruits et les femmes. L'analyse a montré une augmentation du chômage et une informalisation de l'emploi des jeunes citadins du Burkina Faso. Cette étude met aussi en évidence une rupture entre l'instruction et l'accès au secteur formel parmi les jeunes hommes, et l'instabilité croissante de l'emploi parmi les jeunes femmes. Face à la paupérisation, les populations s'adonnent à toutes sortes d'activités. Akindès (2000) affirme à cet effet :

Pour améliorer leur capacité d'accès à la nourriture, les ménages tentent également d'accroître leurs revenus de façon licite ou illicite, que ce soit par la pluriactivité ou la mise au travail des enfants du couple et des enfants confiés, utilisés comme main-d'œuvre non salariée dans le secteur informel... Le développement de la petite restauration ou du secteur informel alimentaire dans les villes correspond à de multiples besoins. Il permet aux ménages de pratiquer une économie d'échelle (achat à l'extérieur de produits consommés à domicile) et de diversifier la consommation (possibilités pour les personnes seules et les travailleurs contraints de déjeuner sur leurs lieux de travail). Il facilite également aux migrants temporaires et aux enfants scolarisés l'accès à une alimentation à moindre coût, et donne la possibilité aux ménages de se débarrasser des « parasites ». Grâce aux prix compétitifs pratiqués en toutes saisons, le secteur informel alimentaire offre aux consommateurs une gamme variée de possibilités de consommation suivant leur bourse (manger avec ou sans viande et/ou poisson). Le secteur informel alimentaire fonctionne ainsi comme un régulateur de l'accès à l'alimentation en temps de crise.

Suy (2011) indique aussi que la précarité de l'emploi n'a que trop duré, surtout face aux difficultés de la vie quotidienne liées à la crise. Les ivoiriens ont changé de mentalité, car ce qu'ils croyaient être un travail pour les étrangers attirent leur attention maintenant ; pourvu que le petit métier, qu'ils exercent leur permette de changer de condition de vie.

1.3. L'importance socioculturelle du phénomène "mototaxis"

Cette section s'intéresse à la destination des revenus chez les acteurs. Pour y parvenir, nous avons interrogé les enquêtés, voici leurs propos :

Le mototaxi me permet de gagner ma vie, voilà pourquoi je continue ce métier. Je ne me plains pas. J'ai réuni des sommes d'argent pour acheter un terrain. Je veux moi aussi être propriétaire de maison. Avec mon mototaxi, je n'envie personne, car j'arrive à me sortir des difficultés. Je compte acheter une autre moto pour le transport. Mon ambition, c'est d'ouvrir aussi une boutique pour ma femme. Je suis content en tout cas et je suis dedans¹⁰.

Avec mes frères, on a gardé de l'argent en banque. On compte agrandir notre parc pour employer plus tard les

⁹ Collectif des Organisations Syndicales des Taxi-motos au Togo.

¹⁰ A.C, 30 ans.

personnes, ça va leur permettre d'avoir du travail parce que c'est dur. Avec l'aide de Dieu, on peut y arriver. Le mototaxi, c'est vraiment une opportunité pour nous¹¹.

Ce travail m'a permis de payer la scolarité de mes enfants. Avec l'argent que je gagne, je L'argent les nourrir, les habiller, les soigne correctement, sans difficultés majeures. J'envoie aussi de l'argent aux parents qui sont au village, dans mon pays. L'année passée, j'ai doté ma femme. Avec les moyens déjà réunis, j'ai payé un véhicule d'occasion pour le transport. Je reçois chaque jour de l'argent. Cela m'a permis de payer des pagnes et des bijoux, des chaussures. Pendant les fêtes, je fais cadeau aux enfants, à ma femme et à mes enfants. Pendant la tabaski, je n'ai pas de difficultés pour acheter mon mouton pour remercier Allah¹².

Tôt le matin vers 4h30 déjà, je quitte la maison pour le travail. Je laisse l'argent de nourriture à ma femme et mes enfants. En tout cas tous les besoins de la maison, je les gère bien. Actuellement, je paie le loyer. Mais j'ai payé un terrain. Je suis entrain de construire doucement. Dans quelques mois, je serai dans ma maison, cela va réduire mes charges. Concernant l'école des enfants, il n'y a pas de problème, grâce à Dieu, ça se passe bien. Je ne m'amuse pas avec la fête de tabaski. Parce que c'est un grand jour, je me saigne au maximum pour que la petite famille ne manque de rien. Je fais tout pour donner aussi à ceux qui n'en ont pas. C'est la solidarité¹³.

La thèse de Cuonzo (2003) corrobore l'analyse susmentionnée relative à l'importance des activités informelles, car elles permettent d'acquérir une autosuffisance économique, et donnent naissance à un développement soutenable de l'Afrique. Ainsi, le secteur informel est incontournable à l'évolution de la ville africaine. Cette assertion montre que ces activités sont pourvoyeuses d'emplois et procurent des sommes d'argent. En clair, le phénomène "mototaxis" a une valeur économique, parce qu'il est source de richesse pour les acteurs, ce que le graphique ci-dessus explique. Pendant et après la crise sociopolitique de 2002 à 2011, cette frange de la population qui était laissée pour compte, a compris qu'il fallait lutter pour survivre. Les discours politiques n'ont pu améliorer leurs conditions de vie précaires comme partout ailleurs en Afrique. De ce fait, l'activité leur a permis de s'intégrer dans une société de plus en plus marquée par des inégalités sociales. Au travers des revenus, nombreux sont les conducteurs qui ont connu une vie meilleure, voire une ascension sociale, ce que Henry (1995) appelle mobilité verticale ascendante. Sur le terrain, des informateurs se sont convertis dans d'autres activités. Ils sont propriétaires de magasins de vente de ciment, mais ils interviennent aussi dans les lotissements, ce qui leur a permis de disposer de terrains pour la construction de maisons. Ainsi, laissées pour compte, hier personnes assistées, marginalisées ou

stigmatisées, les acteurs sont aujourd'hui financièrement autonomes, parce que les revenus épargnés sont investis dans des secteurs d'activités plus rentables, comme nous l'avons mentionné plus haut. À cette importance sociale s'ajoute la valeur culturelle. Les travaux sur le kabakrou montrent une similitude entre la fabrication de ce savon traditionnel et le phénomène mototaxis. Selon Akmel (2017), les revenus interviennent dans l'achat de pagnes et de parures destinés au mariage. Aussi, pendant les fêtes musulmanes (Tabaski, Ramadan), des sommes d'argent qui oscillent entre 90000 FCFA et 170000 FCFA sont englouties dans l'achat d'ovins, de bovins destinés aux cérémonies (sacrifices et prières). Au travers des pratiques, Dieu occupe une place de choix. Il est invoqué et honoré, parce qu'il a mis à leur disposition des moyens financiers. Ici, l'Afrique des grandes religions révélées intervient dans le procès du travail, car de part l'immolation du mouton, l'Être suprême (Allah) est convoqué et magnifié. Aussi, des cérémonies du septième jour sont organisées, grâce aux revenus, pour le repos de l'âme des défunts. Dans la cosmogonie des acteurs, les ancêtres, les disparus ou les gens de l'au-delà veillent sur les vivants et leurs richesses. C'est à juste titre que Diop (1960) affirme :

Ceux qui sont morts ne sont jamais partis. Ils sont dans l'ombre qui s'éclaire, et dans l'ombre qui s'épaissit. Les morts ne sont pas sous la terre. Ils sont dans l'arbre qui frémit. Ils sont dans le bois qui gémit. Ils sont dans l'eau qui coule. Ils sont dans la case, ils sont dans la foule. Les morts ne sont pas morts.

L'Afrique magico-religieuse fait son apparition dans l'activité. Il s'agit de l'Afrique de l'homme, qui assis sur un tabouret scrute l'horizon et demande à la nature (métaphysique), des ressources indispensables à sa survie. Ici, c'est la protection, la fécondité, le bonheur, la prospérité qui sont sollicités auprès des ancêtres ou des disparus, supposés omniprésents dans la vie quotidienne des producteurs. Malgré cette importance sur le plan économique et socioculturel, le phénomène "mototaxis" a occasionné des situations de risques.

2. Les problèmes sociaux liés aux "mototaxis"

Ce chapitre identifie les différents risques, puis analyse leurs causes et conséquences. Pour y arriver, nous avons interrogé les enquêtés. Voici quelques-unes des réponses obtenues:

Les mototaxis nous arrangent, parce que là où les véhiculent ne peuvent pas passer, les engins à deux roues le font. Ils permettent de rallier les villages reculés sans grands dommages. Mais les motos causent beaucoup de désagréments. Accidents, blessures, traumatisme, parfois mort d'hommes sont recensés chez les populations. Je ne sais pas si les conducteurs, qui sont en majeure partie jeunes prennent des stupéfiants. Vraiment leurs comportements sont loin de démontrer le contraire. Il faut être très prudent pour ne pas risquer sa vie¹⁴.

¹¹ F.K, 42 ans.

¹² M.T, 48 ans.

¹³ S.D, 29 ans.

¹⁴ D.F, 42 ans, employé à OLAM (Bouaké).

Que dire des mototaxis ? C'est une belle initiative, car ce moyen de transport à vrai dire soulage la population. Les conducteurs maîtrisent les coins et les recoins, ce qui leur facilite la tâche pour ce qui est des vols et agressions. Mais le comble, ce sont les accidents de circulation qui sont légions, dont les motos sont responsables. Ils sont toujours pressés et conduisent mal. Je ne sais pas si certains ont fait le code de la route. Il faut nécessairement une bonne éducation à cette catégorie sociale parce qu'il faut craindre le pire¹⁵.

Ces propos montrent l'existence effective de problèmes sociaux liés à ladite activité. Ce sont :

2.1. Les accidents de circulation.

Les populations accusent les mototaxis de plusieurs maux. Ils sont taxés de "tueurs à gage" parce qu'ils occasionnent de nombreux accidents qui conduisent fréquemment à la mort. APA (2016)¹⁶ confirme cette réalité:

Depuis le 1er janvier 2016 jusqu'au 30 juin 2016, Bouaké a connu 295 accidents de motos et de taxis en 6 mois, soit 49 accidents par mois. Ces accidents principalement causés par des motos ont occasionnés "malheureusement 21 morts parmi les enfants et les jeunes. C'est pourquoi les jeunes doivent être prudents en évitant de faire le rodéo dans la rue de Bouaké à bord de mototaxis pour ne pas endeuiller inutilement les familles.

Les propos de cet enquête attestent également:

Ici, nous pouvons enregistrer pour l'année 2016, environ 565 accidents et 35 morts. Il faut noter qu'en moyenne 49 accidents graves se produisent chaque mois¹⁷.

Plusieurs causes expliquent cette situation d'inconfort. Il s'agit du non respect du code de la route, qui consiste en un ensemble de règles et de lois réglementant la circulation sur les routes, les autoroutes, les trottoirs, voire la voie publique. Le faible niveau d'instruction des acteurs justifie leur comportement. Si certains sont analphabètes, d'autres ont aussi atteint le niveau primaire, ce qui explique l'ignorance ou la méconnaissance des règles du code de la route. Les données d'enquête montrent que les feux tricolores sont marginalisés par les conducteurs. Les mototaxis roulent à une vitesse vertigineuse. Ce qui importe chez cette catégorie sociale, c'est comment gagner le maximum d'argent ou faire du profit. La sécurité des passagers ne constitue pas une priorité pour cette frange de la population, seuls les gains comptent le plus. Nous comprenons dès lors qu'ils transportent trois personnes

sur les engins à deux roues sans casques, ce qui est prohibé dans le code de la route. Cette indiscipline occasionne les accidents susmentionnés, ce qui soulève la question de la sécurité routière. APA (op.cit) abonde dans le même sens :

L'absence de permis de conduire, le non respect des feux tricolores, l'ignorance du code de la route, l'indiscipline et l'incivisme notoire de certains usagers de la route à Bouaké, figurent également au nombre des accidents.

Cette situation n'est pas spécifique à la Côte d'Ivoire. Elle existe dans plusieurs pays comme le Bénin. Les conducteurs de taxis-motos dans leur grande majorité ne se conforment pas à l'exigence d'avoir un permis de conduire de catégorie A. Nombreux sont ceux qui se jettent dans la circulation au mépris des règles les plus élémentaires de la circulation routière, entre autres : le respect des feux tricolores, le respect de la priorité à droite, le port de casque, la prescription de clignoter pour signaler un changement de direction, etc. De par ces pratiques, ces conducteurs font courir de hauts risques d'accidents graves à leurs clients et aux autres usagers de la route, soutient Davodoun (2017).

2.2. L'insécurité grandissante

Hormis les accidents de circulation qu'ils provoquent, les conducteurs de mototaxis sont accusés d'agressions sur les passagers. Selon les données du terrain, au moins 52 personnes ont été victimes de vols et de violence. Les armes blanches sont les plus utilisées pendant l'agression. Ces actions ont généralement lieu la nuit. Des passagers en provenance d'Abidjan, Yamoussoukro, Daloa ont été conduits dans des endroits sombres pour y être dépouillés. Voici quelques propos d'une autorité :

Ces conducteurs de taxi-motos se transforment parfois en agresseurs. Nous enregistrons plusieurs plaintes par mois. Des citoyens viennent se plaindre chaque fois. Dans certains cas, on réussit à mettre la main sur eux, et on les transfère à la justice quand leurs actions est prouvée. On peut noter en moyenne 40 agressions et 33 vols de motos dans l'année qui vient de s'écouler¹⁸.

Cette insécurité, à l'instar des accidents de circulation est similaire à celle rencontrée au Bénin, ce qui est attesté par Davodoun (op.cit) :

Les « Zémidjan » sont passés maîtres dans les agressions et menaces verbales sur fonds de grossièreté. Dans cette profession, on retrouve également des brebis galeuses qui braquent leurs clients au moyen d'arme blanche ou d'arme à feu. Ces hors-la-loi, opèrent généralement la nuit aux lieux de débarquement des passagers tels que les auto-gares et les stations d'arrêt des bus en provenance de l'intérieur de l'espace national ou de l'extérieur.

Quelle leçon pouvons-nous tirer de l'étude ?

Le phénomène "mototaxis" est la conséquence de la crise sociopolitique¹⁹ en Côte d'Ivoire. Récente dans le pays,

¹⁵ K.Y., 27 ans, étudiant (UAO).

¹⁶ APA, 2016, "Bouaké: 295 accidents de la circulation routière avec 21 morts enregistrés de janvier à juin 2016", in : *lebabi.net*. <http://www.lebabi.net/actualite/bouake-295-accidents-de-la-circulation-routiere-avec-21-morts-enregistres-de-janvier-a-juin-2016-67155.html> [16.05.2017]

¹⁷ Chef de service aux urgences (CHU, Bouaké), 23 janvier 2017.

¹⁸ Chef de poste à la préfecture de police (Bouaké), 23 janvier 2017.

¹⁹ Du 19 septembre 2002 au 11 avril 2011.

l'activité est essentiellement exercée par "les rebelles" dans les localités sous occupation. Aujourd'hui, elle est légitimée par les autorités municipales, dans la mesure où la prise en charge des personnes ayant combattu pose problème. Ainsi, la présence de "mototaxis" apparaît comme une bouffée d'oxygène, voire une manière pour les autorités communales de résoudre l'épineuse question de l'emploi. Pour y arriver, les conducteurs sont identifiés, ce qui leur permet de circuler en toute quiétude. En contre partie, des taxes leur sont prélevées. De ce fait, ils participent à l'économie de la cité. Nous comprenons dès lors que les autorités peinent à solutionner les situations d'inconforts occasionnées par les conducteurs (accidents, agressions...). Pourtant le pays connaît une croissance, voire une embellie économique. Elle aurait atteint un niveau considérable:

Selon le rapport intitulé : "La course vers l'émergence : pourquoi la Côte d'Ivoire doit ajuster son système financier", la projection en termes de croissance économique pour la Côte d'Ivoire en 2016 est de 8,5% contre 4,5% pour l'Éthiopie qui occupait le 1er rang en 2015 avec près de 10% (APA, 2016).

Malgré cette "forte croissance" le chômage, la cherté de la vie, la pauvreté font partie du vécu quotidien des populations. Certes, le phénomène "mototaxis" est la conséquence directe de la crise sociopolitique. Cependant, les origines remontent à une politique économique mal gérée par les gouvernements qui se sont succédés. Les disparités régionales (l'une des causes de la rébellion) en sont une illustration. En effet, pour sortir des crises économiques à répétition des années 70, les institutions de Bretton Woods ont imposé une cure à la Côte d'Ivoire, susceptible de relancer l'économie. Les remèdes exigés par les "médecins", sempiternels donneurs de leçons (les Occidentaux) ont consisté à privatiser les secteurs clés de l'économie (eau, électricité), à dévaluer le FCFA, ce qui a appauvri davantage les populations et accentué le chômage. Somme toute, les mesures drastiques, loin de sortir le pays de son hémorragie financière l'ont maintenu dans une paupérisation et un endettement. En vue de contourner cette situation d'inconfort, différentes catégories sociales se lancent dans des activités informelles, à l'instar des "mototaxis", ce qui rend difficile les sanctions ; d'où la nécessité de déconstruire la politique économique du pays.

Conclusion

Au terme de cette étude, retenons que les conditions de vie précaires des populations ont occasionné l'émergence des "mototaxis" dans la commune de Bouaké. Activité informelle importante, elle procure des sommes d'argent substantielles aux acteurs. Les revenus, fruit du travail interviennent dans la satisfaction des besoins sociaux (manger, se vêtir, se loger, se soigner, se sentir en sécurité...), ce que Maslow (2013) appelle besoins physiologiques. Mais les revenus sont également investis

dans différentes cérémonies (mariage, septième jour, tabaski, ramadan). De ce fait, l'activité remplit une fonction manifeste (source de revenus, amélioration des conditions de vie) et une fonction latente (offrandes, prières, sacrifices) pour emprunter les termes à Merton (1965). Au-delà des valeurs économique et socioculturelle, les "mototaxis" inquiètent, puisqu'ils occasionnent des problèmes (accidents de circulation, agressions...), situations d'inconfort qui échappent au contrôle des autorités communales et politiques. Bref, si donc les "mototaxis" sont une source de richesse et qu'ils engendrent des déviances sociales, alors la déconstruction des politiques économiques apparaît comme une nécessité, parce qu'inadaptées au contexte socioculturels du pays. C'est aussi l'avis de Doumbia (2008) :

Il serait impérieux de mettre en place une politique sociale indexée et alimentée à posteriori par les performances de l'entreprise pour combattre la pauvreté flagrante des travailleurs. Le travail en Afrique subsaharienne est une source d'appauvrissement en situation d'activité professionnelle et de clochardisation à la retraite. Pour la majorité, il apporte rarement de l'épanouissement social. Les chefs d'entreprises en Côte d'Ivoire le savent très bien, mais pour la plupart, ils préfèrent adopter la politique de l'autruche. Peut-on aller à une compétition sportive internationale de haut niveau avec des athlètes malades, handicapés, stressés par des considérations qu'ils ne maîtrisent pas ? Il en est de même en entreprise. Aucune entreprise ne peut performer sa compétitivité avec 70% de ses travailleurs endettés, surendettés, et préoccupés à survivre au mois le mois.

Références

- [1]. Akindès, F., 2000, "Inégalités sociales et régulation politique en Côte d'Ivoire : la paupérisation en Côte d'Ivoire est-elle réversible" ?, *Politiques Africaines*, 2 : 78, pp.126-141.
- [2]. Akmel, M. S., 2016, "Enjeux socioéconomiques et contraintes liés à l'hévéaculture en pays odjokru dans la région de Dabou (Côte d'Ivoire)", *European Scientific Journal*, 12 :35, pp.429-448.
- [3]. APA, 2016, "Bouaké: 295 accidents de la circulation routière avec 21 morts enregistrés de janvier à juin 2016", in : *lebabi.net*. <http://www.lebabi.net/actualite/bouake-295-accidents-de-la-circulation-routiere-avec-21-morts-enregistres-de-janvier-a-juin-2016-67155.html> [16.05.2017]
- [4]. APA, 2016, "Croissance économique : la Côte d'Ivoire 1ère puissance d'Afrique sub-saharienne en 2016", in : *abidjan.net*. <http://news.abidjan.net/h/594466.html> [9.05.2017]
- [5]. Calvès, A.E. ; Schoumaker, B., 2004, "Crise économique et évolution de l'emploi des jeunes citadins au Burkina Faso", *Union for African Population Studies*, 19 :1, pp. 36-57.
- [6]. Cuonzo, T.M., 2003, *Les petits métiers: le secteur de l'économie informelle en Afrique*, Italie, Université Degli Studi Mediterranea.
- [7]. Davodun, C., "Transport des personnes et des biens : "Zémidjan" : un arc-en-ciel social", in : ACTUBENIN.

- <http://actubenin.com/?Transport-des-personnes-et-des-biens-Zemidjan-un-arc-en-ciel-social> [16.05.2017]
- [8]. De Brazza, D.H., 2011, *Zone CNO : Après la crise, les mototaxis luttent pour leur survie*, Abidjan, Le Mandat.
- [9]. Diop, B., 1960, *Le souffle des ancêtres, leurres et leurs*, Paris, Présence Africaine.
- [10]. Henry, C. C., 1995, "La sociologie et la mobilité sociale", *Revue de sociologie*, 36 :1, pp.33-60.
- [11]. Malikwisha, M., 2000, "L'importance du secteur informel en RDC", *Bulletin de l'ANSD*, 1, pp. 21-40.
- [12]. Marchais, G., 2009, "Règles publiques, règles privées : les taxis-motos au Bénin", *L'Economie Politique*, 1 : 41, pp.59-68.
- [13]. Maslow, A. ; Nicolaieff, L., 2013, *Devenir le meilleur de soi : besoins fondamentaux, motivation et personnalité*, Paris, Eyrolles.
- [14]. Merton, R.K., 1965, *Eléments de théorie et de méthode sociologique*, Paris, Plon.
- [15]. Moutti, J., 2016, "Emploi : comment réduire le taux de chômage en Côte d'Ivoire", in : *abidjan.net*. <http://news.abidjan.net/h/591285.html> [20.05.2017]
- [16]. Suy, K., 2011, "Jeunesse Ivoirienne : quand les difficultés font évoluer les mentalités", in : *eburnietoday*.<http://eburnietoday.mondoblog.org/le-best-of-2/> [16.05.2017]
- [17]. Tublu, K.N.F., 2010, *Le mototaxi : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie ?*, Porto Novo, EPA.