

DU RECOURS AU MODE DE TRANSPORT ZEMIDJAN A COTONOU: QUAND LA PRESSION SOCIALE ET LES CONDITIONS DE VIE DITENT LA LOI

إستخدام الدارجة النارية (Zémidjan) في مدينة كوتونو في ظل العوامل الاجتماعية وظروف المعيشة والقانون.

Dr. Bruno MONTCHO

Enseignant-Chercheur à l'Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

Abstract: The Zemidjan is one phenomenon, borning in Porto Novo capital of Benin, has developed in several cities, including Cotonou. This city is identified by the large number of motorcycle taxi drivers in yellow uniform. The question that comes in mind is to analyze the socio-economic factors that underlie and favored this profession. Mixed in nature, the empirical data were analyzed on the basis of Boudon's methodological individualism (1986), Blumer's (1937) symbolic interactionism, and Gonzalez's deftness (2010) in order to understand the motivations and foundations. social actors to use this mode of transport. Weber's Comprehensive Theory (1921) was useful in that it made it possible to understand the reasons justifying the choices and the significance of the behavior of Cotonou zemidjans in given situations. The interview, the questionnaire and the observation were the techniques mobilized on a sample of 150 actors chosen randomly and reasoned. The results show that membership and recourse to this occupation are due to the ease of access conditions, unemployment to the lack of alternatives and the insufficient income of some employees and workers in other sectors. It also appears that some private and even state officials do so according to them rounding up the salary of the month.

Keywords: Transport mode, Zemidjan's job, unemployment, employment, Cotonou.

ملخص: وُلدت ظاهرة الدراجة النارية (Zémidjan) في مدينة بورتو نوفو عاصمة دولة بنين، وتطورت في عديد من المدن كمدينة كوتونو، تُعرف هذه المدينة بعدد كبير من قائدي الدرجات النارية الأجرة ذوو الرداء الأصفر الموحد، السؤال الذي يبادر إلى الذهن هو تحليل العوامل الاجتماعية والاقتصادية التي تكمن وراء هذه المهنة وتفضيلها، وبطبيعة مختلطة، قد تم تحليل البيانات التجريبية بالاعتماد على الفردية المنهجية لبودون (1986) والتفاعل الرمزي لبومر (1937) والتدبر لجونزاليس (2010) لفهم الدوافع وأسس العوامل الاجتماعية لاستخدام هذا النوع كوسيلة مواصلات. وتُعد النظرية الشاملة لويبر (1921) مفيدة بحيث أنها سمحت بفهم الأسباب التي تبرر الاختيارات ومغزى سلوكيات قائدي هذه الدراجات (Zémidjans) في

كوتونو في مواقف معينة. وكانت المقابلة والاستبيان والملاحظة هي الأساليب التي تم استخدامها على عينة مكونة من 150 شخصاً تم اختيارهم بشكل عشوائي ومنطقي، وأظهرت النتائج أن القبول واللجوء لهذه المهنة يرجعان إلى سهولة شروط العمل بها، والبطالة، ونقص البدائل وعدم كفاية الدخل لبعض الموظفين والعاملين في القطاعات الأخرى. ويبدو أيضاً أن بعض موظفي القطاع الخاص وموظفي الدولة يقومون بذلك وفقاً لراتب الشهر.

الكلمات المفتاحية: وسيلة مواصلات، مهنة قائد دراجة نارية أجرة (Zémidjans)، البطالة، العمل، كوتونو.

RESUME: Le phénomène de Zémidjan, né à Porto Novo capital du Bénin, s'est développé dans plusieurs villes, dont Cotonou. Cette ville s'identifie par le nombre important de conducteurs de taxi-motos en uniforme jaune. La question qui vient en esprit est d'analyser les facteurs socio-économiques qui fondent et qui ont favorisé ce métier. De nature mixte, les données empiriques ont été analysées en s'appuyant sur l'individualisme méthodologique de Boudon (1986), l'interactionnisme symbolique de Blumer (1937) et la débrouille de Gonzalez (2010) aux fins de comprendre les motivations et fondements des acteurs sociaux à recourir à ce mode de transport. La théorie compréhensive de Weber (1921) a été d'une utilité dans la mesure où elle a permis de comprendre les raisons qui justifient les choix et la signification des comportements des zémidjans de Cotonou dans des situations données. L'entretien, le questionnaire et l'observation ont été les techniques mobilisées sur un échantillon de 150 acteurs choisis de façon aléatoire et raisonnée. Les résultats montrent que l'adhésion et le recours à ce métier sont dus à la facilité des conditions d'accès, au chômage au manque d'alternative et à l'insuffisance de revenu de certains employés et ouvriers d'autres secteurs. Il ressort également que certains fonctionnaires du privé et même d'Etat le font pour selon eux arrondir le salaire du mois.

Mots clés: Mode de transport, métier de Zémidjan, chômage, emploi, Cotonou.

INTRODUCTION

La croissance démographique et l'extension urbaine que connaissent tous les pays conduisent les acteurs à réfléchir à divers moyens pour s'adapter aux nouvelles réalités qui s'imposent à eux. Ainsi, de nombreuses innovations sont apportées aussi bien dans le domaine des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) que dans

celui du transport pour améliorer les conditions de vie et de travail des hommes.

Les mobilités sociales sont inévitablement au cœur des dynamiques urbaines et territoriales et le secteur du transport n'est pas resté en marge des préoccupations humaines. Ce qui conduit les acteurs à réfléchir et œuvrer pour le développement de plusieurs modes de transport. Les pays développés font l'expérience de divers moyens de transport en commun comme le métro, le RER (Réseau Express Régional), le bus, le Train à Grande Vitesse (TGV) et le tramway. Les pays en voie de développement quant à eux, en dehors des moyens de transport en commun comme les taxi-ville, mini-bus, développent d'autres moyens de transport individuels (les motos et les vélos) qui dominent surtout dans les grandes villes. Dans cette diversification de moyens de transport, le Bénin a connu dans les années 1980 un mode de transport très particulier: les taxi-motos communément appelés Zémidjan ont vu le jour. Cette appellation en gungbe (langue nationale du sud-est du Bénin) Zémidjan est formé de trois éléments : zé= prends, mi= moi et djan qui exprime l'idée de rapidité, et peut en outre signifier secouer et tamiser. Littéralement, Zémidjan signifie « prends-moi vite ». Porto-Novo, la capitale administrative du Bénin, a connu il y a bien des années l'ancêtre du Zémidjan, le taxi-kanan (vélo-taxi) qui servait à transporter les marchandises des commerçantes et surtout l'Akassa (pâte à base de lait de maïs détrempe) qui compose l'une des spécialités culinaires béninoises : le Monyo, un plat préparé à base d'Akassa, de poisson à la tomate, d'oignon et de piment. La moto a progressivement remplacé le vélo à la fin des années 1980 avec l'apparition des premiers conducteurs de taxis-motos. Face aux conditions imposées par les Programmes d'Ajustement Structurels (PAS) de la Banque mondiale, le régime marxiste-léniniste de l'époque a mis fin en 1986 à l'Etat-providence et ses recrutements systématiques dans la fonction publique. Il en a résulté une hausse vertigineuse du taux de chômage. La banqueroute consécutive à la mauvaise gestion des sociétés d'Etat ayant entraîné la cessation de paiement des salaires des fonctionnaires, les Béninois ont décuplé d'ingéniosité pour faire face à la crise économique. La moto est donc devenue une ressource détournée pour les fonctionnaires et les chômeurs. De Porto-Novo, cette trouvaille s'est propagée dans tout le pays et même dans certaines villes des pays frontaliers. Les taxis-motos ont ainsi bouleversé les modes de transport urbains dominés par les taxis voitures et les minibus. La ville de Cotonou s'est rapidement vue envahir par les Zémidjans jugés très pratiques et réservés au départ pour les populations à

faibles revenus. Ce mode de transport s'est considérablement accru dans les grandes villes du Bénin, non seulement grâce à l'émergence de l'importation d'engins à deux roues d'Europe et d'Asie exonérés de droit de douane, mais aussi et surtout grâce au succès qu'il a rencontré auprès des populations qui ont trouvé en lui une utilité commode, pratique, économique et rapide.

En 1996, dans le cadre de l'étude du plan de circulation de la ville de Cotonou, le groupement de bureaux d'études TRANSITEC-AUXI-BTP, était parvenu au terme de son analyse sur les déplacements à Cotonou, aux principales conclusions ci-après: « Les deux roues sont le mode de déplacement majoritaire à Cotonou et représentent près des deux tiers (2/3) des déplacements de personnes au centre-ville ; les véhicules particuliers représentent entre un quart (1/4) et un tiers (1/3) des déplacements de personnes à l'intérieur de la ville ; le transit est insignifiant et le trafic d'échange est faible. Le trafic interne est très important et représente neuf (9) trajets sur dix (10) dont les trois quarts (3/4) s'effectuent exclusivement dans la zone ouest de la ville. » Direction de la Prospective et du Développement Municipal (DPDM), 2008. La recrudescence des taxi-motos à Cotonou est sous-tendue par plusieurs facteurs aussi bien sociaux qu'économiques. Nous nous proposons par ce travail d'investiguer sur ces fondements.

1. Du Zémidjan à Cotonou : un mode de transport de proximité irrésistible ?

Le mode de transport communément appelé Zémidjan est aujourd'hui très répandu dans le domaine de transport à Cotonou. Les conducteurs de taxi-motos se font de plus en plus nombreux aux dépens de transport en commun (bus) et des taxis villes. L'arrêté n°021 du 12 novembre 1992 réglementant la profession de taxis-motos a permis de recenser les conducteurs dont le nombre s'élève à la date du 05 octobre 1995 à 24.463 unités. En janvier 2012, le nombre de taxi-motos est supérieur à 160.000 selon les informations fournies par la mairie de Cotonou.

Face à cette ampleur, les dirigeants du Bénin ont effectué plusieurs tentatives de reconversion des conducteurs de *Zémidjans* dans d'autres secteurs d'activités. C'est ce qui a par exemple donné naissance au projet manioc qui concernait toutes les régions du Bénin où le phénomène est développé. En effet, les autorités gouvernementales, sous le mandat de l'ex-président de la république, Mathieu Kérékou et grâce aux chercheurs du NEPAD, ont mis sur pied le « projet manioc » pour favoriser le retour à la terre des jeunes, la réduction du taux du chômage et surtout la reconversion des conducteurs de *Zémidjan* dans ce secteur. Ce projet

initié en 2000, invitait les conducteurs de *Zémidjan* à retourner au champ. Un milliard (1.000.000.000) de francs a été débloqué pour la promotion de la culture et de la transformation du manioc qui s'est malheureusement soldé par un échec. De plus, il a été prévu pour les *zémidjans* lors du premier mandat du président Thomas Boni Yayi « la reconversion des détenteurs d'une qualification dans des activités plus adaptées à leur formation et l'accompagnement des autres dans une meilleure organisation de cette activité par une formation adéquate et à travers un mécanisme de vente à crédit permettant l'acquisition d'engins neufs plus rentables et moins polluants » (L'Autre Fraternité du 16 décembre 2010). Malgré ces différents projets, les hommes en jaune¹ se font toujours remarquer en grand nombre aux abords des rues de Cotonou.

Selon les autorités, la reconversion des conducteurs de *Zémidjan* entrainera une baisse considérable de la pollution occasionnée surtout dans la ville de Cotonou par les engins à deux roues. En effet, le constat est que certains motocyclistes se déplacent avec un masque sur le nez (communément appelé "cache nez") pour éviter de respirer le gaz dégagé par les moteurs. Imorou Orou-Djeri, (2012), évoque le fait que « les enquêtes menées en 2007 ont montré que chez les conducteurs de motocyclettes, les infections respiratoires aiguës sont les principales maladies pour 76 % des cas, 1,6 % développent des bronchites chroniques et 8 % de l'asthme. A tout cela s'ajoute le risque de divers cancers ou des coupures de brins d'ADN faisant craindre des problèmes génétiques pour les générations futures ».Slate Afrique, 2011. Outre ces aspects liés aux *Zémidjans*, il est remarqué que la conduite du taxi-moto ne peut être aisément exercée pendant 25 à 30 ans de sorte à garantir une retraite paisible aux conducteurs. Le *Zémidjan* se révèle ainsi être un métier qui ne garantit pas un emploi durable.

Au regard de l'ensemble de ces constats, nous nous sommes posées la question de savoir quels sont les facteurs et raisons qui amènent à recourir à l'activité de *Zémidjan* dans la ville de Cotonou?

2. Méthodologie de la recherche et cadre de l'étude

2.1 Méthodologie de la recherche

De nature qualitative et quantitative, cette recherche a pour but la compréhension et l'explication des déterminants socio-économiques du métier de *Zémidjan* au Bénin en général et dans la ville de Cotonou en particulier. Pour mieux appréhender le phénomène et recueillir des

¹ La couleur jaune est la couleur de l'uniforme des conducteurs de taxi moto à Cotonou

informations fiables, nous avons mobilisé un échantillon stratifié (voir tableau ci-dessous) de (150) acteurs sociaux choisis de façon raisonnée et aléatoire. Les outils de collecte sont le guide d'entretien individuel et de groupe, la grille d'observation et le questionnaire. Ces données empiriques ont été analysées en s'appuyant sur les modèles théoriques comme: l'individualisme méthodologique de Boudon (1986), l'interactionnisme symbolique de Blumer (1937), la débrouille de Gonzalez (2010) et théorie compréhensive de Weber (1921). Le choix de faire le Zémidjan à Cotonou s'inscrit dans la démarche d'une quête personnelle et collective de satisfaction qui a un sens pour eux. Il s'est agi de saisir et de comprendre les motivations qui fondent ce choix à partir des explications qu'ils en donnent eux-mêmes. Etant donné que la vie sociale, pour Weber, Blumer, Boudon et Roche part des actions individuelles enchâssée dans le champ d'un environnement dominé par une concurrence permanente de survivre, nous avons pu se positionner par rapport aux agissements des uns et des autres aux de parvenir à une analyse holistique de cette réalité sociale et sociologique.

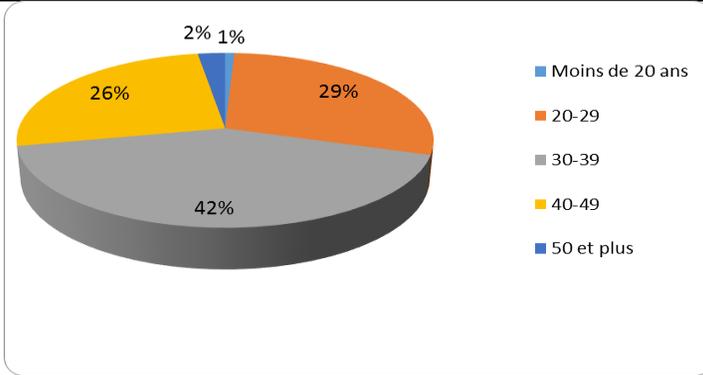
Tableau I : Groupes cibles interviewés

Acteurs sociaux ciblés	Effectifs
Conducteurs de taxi-mots	124
Agents de la mairie de Cotonou	6
Usagers de la route.	20
Total	150

Source: Données de terrain, 2017

2.2 Où s'est déroulée la recherche?

«En sciences sociales, il ne suffit pas de savoir les types de données à collecter, encore faudrait-il que le champ des analyses empiriques soit circonscrit dans l'espace géographique et social » (Montcho B. 2015, p.131). Le cadre de recherche ainsi choisi est la ville de Cotonou (Voir carte géographique ci-dessous). Capitale économique de la République du Bénin, Cotonou abrite la quasi-totalité des institutions économiques, diplomatiques, politiques, les services administratifs majeurs, les agences de coopération, le marché international etc. du Bénin, et constitue le point de transit d'une partie des échanges commerciaux des pays enclavés de l'arrière-pays. Toutes choses qui créent et occasionnent la pression démographique puis de l'attraction. La ville de Cotonou (département du Littoral) comporte cent cinquante-sept (157) entreprises industrielles sur quatre cent dix (410) que comporte le Bénin. (RGE2, INSAE, 2008).



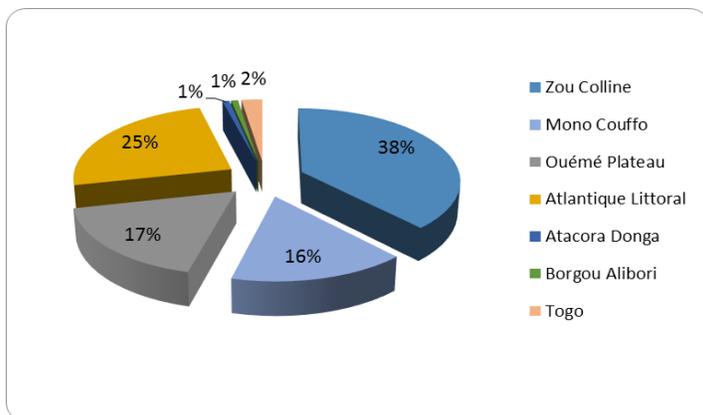
Source: Enquête de terrain, 2016

La classe d'âge la plus concernée par la conduite de taxi-motos est celle des 30 à 39 ans : 41,94 % des enquêtés se retrouvent dans cette catégorie. Après cette classe d'âge, suivent la catégorie des 20 à 29 ans (29,03 %) et celle des 40 à 49 ans (25,81 %) qui n'est pas négligeable. Il faut remarquer aussi que les catégories extrêmes, c'est-à-dire celle de moins de 20 ans et celle de plus de 50 ans ont une faible valeur.

3.2 Quand le métier de Zémidjan est source d'immigration à Cotonou!

Les Zémidjans qui exercent à Cotonou proviennent de diverses régions de notre pays. La figure suivante en est une illustration.

Graphique 2: Région de provenance des conducteurs de taxi moto



Source: Enquête de terrain, 2016

Le graphique montre que la région Zou-collines (38 %) constitue le lieu de provenance de la majeure partie des Zémidjans de Cotonou. A la suite de cette région, nous avons l'Atlantique et le Littoral (25 %). Cet état de chose, à savoir la présence massive des ressortissants du Zou à Cotonou pour exercer ce métier, ne s'explique-t-il par l'exode rural ? L'abandon des terres cultivables surtout dans la région du Zou ? L'exode rural et l'émigration privent le département du Zou de ses bras valides. Selon les agents du ministère de la Décentralisation, de la gouvernance locale, de l'administration et de l'aménagement du territoire, environ 8.000 de ses bras valides sont touchés par l'exode rural par an. Les jeunes préfèrent donc exercer un métier qui leur procure rapidement des ressources financières. Ils migrent alors vers les grandes villes en quête d'emplois. Ce qui les mène vers le métier de Zémidjan.

3.3 Et le Zémidjan apparaît comme une issue de secours!

Les conducteurs de taxi motos sont regroupés en deux catégories suivant le temps qu'ils accordent à l'exercice du métier. Certains pratiquent le métier en plein temps alors que d'autres le pratiquent à temps partiel. Le tableau suivant récapitule le temps d'occupation par le métier.

Tableau 4: Temps d'exercice du métier

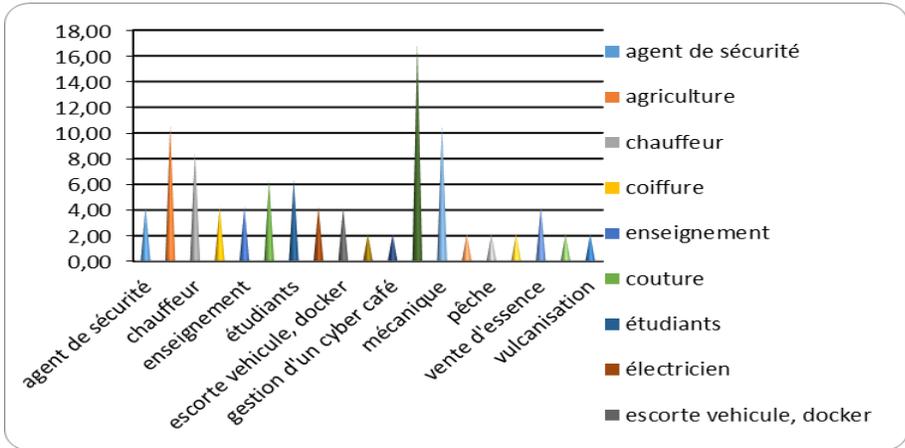
Temps d'exercice	Nombre	Fréquence (%)
Plein temps	77	62,10
Temps partiel	47	37,90
Total général	124	100

Source: Enquête de terrain, 2016

Plus de la moitié des enquêtés (62,10 %) exercent le métier de Zémidjan comme activité à plein temps et n'ont pas d'autres occupations en dehors de cette activité. Le reste des enquêtés, soit 37,90 %, exerce le métier de Zémidjan comme activité secondaire pour arrondir les fins de mois. Cela nous montre qu'un nombre non négligeable de conducteurs de taxi-motos accède à cette activité pour avoir une deuxième source de revenu en complément à la première.

Les enquêtés de cette catégorie sont répartis suivant leur activité principale dans le graphique ci-dessous.

Graphique 3 : Répartition suivant l'activité principale exercée



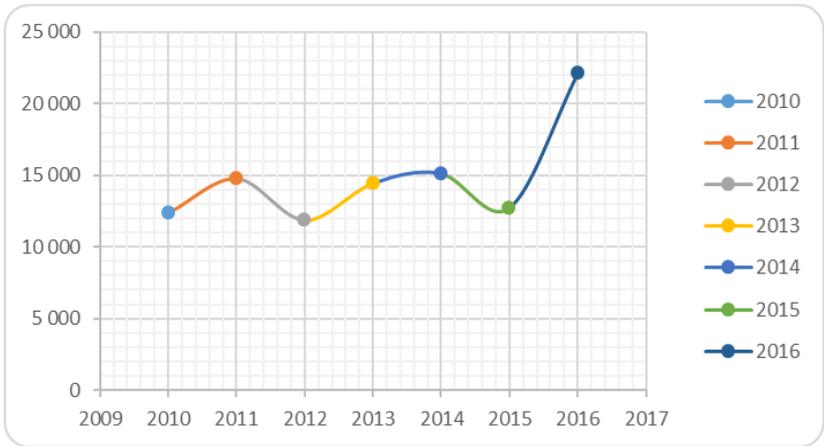
Source: Enquête de terrain, 2017

Parmi les conducteurs de taxi-motos qui exercent l'activité à temps partiel, 17,02 % consacrent la seconde partie de leur temps journalier à des travaux liés au bâtiment comme la maçonnerie, la menuiserie, la peinture ou la plomberie. Les autres activités auxquelles s'adonnent les conducteurs de taxi-motos à temps partiel sont la mécanique (10,64 %), l'agriculture (10,64 %), la conduite de véhicule (8,51 %). On note également des étudiants, des couturiers, des agents de sécurité et des enseignants vacataires dans le lot.

3.4 La prolifération de la profession de taxi-moto, une réalité!

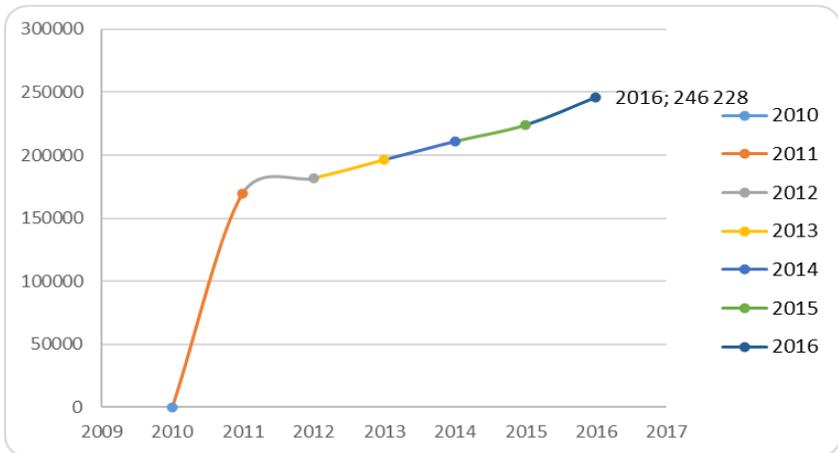
Pour mieux apprécier la prolifération du Zémidjan à Cotonou, une enquête a été effectuée à la Mairie de Cotonou, organe de gestion des zémidjans. Le graphique suivant montre l'évolution du Zémidjan de 2010 à 2016. Notons que le premier recensement effectué en 1992 par la Circonscription Urbaine de Cotonou a donné un effectif de 3.842 conducteurs de taxi-motos. A la fin de l'année 2009, le total cumulé donne 142.774 conducteurs.

Graphique4 : Evolution du nombre de zémidjans enregistrés par la mairie de Cotonou de 2010 à 2016



Source: Mairie de Cotonou, 2016

Graphique5: Cumul des conducteurs enregistrés (2010 à 2016)



Source: Réalisé à partir des données de la mairie de Cotonou, 2016

L'immatriculation des taxi-motos a commencé en 1992 avec un effectif de 3842 taxi-motos pour cette même année. De 2010 à 2016, le nombre de taxis motos enregistrés à la Mairie de Cotonou a considérablement évolué. Cet effectif varie suivant les années (graphique 4). A décembre 2016, le nombre cumulé des conducteurs de taxi-motos immatriculés est de 246.228 conducteurs alors qu'il est de 155.141 conducteurs en 2010 (graphique 5). Il s'agit là de l'effectif des conducteurs de taxi-motos déclarés. Selon les enquêtés, même dans le secteur des *zémidjans*, le secteur informel a également pris le dessus. Bon nombre de conducteurs de *zémidjans* circulent et exercent le métier dans la ville sans être déclarés. Les agents de la Mairie sont en pleine réflexion pour mettre en place un outil de contrôle.

4.Des facteurs explicatifs a la prolifération du Zémidjan à Cotonou

Cette partie aborde les différents facteurs qui expliquent la prolifération du phénomène de Zémidjan à Cotonou. Il aborde d'une part, l'impact du chômage sur le phénomène de taxi-moto et d'autre part les différents facteurs explicatifs de la prolifération du phénomène.

4.1 Le chômage et la profession de Zémidjan

«Selon l'OIT, le chômage est la situation de la main-d'œuvre disponible à travailler qui est à la recherche d'un emploi mais ne réussit pas à en trouver. La définition du chômage et de ce qu'est la main-d'œuvre disponible à travailler varie selon les pays. Le calcul peut également être influencé par de nombreuses variables. En milieu agricole, par exemple, les données d'une enquête peuvent changer de façon importante selon la période de l'année où elle a lieu » (Banque Mondiale). Le recueil des données sur le chômage a porté sur le niveau plus global du Bénin alors que l'étude s'effectue sur la ville de Cotonou. En effet, le choix de cette option se justifie par le fait que nombre de conducteurs de taxi-motos, selon les enquête de terrain, migrent vers la ville de Cotonou pour exercer ce métier parce que chômeurs dans leurs régions d'origine.

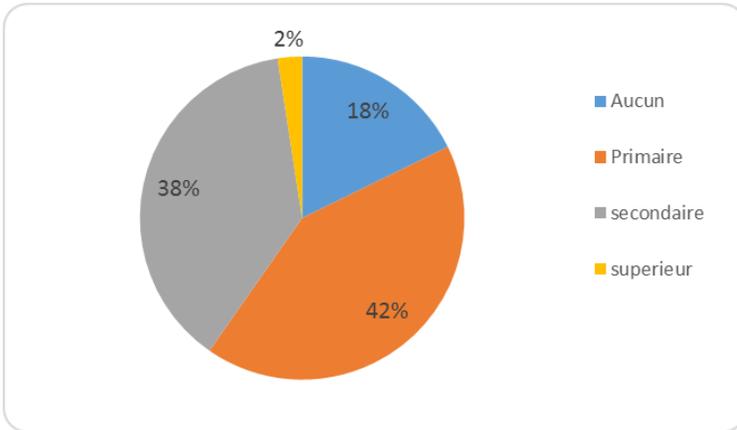
Depuis quelques années, le chômage, en particulier celui des jeunes, constitue une préoccupation à l'échelle mondiale. Au Bénin, l'absence de statistiques administratives périodiques pour la mesure du chômage rend difficile son suivi. Les enquêtes ménages restent la seule source actuelle de mesure du chômage. La série des enquêtes EMICoV initiées depuis 2006 permet d'analyser la dynamique du chômage au Bénin. Ainsi, on note une augmentation du chômage depuis 2010. En effet, le chômage qui avait atteint 2,3 % en 2006 avant de connaître une baisse en 2007, a atteint le niveau de 2,7 % en 2011. Selon le milieu de résidence, deux constats se dégagent : une évolution erratique du taux de chômage à

Cotonou depuis 2006, passant de 9,3 % à 3,2 % en 2010 avant de connaître une hausse en 2011 pour s'établir à 6,1 %. La baisse du taux de chômage à Cotonou entre 2006 et 2010 coïncide avec la série des grands travaux et les réformes initiées par le gouvernement au cours de cette période. En 2011, la crise mondiale et la baisse de la croissance économique dans le pays sont à l'origine de la hausse du chômage. Le second constat est l'augmentation du chômage amorcée dans le monde rural depuis 2007 (0,2 %) qui s'est poursuivie pour s'établir à 1,5 % en 2011. Ce taux a pratiquement doublé par rapport à celui atteint en 2006 (0,8 %). C'est dans le groupe d'âge 20-24 ans que le taux de chômage est le plus élevé (6,8 %) ce qui coïncide avec la fin des études supérieures et la recherche d'un premier emploi. A la fin de la vie active, on note une augmentation des personnes à la recherche d'un emploi due à la précarité de l'emploi pendant la période active et à l'absence de protection sociale. Le taux de chômage augmente avec le niveau d'instruction. Il atteint 12,5 % pour les individus de niveau supérieur et 8,4 % pour ceux de niveau secondaire 2. Le taux de chômage des individus de niveau supérieur est environ 10 fois plus élevé que celui des individus non instruits. En moyenne, un chômeur a passé 48,3 mois (soit 4 ans) dans le chômage et 50 % des chômeurs ont passé 26 mois dans le chômage. L'analyse selon le sexe montre que les femmes passent plus de temps dans le chômage que les hommes : 41,3 mois de chômage pour les hommes et 53,7 mois pour les femmes, soit environ 12 mois de plus pour les femmes. La durée du chômage augmente avec l'âge : plus l'âge augmente, plus l'individu passe du temps en situation de chômage. L'accès à un emploi devient difficile à partir de 35 ans pour les individus en chômage. Malgré le niveau de chômage faible dans le milieu rural, les victimes y restent longtemps puisqu'en moyenne un individu passe 64 mois à la recherche d'un emploi contre 41 mois en milieu urbain. La durée moyenne de chômage à Cotonou est de 36,1 mois (soit 3 ans). La durée de chômage baisse lorsque le niveau d'instruction augmente (32,6 mois pour le secondaire 2 et 25,8 mois pour le supérieur). Ainsi, le niveau d'instruction est un facteur déterminant pour l'accès à un emploi au Bénin (EMICoV, 2011).

4.2 Niveau d'instruction des conducteurs de zémidjans

Les données d'enquête relatives au niveau d'instruction des enquêtés sont illustrées par le graphique suivant:

Graphique 6: niveau d'instruction des enquêtés



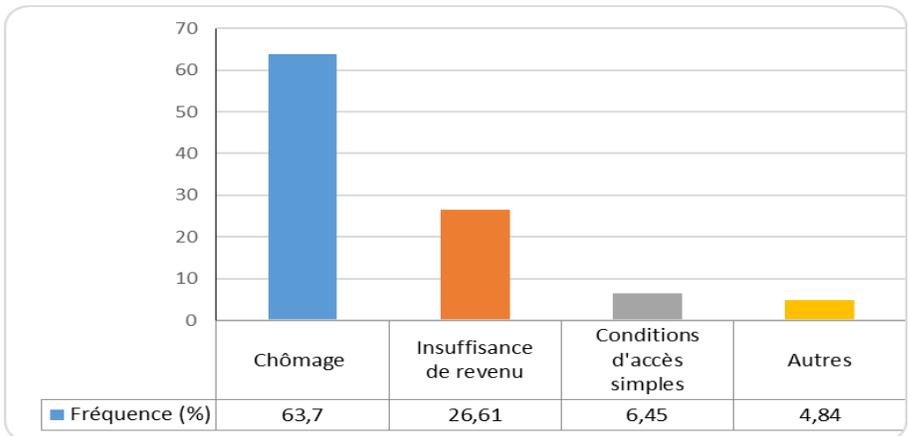
Source: Enquête de terrain, 2016

Plus de la moitié (soit 17, 74 % et 41,94 %) des zémidjans ont un niveau inférieur ou égal au niveau d'étude primaire. L'accès au métier de Zémidjan n'est donc pas fonction d'un niveau élevé d'instruction contrairement à certains autres métiers. On retrouve dans le monde des Zémidjans autant des conducteurs non instruits que des diplômés des écoles supérieures.

4.3 Raisons d'intégration du métier

Plusieurs raisons poussent les acteurs à accéder au métier de Zémidjan. Le graphique N°7 ci-après en donne les précisions.

Graphique 7: Raisons d'intégration de la profession



Source: Enquête de terrain, 2017

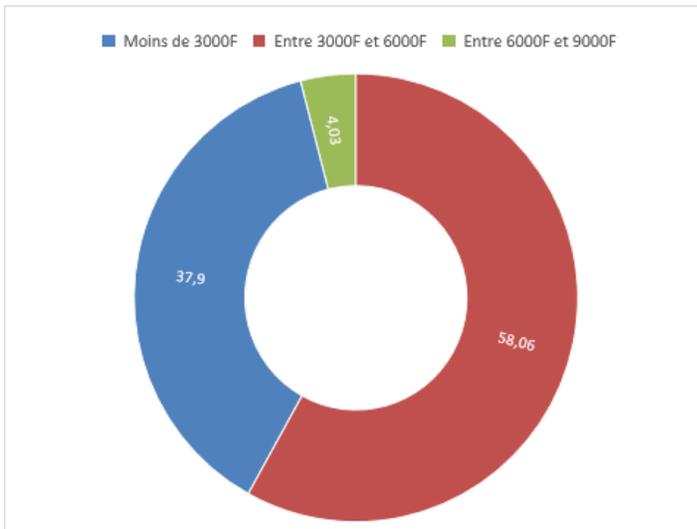
Les informations recueillies sur le terrain montrent que sur 124 enquêtés, 63,70 % pratiquent ce métier comme seule activité, parce que chômeurs, alors que 26,61 % le pratiquent parce que le revenu de leur activité principale est insuffisant. Le chômage est donc la principale raison d'accès à l'activité de Zémidjan. En témoignent les propos de ces enquêtés:

Kokou, jeune homme de 17 ans : « La situation de misère dans laquelle je vis avec mes parents, ne nous permet pas de satisfaire nos besoins élémentaires, je conduis le taxi-moto pour venir en aide à mes parents ».

Abraham « Je suis apprenti menuisier, je conduis la moto, tôt le matin et à la sortie de l'atelier le soir. Cela me permet de satisfaire mes besoins et d'envoyer un peu de sous au village ».

« Il n'y a pas de sots métiers, je suis diplômé de maîtrise en Philosophie, et comme je n'ai pas trouvé un boulot, je me suis trouvé mon gagne-pain à travers la conduite du zémidjan » (Albert, 30 ans).

Nous avons ensuite cherché à savoir les revenus journaliers de ces acteurs qui opèrent dans ce secteur. Le graphique suivant donne les informations sur la recette journalière des conducteurs de Zémidjan.



Source: Enquête de terrain, 2017

Les résultats d'enquête montrent que 58,06 % des conducteurs de taxi-motos gagnent entre trois mille (3000) francs et six mille (6000) francs par jour dans l'exercice de cette activité. 37,90 % ont un revenu journalier

de moins de 3000F ; un nombre très peu élevé de conducteurs soit 4,03 % ont un revenu journalier qui varie entre six mille (6000) francs et neuf mille (9000) francs. Ceux qui ont un revenu journalier compris entre six mille (6000) francs et neuf mille (9000) francs ne sont pas nombreux. C'est la catégorie de conducteurs qui pratiquent l'activité aussi bien le jour que la nuit. Ils y mettent tout leur effort parce que n'ayant pas d'autres activités. Il ressort des entretiens avec ces derniers qu'ils passent environ quinze (15) heures au travail par jour. Or, selon les normes de l'OIT, nombre d'heures réglementaires de travail est de huit (08) heures. Le conducteur de taxi motos qui pratique presque le double de l'heure réglementaire de travail abîme progressivement sa santé.

Les informations relatives à la recette journalière montrent que la plupart des enquêtés ont un revenu journalier compris entre trois mille (3000) francs et six mille (6000) francs, soit une recette mensuelle située entre soixante-dix-huit mille (78000) francs et cent cinquante-six mille (156 000) francs (en considérant que 30 jours par mois et un jour de repos par semaine, soit vingt-six (26) jours de travail par mois). Cependant, pour bien apprécier le gain du conducteur de Zémidjan, il importe de mettre un accent sur les charges auxquelles il fait face dans l'exercice de l'activité. Selon les enquêtés, les différentes charges liées à l'exercice de l'activité sont: les frais de carburant et les frais d'entretien de la moto (vidange, panne etc.) Ces frais s'élèvent en moyenne à mille cinq cent (1500) francs par jour selon la même source. Dans la même logique et en considérant vingt-six (26) jours de travail par mois, les dépenses des conducteurs de taxi-motos pour l'exercice de l'activité s'élèvent en moyenne à trente-neuf mille (39000) francs, compte non tenu des frais liés aux maladies contractées lors de l'exercice du métier. Le revenu net de charge d'un conducteur de taxi moto est ainsi compris – entre trente-neuf mille (39000), [78000-39000] et cent dix-sept mille (117000), [158000 - 39000]. Le travail de Zémidjan permet au conducteur de gagner rapidement un revenu plus ou moins conséquent. Il reste ainsi un métier attractif. Il est le recours autant des diplômés sans emplois que des non diplômés. Cet état de chose montre que la recherche de gain rapide est un facteur déterminant pour l'accès au métier de Zémidjan.

5. Mode d'accès au métier de Zémidjan à Cotonou

«Pas besoin de se gêner longtemps pour conduire le *Zémidjan*. Il suffit d'avoir une moto et de s'inscrire à la mairie. C'est surtout pour cette raison que j'ai choisi faire cette activité au lieu de passer mon temps à apprendre un métier » (Gabriel).

Voilà parmi tant d'autres discours, les réalités d'accès au métier de Zémidjan au Bénin en général puis à Cotonou en particulier. L'intégration formelle au métier par l'enregistrement auprès de la municipalité est la seule forme d'accès indiquée. Cependant l'informel s'est installé et on note une catégorie importante de conducteurs non enregistrés à la Mairie de Cotonou.

5.1 Gestion formel du métier de Zémidjan par la mairie de Cotonou

Le métier de Zémidjan a été réglementé par la Circonscription Urbaine de Cotonou qui a été autorisée par lettre n°1996/MISAT/DC/DAI/SA du 08 Octobre 1992 du Ministre de l'intérieur, à prendre un arrêté pour la ville de Cotonou. Ainsi, par arrêté n°021/CUC/SG/DAPSC du 1er Avril 1992, portant réglementation de la profession de Zémidjan sur l'étendue du territoire de la Circonscription Urbaine de Cotonou, le Chef de cette circonscription a précisé les formalités requises pour l'exercice de ladite profession dans la ville de Cotonou. Certaines dispositions du même arrêté précisent les mesures de sécurité auxquelles sont astreints les conducteurs, de même que les sanctions qui pourraient être appliquées en cas du non-respect des dispositions de l'arrêté. L'accès au métier de zémidjan à cette époque était sujet au paiement d'une taxe municipale mensuelle fixée à mille (1000) francs CFA. Mais par décision n°001/CUC/SG/DSM du 31 Janvier 1994, le montant de la taxe est ramené à six cents (600) francs CFA. Des entretiens effectués auprès des agents de la Mairie de Cotonou concernés, il ressort que les formalités pour intégrer le métier de Zémidjan ont été modifiées avec le temps. Ainsi, actuellement, pour toute entrée dans le métier de Zémidjan, il faut :

- avoir à sa disposition une moto (adaptée) accompagnée des pièces d'achat de la moto ;
- payer une redevance annuelle de 12.000 FCFA ; Au premier paiement, les agents de la Mairie attribuent au conducteur de Zémidjan un numéro de série ; ce dernier est inscrit sur une carte de membre qui est automatiquement remise au conducteur ;
- disposer une chemise jaune et y faire imprimer le logo de la Mairie de Cotonou et le numéro de série attribué par la Mairie.

Notons que de 1992 à 2016, la Mairie de Cotonou a enregistré 246 228 conducteurs de taxi-motos. Ce qui signifie que la corporation de Cotonou compte 246 228 conducteurs de Zémidjan à fin 2016. Cependant, aucun document ne fait cas des zémidjans qui auraient abandonné le métier pour une raison ou pour une autre ; Ceux de l'informel échappent aussi au contrôle municipal.

5.2 L'informel, l'autre voie d'accès au métier de Zémidjan à Cotonou

L'informel est d'usage en République du Bénin et aucun secteur d'activités n'y échappe. Ce secteur à lui seul mobilise 94 % des actifs occupés et moins d'un actif sur dix (10) est salarié EMICoV, (2011). Dans le lot des conducteurs de taxi-motos, on en retrouve également. Les observations de terrains nous ont permis de remarquer que certains conducteurs de taxi-motos, une fois à Cotonou, se lancent simplement dans l'activité avec une moto et un maillot jaune sur lequel ils griffent eux-mêmes un numéro fictif. Un des responsables syndical nous avait confié ce qui suit:

« Un seul maillot peut être utilisé par plusieurs personnes à la fois ou plusieurs frères du même village. Ils ont plusieurs stratégies pour satisfaire leurs besoins. Des maillots qui portent les mêmes numéros par différentes personnes qui opèrent de façon rotative. Nous avons beaucoup de difficultés à identifier ces zémidjans là qui travaillent avec nous dans la ville sans que la mairie ne réussisse à mettre la main sur eux ! Ils commettent souvent des actes qui amènent les clients à nous insulter tout le temps ! » (Jean, 46 ans avec 15 ans d'ancienneté).

Au-delà de ces propos, en voici un autre qui confirme le caractère informel favorisé par le métier et même des acteurs (conducteur et client).

« Il est interdit par exemple de circuler en maillot jaune à l'intérieur du campus on ne sait pourquoi. Mais nous avons trouvé la solution de simplement enlever nos maillots jaunes avant d'entrer à l'intérieur et donc on circule paisiblement sans être inquiété. Dès que je vois que dans la ville ça chauffe un peu, je viens comme beaucoup d'autre surtout pendant les heures de pointe pour faire clandestinement mon Zémidjan ».

« Moi je suis étudiant en 2^{ème} de géographie, et je fais zém à l'intérieur du campus. Comme on ne porte pas de maillot jaune, je me positionne surtout au niveau du garde vélo de l'ENAM (Ecole Nationale d'Administration et de Magistrature) et dès que les étudiants sortent, je les amène au grand portail et je trouve mon compte. Je pense qu'à quelque chose malheur est bon dit-on souvent. Cette décision du recteur Sinsin d'interdire la circulation des Zémidjans à l'intérieur du campus me profite dans tous les cas même si ce n'est pas une bonne chose mais comment faire ? C'est que d'aller voler non! ».

Il importe de connaître le niveau d'aptitude des conducteurs de Zémidjan dans le code de la route, ceci ne faisant pas partie des critères à remplir pour obtenir une autorisation d'accès au métier.

6. De la recherche du gain rapide à la prolifération du Zémidjan à Cotonou

La classe d'âge est un critère déterminant dans le choix du métier de Zémidjan. En effet, dans la tranche d'âge de 20 à 29 ans, l'individu essaie de construire sa vie indépendamment de ses géniteurs. C'est généralement l'âge où les jeunes pensent à fonder leur foyer et à être autonome. Cette autonomie nécessite certains moyens financiers. Dans un contexte économique très précaire pour les jeunes où l'emploi est très rare, la plupart d'entre eux sont amenés vers certains métiers tels que celui de Zémidjan. Dans la tranche d'âge de 30 à 39 ans, l'individu recherche des moyens afin de faire face à ses charges familiales. L'individu a alors une conjointe, des enfants à charge. Il lui faut trouver donc des ressources nécessaires pour subvenir à ces besoins et à ceux de sa famille. Il se tourne alors vers le métier de Zémidjan. Concernant la classe d'âge de 40 à 49 ans, l'individu est face aux charges familiales encore plus élevée. Il doit assumer les coûts de scolarité parfois exorbitants des enfants. Il a encore plus besoin de revenus. Ce qui le maintient dans l'activité. Ces observations montrent que le besoin pressant de faire face aux charges, amène tous acteurs sociaux à s'inscrire dans le rang des conducteurs de taxi-motos.

6.1 Quand le Zémidjan est un issu de secours des fonctionnaires publics et privés!

Lors des investigations sur le terrain, il a été constaté une forte relation entre le recours au métier de Zémidjan et les activités de base des conducteurs. Ainsi, les enquêtés qui exercent les activités comme maçonnerie, menuiserie, peinture, plomberie, sécurité, agriculture, conduite de véhicule (chauffeur), coiffure, enseignement, agents de sécurité privée, couture, etc. pratiquent pour la plupart le métier de Zémidjan à temps partiel. La pratique de l'activité à temps partiel leur permet de trouver un complément de ressources à celles générées par leur activité principale jugée la plupart du temps insignifiantes par rapport aux charges auxquelles ils doivent faire face. Le travail de Zémidjan permet au conducteur de gagner un revenu de subsistance et reste ainsi un métier attractif. En témoigne les propos de cet enquêté:

«Moi je suis un Suntrev (gardien), je gagne 28750 F CFA. J'ai du mal à m'en sortir et satisfaire les besoins conjugués. J'ai trouvé la solution de faire le Zémidjan dès que je sors chaque matin. Je me suis arrangé pour trouver un maillot jaune et je ne regrette pas. Avec les ressources que trouve dedans, j'ai souscrit à une tontine qui me sauve car je paie les frais de scolarité de mes cinq (05) enfants sans difficulté surtout pour mon garçon qui est à l'école privé "Clé

de la Réussite" puisqu'il travaille bien, je me batte pour que lui il sorte très vite et aller à l'université comme il le souhaite».

Et à un autre d'ajouter:

«Je suis conducteur de véhicule administratif au ministère de la fonction publique. Vous savez, le salaire qu'on gagne ne permet pas de rester et de vivre à Cotonou. Avant on avait quelque prime qui nous soulageait mais à l'arrivée du nouveau président (Talon), il a coupé tout ça et nous sommes réduits à notre salaire. Dès que je sors à 18 heures 30 minutes, je fais *Zém* jusqu'à 23 heures comme ça. Sans vous mentir, ça me soulage beaucoup. Ces fonds que je trouve dedans me permettent de payer les factures d'eau, d'électricité et surtout l'argent de "*popote*" à ma femme ».

Ces propos entre autres confirment cette affirmation de Montcho, 2015, p.224) à la suite de Bellot, (2013, p.3@) qui pense qu'avec la problématique de l'émergence d'une jeunesse en difficulté face aux impératifs de performance, de réalisation de soi, de singularisation et d'individuation des trajectoires, les populations repensent quotidiennement à de nouvelles pratiques et méthodes de survie.

6.2 Le Zémidjan dans son environnement

Les conducteurs de Zémidjan se remarquent rapidement à Cotonou, de par leur tenue de travail, le maillot jaune.

Photo 3 : Conducteurs de Zémidjan à un feu tricolore



Source: données de terrain, 2017

Le métier de Zémidjan présente bons nombres d'avantages. Le conducteur de taxi-moto est un important vecteur de communication. En effet, il n'est pas rare de lire sur les maillots des conducteurs des messages à caractères publicitaires provenant aussi bien des organismes internationaux (UNICEF) que des partis ou regroupements de partis

politiques (périodes électorales) tels que la FCBE, la RB, Réseau ATAO, etc. Les Zémidjans sont très silicatés pour les escortes et les grands regroupements publics. De plus, le conducteur lui-même véhicule facilement les messages (actualités) de bouche à oreille. Il constitue ainsi un puissant relaie d'information.

Photo4 : Dos du maillot, vecteur de communication



Source: Enquête de terrain, 2017

On observe aussi une forte solidarité entre les conducteurs de Zémidjan. Lorsqu'un seul conducteur de taxi-moto se retrouve dans une situation difficile (accident de circulation, dispute, agression...) un attroupement d'autres conducteurs de constate très rapidement pour apporter leur soutien et solution à leur confrère. S'il arrive des situations conflictuelles où le conducteur est en faute, il est difficile pour l'utilisateur de se faire entendre, car il se retrouve seul contre plusieurs maillots jaunes. Pour les usagers, c'est un moyen de transport rapide et très pratique. Le Zémidjan conduit son client même dans les recoins inaccessibles à la voiture. Il permet aussi de désenclaver les zones mal desservies par les modes de transport classiques. Les Zémidjan peuvent conduire à des endroits que le client ne connaît pas. Dans des situations de trafics très serrés où la circulation est tendue, les zémidjans trouvent toujours un chemin pour faire gagner du temps. Cependant la pratique du métier de Zémidjan regorge d'inconvénients. Dans un passé récent, certains zémidjans ayant

quitté leurs villages se retrouvent sans abris dans la ville. Les dessous des passages supérieurs de Steinmetz et de Houéyiho leur servaient d'abris (Photo 5).

Photo 5: Zémidjan sans domicile



Source: Enquête de terrain, 2017

Cet état de chose a été très vite proscrit. Car, par le communiqué n°8/0044/DEP-LIT/SG/SCAD/SA publié le 20 Janvier 2017, le Préfet du département du Littoral (M. Modeste Toboula) a annoncé qu'aucun conducteur de taxi moto n'est autorisé à occuper illégalement les espaces publics de Cotonou pour y passer la nuit.

Aussi, note-t-on au niveau des conducteurs, l'ignorance et le mépris du code de la route qui entraînent de nombreux accidents de la route. Le grand nombre de motos pour la plupart mal entretenues crée la pollution atmosphérique. Cette pollution rend l'air de la ville quelque peu piquant. Ce qui entraîne l'irritation des yeux, l'encombrement des voies respiratoires, la prolifération des maladies cardio-vasculaires, les troubles du système nerveux et une augmentation du risque de cancer notamment celui du poumon et la diminution des défenses du système immunitaire. Les secousses qu'ils subissent à longueur de journée fragilisent leurs corps et irritent leurs nerfs ; ce qui les rend toujours nerveux. Leurs postures de travail et les conditions de travail, outre les problèmes liés à la

pollution peuvent leur causer plusieurs maux comme la perte de virilité, les douleurs lombaires et les courbatures constantes. Certains d'entre les conducteurs pratiquent l'activité à des heures tardives. Ce qui les expose à l'insécurité. Ils sont ainsi victimes de braquage où leurs motos leurs sont arrachées comme en témoigne ce conducteur:

« Il y a un frère de mon village qui avait été victime de braquage la nuit dans le quartier de Tanto. C'est son client qui l'avait amené jusque dans la main des bandits qui lui avait fait la fête. Il s'en était sorti avec des blessures graves en plus la perte de sa moto Badjaj qui lui avait été confiée sur contrat » (Marcellin, père de 04 enfants et âgé de 38 ans).

Un autre ajoute ce qui suit:

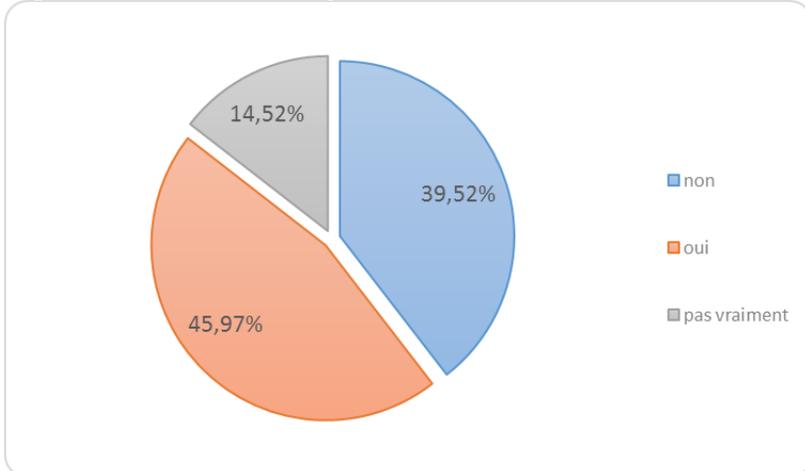
« C'est plutôt un client femme qui a fait endormi on ne sait comment un des nôtres et c'est trois jours après qu'il a retrouvé ses sens sans sa moto ni aucun de son argent dans sa poche. Nous sommes tellement exposés dans ce travail alors que c'est un service que nous rendons ! » (Marc, célibataire avec 02 enfants).

Autant de situations d'insécurité auxquelles sont confrontées les Zémidjans de Cotonou.

6.4 Le Zémidjan et le code de la route

Que ce soit de manière formelle ou informelle, l'exercice du métier de Zémidjan ne nécessite-t-il pas un certain nombre d'aptitudes dont la maîtrise du code de la route ? Un regard sur le graphique N°5 nous permet de mieux apprécier la maîtrise ou non du code de la route par les conducteurs de taxi-motos.

Graphique 9: Avis des Zémidjans sur la maîtrise du code de la route



Source: Enquête de terrain, 2017

La lecture de ce graphique fait remarquer que 39,52 % des enquêtés ne maîtrisent pas le code de la route. De plus, 14,52 % des personnes

interrogées ne le maîtrisent pas vraiment. Ce qui laisse penser à la qualité du service fourni par les conducteurs de Zémidjan.

« (...), en tout cas, personne ne m'a appris à conduire moto dans un centre ni auto-école si ce n'est ce que nous faisons souvent au clair de lune dans nos villages ! Moi, pour la première fois, j'ai fait les frais de sens interdit à Gbégamey et les policiers m'ont arrêté. J'ai dû payer 5000 francs pour retirer ma moto. Après, j'ai bien maîtrisé et je suis au top niveau maintenant. Si tu es nouveau dans un milieu, tu vas subir les normes de ce milieu d'abord ! C'était ça mon baptême dans la ville de Cotonou » (Didier, âgé de 32 ans, père de 02 enfants).

Un autre affirme ce qui suit :

« Il m'avait suffi de bien observer comment les gens partageaient la route à mes tout début et c'est fini ! Ce sont les chauffeurs qui ont besoin de permis de conduire. Les deux roux n'en ont pas besoin. Je suivais le sens de mes collègues zémidjans sur la route, les débats au lieu de regroupement et je connais bien au jour d'aujourd'hui le code. A mon âge, je ne peux plus aller m'asseoir pour apprendre un code fut-il de la route ! » (Agossa, âgé de 54 ans et père de 08 enfants).

Pour ce dernier, dans sa tête, la route apparaît comme un espace public et donc n'est la propriété de personne selon ses appréhensions de départ. Il n'est donc pas utile de recevoir une quelconque formation pour conduire. Ce qui pose véritablement la question des conditions d'accès, d'attribution de numéro puis d'enregistrement des zémidjans. De ce fait, ne s'avère-t-il pas nécessaire que le permis de conduire soit une obligation pour intégrer la profession ?

CONCLUSION

Au terme de cette recherche qui s'est basé sur l'analyse des fondements socio-économiques du métier de taxis-motos surnommé Zémidjan à Cotonou, plusieurs points peuvent être dégagés. Le phénomène de Zémidjan est un fait social total à la Mauss au Bénin en général et donc à Cotonou. Vu leur présence incontestable et même incontournable dans toutes les ruelles de la capitale économique, il est important de chercher à mieux comprendre les causes de ce phénomène autant sur le plan social qu'économique. Au terme, les résultats ont prouvé que le Zémidjan a évolué dans le temps depuis son apparition. Le besoin pressant de faire face aux différentes charges, amène l'individu à s'inscrire dans le rang des conducteurs de taxi-motos. Ce travail de Zémidjan leur permet de gagner un revenu de subsistance et reste ainsi un métier attractif. Il est le recours des diplômés sans emplois et des ouvriers en quête d'un complément de revenu. Le moyen réglementaire d'accès au métier de taxi-moto à Cotonou est l'inscription dans le registre de la municipalité.

17. Gonzalez O. L., 2010, Violence homicide en Colombie : déviance ou débrouille ? <http://www.sociologos.revues.org/2495> consulté ce 27/10/2013 à 19h07.
18. GTZ /MEHU, Stratégie Nationale de lutte contre la pollution atmosphérique en République du Bénin.
19. HOUENINVO T., 2000, L'utilisation des instruments économiques dans la lutte contre la pollution atmosphérique en milieu urbain au Bénin : Cas de la ville de Cotonou, document de travail N°003/2000, CAPE.
20. MEHU, 2000, Etude sur la qualité de l'air en milieu urbain : cas de Cotonou, Rapport final.
21. MENDRAS H., Eléments de Sociologie, Paris, Armand Colin, 2001, p268.
22. MONTCHO B. 2015, Commercialisation de l'essence "kpayo" à Cotonou : entre déviance et débrouille ? Thèse de Doctorat unique, UAC-Bénin, p338.
23. MTPT, 1993, Document préparatoire de la table ronde sectorielle des transports, Annexe1 : étude stratégie.
24. TERY L., 2006, Le travail intenable. Résister collectivement à l'intensification du travail. Editions La Découverte.
25. TIDJANI A., 1986-1987, Impact socio-économiques des taxis-motos dits 'Zemi-Jan' à Porto-Novo (Province de l'), mémoire de Maitrise en Sociologie-Anthropologie, sous la direction de Monsieur Dah-Lokonon Bodehou GBENOUKPO.
26. WISNER A., 1974, Contenu des taches et charge du travail, Sociologie du travail