

ORGANISATION DES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS INFORMELS DES TRANSPORTS



L'économie informelle et la syndicalisation des travailleurs des transports à deux roues au Bénin

Projet mondial de recherche de l'ITF : Organisation des travailleuses et des travailleurs informels du transport

Cette étude de cas participe à un projet mondial de recherche portant sur l'organisation des travailleurs informels du transport. Ce projet a été initié par le Département de l'éducation de l'ITF en 2005, en coopération avec la Section des transports routiers de l'ITF. L'objectif global de ce projet est de fournir un outil de référence exhaustif aux syndicats du transport qui organisent, ou souhaitent organiser, la main d'œuvre informelle du transport.

Pour les études de cas, l'ITF a identifié trois syndicats affiliés. Les organisations désignées proviennent de pays où, en Asie et en Afrique, le nombre d'emplois informels est supérieur à celui du secteur formel. Nous avons désigné des organismes de recherche dans ces pays pour mener à bien notre projet. Une coordinatrice de la recherche, basée en Afrique du Sud, a été désignée pour rédiger la présentation générale.

Les objectifs de cette recherche étaient de :

- recueillir, analyser et résumer les expériences, les stratégies et les méthodes de syndicalisation des syndicats qui organisent des travailleurs informels du transport au travers de trois études de cas détaillées;
- identifier les formes et l'étendue du travail informel dans les transports, notamment en identifiant les femmes employées dans le transport informel;
- résumer les problèmes liés à l'organisation au sein de l'économie informelle et déterminer s'ils affectent les syndicats du transport;
- élaborer des propositions à soumettre à la considération des organes de décision de l'ITF;
- fournir du matériel utilisable lors de l'élaboration de programmes d'éducation à propos de l'organisation dans le secteur informel.

La recherche s'articule autour de deux éléments indissociables :

- études de cas détaillées portant sur des pays précis, à savoir le Bénin, la Zambie et les Philippines, de syndicats organisant des travailleuses et des travailleurs informels du transport et reprenant également des informations contextuelles;
- présentation générale de l'organisation de la main-d'œuvre informelle du transport reprenant : des informations sur le travail informel dans les transports et sur les hommes et les femmes qui travaillent dans ce secteur; les défis posés par l'organisation et ses stratégies, des résumés des études de cas et des recommandations à soumettre à la considération des instances de décision de l'ITF.

L'ITF souhaite remercier les organisations affiliées suivantes pour leur participation au projet : National Transport Workers' Union (Philippines); National Union of Transport and Allied Workers' Union (Zambie); Syndicat National des Zemijan du Bénin; LEARN (Philippines); WEA (Zambie), LARES (Bénin).

L'ITF souhaite également exprimer ses remerciements à la coordinatrice de la recherche, Chris Bonner (Afrique du Sud) et à la FNV Mondiaal pour le financement du projet.

Définition des sigles	6
Liste des tableaux	6
Liste des figures	6
Introduction générale	7
CONTEXTE, OBJECTIFS ET CONSIDERATIONS METHODOLOGIQUES	7
Contexte	7
Objectifs de l'étude	7
Considérations méthodologiques	7
La démarche globale	7
L'étude des principaux documents existants	8
L'échantillonnage	8
Les discussions et interviews avec les responsables de l'économie du transport informel	8
Organisation administrative et caractéristiques du travail au Bénin	9
L'organisation administrative	9
L'évolution économique et situation de l'emploi au Bénin	11
Caractéristiques du travail informel au Bénin et quelques actions et politiques de l'Etat.	11
Généralités sur le transport au Bénin	14
3.1 Etat de la question	14
3.2 Les formes de transport au Bénin et les emplois générés	14
3.2.1 Le transport aérien	14
3.2.2 Le transport maritime et fluvial	14
3.2.3 Le transport ferroviaire	15
3.2.4 Le transport routier	16
Le mode de transport commercial à deux roues :	
Environnement institutionnel et réglementaire	18
Cadre général sur le droit du travail informel	18
Les mesures de protection des travailleurs de l'informel	18
Autres règles particulières affectant les travailleurs du secteur informel du transport	19
Les règles au niveau de l'Etat	19
Au niveau de la municipalité (montant variable)	19
Organisations syndicales dans le transport informel à deux roues	20
Généralités sur l'environnement syndical de l'économie informelle au Bénin	20
Les syndicats de conducteurs de taxi-moto	22
Problèmes et enjeux des conducteurs de taxi-moto	22
Le métier de Zémijan comme passe-temps	22
Le métier de Zémijan comme leitmotiv des pouvoirs publics et politique	23
Rôle des syndicats des taxi-moto à deux roues dans le pays	23
Contribuer à réhabiliter le politique	23
Protéger les libertés fondamentales	23
L'acquisition de sièges sociaux et autres	23

Etude de cas : SYNAZEB	24
Introduction : Pourquoi le Synazeb ?	24
Etude générale sur la réglementation du SYNAZEB, comment fonctionne t-il ?	24
Adhésion et recrutement des membres du Synazeb	24
Adhésion des membres	24
Recrutement et le maintien de l'effectif	25
Organisation administrative et financière	25
Les règles constitutives du syndicat	25
Le fonctionnement démocratique de Synazeb	26
L'assemblée générale	26
Description et fonctionnement des membres du Synazeb	26
Caractéristiques des membres	26
Conditions de vie et de travail des membres du Synazeb	27
Les conducteurs salariés	27
Les propriétaires conducteurs	27
Problèmes des travailleurs syndiqués et les solution apportées par le Synazeb	28
Les principaux développements et progrès du SYNAZEB	28
Principaux défis du Synazeb	29
La vision du SYNAZEB	29
Les stratégies et activités du SYNAZEB	29
Les stratégies de lutte et affiliation	29
Actions internes du Synazeb	30
Actions externes du Synazeb	32
Les difficultés et obstacles majeurs du Synazeb	34
Principaux changements nécessaires pour le Synazeb et ses membres	34
Amélioration de l'environnement institutionnel	34
Amélioration du cadre réglementaire	34
Renforcement de la sécurité des conducteurs	34
Appui à la création et/ou au renforcement des capacités du Synazeb	35
Conclusion	36

DEFINITION DES SIGLES

CFPA :	Centre de Formation Professionnelle d'Abomey
CNSR :	Centre National de Sécurité Routière
ECHOPPE :	Echange pour l'Organisation et la Promotion de Petits Entrepreneurs
FECECAM :	Fédération des Caisses d'Epargne et de Crédit Agricole Mutuel
FENAB :	Fédération Nationale des Artisans du Bénin
FODEFCA :	Fonds de Développement de la Formation Professionnelle Continue et de l'Apprentissage
GMTB :	Groupeement des Motocyclistes Taximen du Bénin
IFCOD :	Institut de Formation et de Coopération Décentralisée
INSAE :	Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique
ITF :	International Transport Worker's Federation
OBSS :	Office Béninois de Sécurité Sociale
OHADA :	Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires
OIT :	Organisation Internationale du Travail
ONG :	Organisation Non Gouvernementale
LARES :	Laboratoire d'Analyse Régionale et d'Expertise Sociale
PADME :	Programme d'Appui au Développement de la Micro entreprise
PAPME :	Programme d'Appui aux Petites et Moyennes Entreprises
PAS :	Programme d'Ajustement Structurel
PIB :	Produit Intérieur Brut
PME :	Petites et Moyennes Entreprises
PMI :	Petites et Moyennes Industries
RGPH :	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
SYNAZEB	Syndicat National des Zemijan du Bénin
UEMOA :	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

Liste des tableaux

Tableau 1 : Population active occupée (%) selon le secteur d'activité et le sexe	12
Tableau 2 : Répartition (%) de la population active occupée dans les branches non agricoles	12
Tableau 3 : Volume de l'emploi créé autour du port de Cotonou	15
Tableau 4 : Principales organisations de l'économie informelle au Bénin	21
Tableau 5 : Répartition géographique des différents syndicats de taxi-moto	22
Tableau 6 : Répartition des exploitants de zémijan selon la classe d'âge	26
Tableau 7 : Répartition des exploitants de zémijan suivant leur situation matrimoniale	27
Tableau 8 : Répartition des exploitants de zémijan selon leur niveau d'instruction	27

Liste des figures

Figure 1 : Carte administrative du Bénin	10
--	----

Contexte

L'accélération de l'urbanisation a drainé des centaines de millions de migrants vers les périphéries et à l'intérieur des villes africaines à la recherche d'une vie meilleure. Ce sont des excédants de mains-d'œuvre, provenant principalement des migrations des campagnes vers la ville, ne pouvant trouver d'emploi dans les activités modernes. Ils viennent grossir le rang des milliers de chômeurs qui vivaient déjà dans des situations précaires. Les faibles performances des économies des différents pays ne favorisent pas une création d'emplois proportionnellement au gonflement continu du nombre de demandeurs, au demeurant sans qualification. Dans un contexte d'absence quasi totale de l'allocation de chômage, plusieurs néo urbains développent des stratégies de survie, source première de la prolifération des activités informelles. Ce phénomène s'observe diversement dans tous les pays et les solutions apportées varient d'un pays à un autre.

Les tendances concernant la population dans les pays en voie de développement indiquent à la fois une croissance rapide de la population et un accroissement du taux d'urbanisation des villes. Ce boom démographique et urbain se double d'une extension géographique des agglomérations urbaines augmentant ainsi les besoins de transport motorisé des populations, dont des milliers doivent quotidiennement parcourir de longues distances entre leur résidence et leur lieu de travail.

Le Bénin n'échappe pas à cette situation. Ici plus qu'ailleurs la conjonction de plusieurs facteurs a contribué à l'émergence et à l'enracinement d'un secteur informel qui occupe une large proportion des actifs. Outre l'urbanisation caractérisée par l'apparition de conurbations (Cotonou-Porto-Novo-Abomey-Calavi), des doublets urbains (Abomey-Bohicon) et des métropoles commerçantes (Parakou, Djougou), ce sont surtout les effets du voisinage du Nigeria et de la crise économique des années 80 qui ont dans une grande mesure contribué à l'épanouissement du secteur informel. Les velléités d'exploitation et les rentes d'opportunité du marché nigérian ont débouché sur des activités spéculatives dont la majeure partie échappe aux statistiques officielles. De même, la crise économique des années 80, caractérisée par une quasi faillite de l'Etat a accéléré un chômage que l'inadéquation du système éducatif avec les besoins d'emploi avait déjà rendu structurellement incontournable.

Au titre des petits métiers qui sont devenus les refuges de nombreux demandeurs d'emplois qualifiés ou non figure le secteur des transports. Il a prospéré à la faveur d'une législation laxiste qui autorise les importations d'engins à deux roues d'occasion, des possibilités d'importations frauduleuses et à bas prix de carburants et de pièces détachées pour engin du Nigeria. Ce volet du secteur du transport constitue une composante importante de ce secteur informel, tant par le nombre d'emplois qu'il mobilise, que par la fonction sociale et économique qu'il joue. Cependant, en dépit des nombreux travaux qui ont été réalisés sur ce secteur, on connaît encore mal son fonctionnement et ses réelles implications sociales et économiques.

Objectif de l'étude

Cette étude vise à recueillir des informations directement auprès des affiliés qui représentent activement les travailleurs de l'économie informelle. Se faisant, l'ITF souhaite en savoir plus sur leurs expériences pour en tirer des enseignements et les partager avec d'autres affiliés.

Considérations méthodologiques

La démarche globale

L'état des lieux de l'économie du transport informel au Bénin et l'appréciation des efforts fournis par l'ensemble des acteurs en vue d'une amélioration du fonctionnement et des résultats des différentes parties impliquées, ont nécessité une méthodologie de recherche appropriée. Il s'est surtout agi d'une analyse de type socio-institutionnelle. Elle s'est appuyée sur le fonctionnement des institutions tant formelles qu'informelles, tant étatiques que corporatistes, qui gèrent le secteur des transports informels au Bénin.

La collecte des données comporte plusieurs volets à savoir :

1. l'étude de la documentation existante sur la question ;
2. des entretiens sous forme de discussions, avec les responsables des syndicats sur le contenu des documents existants à leur niveau, leurs expériences et leur vision de l'avenir du secteur ;
3. Le traitement et l'analyse des données ainsi collectées conformément aux objectifs visés et en rapport avec les préoccupations des responsables de l'ITF.

L'étude des principaux documents existants

Les documents existants peuvent être classés en deux catégories :

Les documents de Synazeb notamment les rapports et les comptes rendus de réunions du syndicat et des autres affiliés, les publications syndicales, les comptes rendus des réunions, les statuts du syndicat. L'étude de ces différents documents a permis de déterminer avec plus de précision et de rigueur l'ensemble des variables devant être prises en compte ainsi que les modalités de leur collecte et analyse. Différentes études relatives à l'économie du transport informel au Bénin ont été consultées. Il s'agit de travaux réalisés soit dans le cadre des formations diplômantes (mémoires, rapports de stage) ou pour le compte d'institutions diverses d'appui. Elles sont localisées dans les directions des transports terrestres, dans la Chambre des métiers du Bénin et les institutions étatiques et privées (ONG) d'appui au secteur informel (PAPME et PADME).

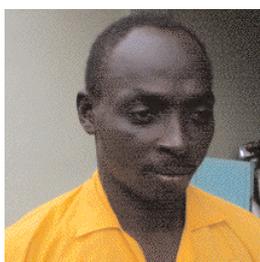
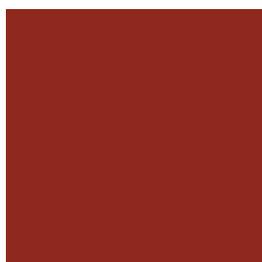
L'échantillonnage

Le choix des localités procède d'une démarche raisonnée. Les villes ont été choisies en fonction non seulement de leur taille, mais aussi de l'importance de la concentration des taxi moto et enfin de l'existence d'un embryon d'organisation des acteurs. Ainsi ont été retenues dans la partie Sud du pays : Cotonou et Porto-Novo deux zones de forte concentration du transport informel, Abomey-Calavi, Ouidah, Allada Abomey, Bohicon, Dassa et Lokossa. Dans le Centre nous avons Dassa. Le Nord, ce sont les localités de Natitingou, Parakou, Malanville, Kandi et Djougou qui ont été retenues.

Quant aux acteurs, ils ont été sélectionnés sur la base des centres d'intérêt de l'étude. L'échantillon a retenu aussi bien les dirigeants des différentes institutions que les responsables des organisations syndicales et les conducteurs de taxi moto.

Les discussions et interviews avec les responsables de l'économie du transport informel

Cette phase des investigations a impliqué plusieurs acteurs qui sont concernés de près par la problématique de notre étude. Il s'agit notamment des élus locaux rencontrés dans les mairies, personnes chargées de la syndicalisation, délégués syndicaux, les membres et les acteurs à la base des organisations syndicales de l'économie formelle et informelle. Ces discussions ont porté sur les préoccupations des syndiqués à tous les niveaux notamment sur le poids de ce secteur dans l'économie béninoise et les difficultés rencontrées.



L'organisation administrative

Le Bénin, pays de l'Afrique de l'Ouest, est situé en pleine zone intertropicale humide qui le rend propice à l'agriculture. Indépendant depuis le 1er août 1960, son histoire politique est jalonnée par de nombreux événements qui permettent de distinguer trois importantes périodes :

- Une période d'instabilité de 1960 à 1972 marquée par de nombreux coups d'Etat militaires
- Une longue parenthèse de marxisme-léninisme de 1972 à 1989,
- Depuis 1990 (date de la tenue de la Conférence nationale des forces vives), le pays est entré dans une ère démocratique.

Le Bénin est limité à l'Est par le Nigéria, à l'Ouest par le Togo, au Nord par le Niger, au Nord-ouest par le Burkina Faso, au Sud par l'océan Atlantique. Le pays est divisé en douze départements : Alibori, Atacora, Atlantique, Borgou, Collines, Couffo, Donga, Littoral, l'Ouémé, Plateau, Mono et Zou et soixante dix sept communes et 689 arrondissements. Le département de l'Ouémé abrite la capitale politique qui est Porto-Novo et l'Atlantique abrite la capitale économique et administrative du pays qui est Cotonou. Le pays compte d'autres villes : Lokossa (dans le Mono); Abomey et Bohicon et Dassa (dans le Zou); Parakou, Kandi et Malanville (dans le Borgou et l'Alibori); Natitingou et Djougou (dans l'Atacora et la Donga).

Le Bénin connaît une croissance démographique rapide. L'effectif de la population est passé de 3,33 millions d'habitants en 1979 à 4,9 millions en 1992, soit un taux de croissance de 2,9 pour cent pour culminer à 6 769 914 d'habitants en 2002, selon les données de l'Institut national des statistiques et d'analyse économique (INSAE). Il s'agit d'une population composée à concurrence de 48 pour cent de jeunes de moins de 15 ans. Les femmes représentent 52 pour cent de la population totale. Avec un revenu par habitant de l'ordre de 420 dollars US, le Bénin fait partie des « pays les moins avancés » (PMA). Il est classé 162ème sur 177 selon l'Indice du développement humain

Figure 1 : Carte administrative du Bénin

Figure 1 : Carte administrative du Bénin



L'évolution économique et situation de l'emploi au Bénin

L'histoire économique du Bénin au cours des quinze dernières années est celle du passage d'une crise profonde à une situation d'ajustement et de restructuration qui se poursuit. En effet, grâce aux réformes entreprises depuis 1989 sous la bannière des institutions financières internationales, l'économie béninoise, se relève progressivement de la crise qu'elle a connue au cours des années 80. Cette relance se traduit non seulement par un taux de croissance positif tournant autour de 5%, mais aussi par l'amélioration des principaux agrégats économiques : réduction du taux d'inflation, du déficit budgétaire notamment.

Cependant, si les réformes ont débouché sur de bons résultats sur le plan macro-économique, elles n'ont pas encore pu transformer le vécu quotidien des populations. La pauvreté et le chômage restent omniprésents. Les dernières estimations contenues dans le document de stratégie de réduction de la pauvreté (DSRP), soulignent une progression du phénomène de pauvreté. En effet en 1994-1995, pour un seuil de pauvreté moyen établi à 42 075 Fcfa par an par équivalent adulte en milieu rural et à 48 629 Fcfa en zone urbaine, l'incidence de la pauvreté monétaire s'établissait à 25,2%, en zone rurale et 28,5 % en milieu urbain. La plupart des études qui ont été conduites ces dernières années sur la pauvreté confirment cette tendance à l'accroissement de la pauvreté, en milieu rural notamment. Les résultats obtenus par l'enquête QUIBB¹ révèlent que 22 % de la population (1,5 millions de personnes) peuvent être considérées comme extrêmement pauvres et 39 % soit 2,6 millions de personnes comme pauvres.

La situation de l'emploi est devenue préoccupante à partir de 1977 avec une montée du chômage de la couche juvénile. En 1983, l'aggravation de la crise économique persistante et corrélativement du chômage débouche sur la tenue d'un séminaire national sur l'emploi (12-21 décembre 1984). En 1985 et 1986, les demandes d'emploi officiellement enregistrées sont de 12 555 et 21 177 dont seulement 2 056 (16 pour cent) et 3,681 (17 pour cent) sont satisfaites par l'Etat seul pourvoyeur d'emplois. En 1987, le placement systématique par l'Etat des diplômés de l'enseignement supérieur dans

les services publics et entreprises a été définitivement interrompu.

L'administration publique, selon l'observatoire de l'emploi compte 32 241 employés en 1997, dont 260 contractuels avec 8 637 emplois publics féminins contre 23 604 pour les hommes.

Caractéristiques du travail informel au Bénin et quelques actions et politiques de l'Etat.

Selon les données du Recensement général de la population et de l'habitat en 2002, l'économie informelle représente un poids écrasant dans la structure productive béninoise : elle emploie environ 95 pour cent (soit 97,7 pour cent d'hommes et 99,1 pour cent de femmes) de la population active occupée de dix ans et plus, localisée en milieu urbain et rural, soit 2 765 766 individus. Le secteur moderne (formel de l'Etat et du privé), relativement peu développé n'occupe quant à lui que 5 pour cent de la population, soit 338 496 personnes. Si l'on exclut l'agriculture et le commerce, l'emploi informel avoisine les 611 469 individus s'activant dans plus de 89 000 entreprises.

On peut dresser un tableau comparatif entre les données relatives à l'emploi dans le secteur informel et le secteur moderne afin d'apprécier leur importance relative et leur contribution respective à la mise en valeur des ressources humaines du pays. Rapportée aux chiffres sur l'emploi dans le secteur informel urbain en 2002, la part du secteur moderne apparaît relativement modeste. En effet, sur un total de 277 300 emplois comptabilisés, 56 000 relèvent du secteur moderne (soit 20,2 pour cent) dont 20 000 (soit 7,2 pour cent) reviennent aux secteurs privés et 36 000 (13 pour cent) au secteur public. De ce fait, neuf emplois sur dix ressortent des unités économiques évoluant dans un milieu informel selon le RGPH en 2002. Encore faut-il préciser que dans les termes de cette comparaison intersectorielle, on n'a pas défalqué de l'emploi total de l'administration publique la part qui revient à l'emploi rural. Si on en tenait compte, la participation du secteur moderne se verrait sans doute réduite de quelques points.

En 2002, le rapport de dépendance est de 141 contre 136 en 1992. Ainsi, en dix ans, la charge des personnes inactives sur les personnes actives aura connu une légère augmentation.

¹QUIBB, Questionnaire des indicateurs de base du bien être (Questionnaire about Core Welfare Indicators).

Tableau 1 : Population active occupée (%) selon le secteur d'activité et le sexe

	Population occupée	Secteur informel	Secteur formel de l'Etat	Secteur formel privé
Total	100	94.9	2.6	2.4
Féminin	49.4	97.3	1.3	1.4
Masculin	50.6	92.7	3.9	3.4
Rapport de masculinité	102	95	300	243
Effectifs	2 811 753	2 669 644	73 627	68 482

Source : INSAE 2002.

La population active est occupée en majorité dans le secteur informel. Ce secteur utilise 95% des actifs occupés et le secteur formel ne représente que 5% répartis de façon presque égale entre le public (2,6%) et le privé (2,4%). Le secteur informel regroupe 88% des actifs en milieu urbain et 98% des actifs en milieu rural.

Tableau 2 : Répartition (%) de la population active occupée dans les branches non agricoles

	Total	Secteur informel	Secteur formel de l'Etat et du privé
Proportion (%)	100	91.1	8.9
Total	100	100	100
Industrie extractive	2.8	3	0.3
Industrie manufacturière	18.5	19.6	7.4
Eau, électricité, gaz	0.1	0.1	0.9
Bâtiment et travaux Publics	5.2	5.4	3.7
Commerce et restaurant	59.4	63.9	14.2
Transport et communication	7	6.7	9.6
Banques et assurances	0.3	0.1	1.8
Autres services	14.9	9.6	69.1
Effectifs	1 429 010	1 303 074	125 936
Non déclaré	108 364	100 109	8 255

Source : INSAE, 2002.

Si on s'intéresse aux activités non agricoles (tableau ci-dessus), le secteur informel reste prépondérant à 91,1% contre 8,9% au secteur formel. L'examen par branche d'activité montre que la part du secteur formel ne dépasse celle du secteur informel que pour les branches eau, gaz, électricité, transport et communication et pour les banques et assurances. L'analyse de la branche du transport et communication mérite une attention particulière en ce sens qu'en Afrique les tentatives d'organisation du transport ont échoué. La prépondérance (9,6% du secteur formel contre 6,7% pour le formel) est sans doute due au récent recensement du transport en commun dans les grands centres comme Cotonou.

Les femmes sont majoritaires dans le secteur informel. Selon les données de l'INSAE (2002) si pour l'ensemble du pays on compte 102 hommes actifs

occupés pour 100 femmes, le rapport est de 95 hommes dans le secteur informel, de 300 hommes dans le secteur formel d'Etat et de 243 hommes pour 100 femmes dans le secteur formel privé. L'activité formelle et permanente qui demande plus d'instruction et de qualification demeure un privilège des hommes dont le niveau d'instruction demeure plus élevé que celui des femmes.

Le financement des unités économiques du secteur informel en général se trouve aujourd'hui au cœur des débats sur le développement du secteur privé. En effet, si le recours au secteur bancaire est une solution pour les entreprises du secteur moderne, il n'en va pas de même pour celles du secteur informel qui sont en permanence confrontées aux difficultés d'accès à cette source de financement. Seul le gouvernement pose quelques actions d'appui à l'endroit de ce secteur.

Les politiques et initiatives de soutien du gouvernement, des Etats étrangers et des organisations non gouvernementales à l'égard du secteur informel en général, et du transport en particulier, sont résumés en annexe 1. Il s'agit de plusieurs projets financiers en faveur du secteur informel et ayant bénéficié de l'appui de plusieurs partenaires aussi bien nationaux qu'étrangers.

A la fin de l'année 1996, les projets avaient accordé au total 3 947 crédits à 2 671 clients pour un montant total de 1,57 milliards de F.CFA avec une moyenne mensuelle de 120 crédits. Le petit commerce représente 80 pour cent des bénéficiaires, l'artisanat 4 pour cent, la restauration 2 pour cent et les autres catégories (garages et autres services) 14 pour cent. Le taux de remboursement est de 94 pour cent. On constate une absence de mesures en faveur du secteur informel de transport en général et celui à deux roues en particulier. Cela pourrait s'expliquer par le déploiement du gouvernement d'une stratégie d'éradication de ce secteur. Cette préoccupation a été confortée par la déclaration, trois ans plus tard (en 1999), du Chef de l'Etat qui renvoyait les transporteurs à deux roues à la production du manioc.

En somme, on peut dire que l'absence de mesures en faveur du secteur informel en général explique le faible développement du transport au Bénin.

Etat de la question

L'organisation du transport dans les villes africaines et particulièrement dans les villes au Sud du Sahara s'est inspirée pendant des années des modèles occidentaux. Au Bénin, de nombreuses sociétés étatiques de transport ont été créées au cours des années 70-80 (période révolutionnaire). Cette expérience qui a consisté à créer les lignes de bus n'a pas survécu à la crise socioéconomique qui a secoué tous les secteurs d'activités du pays. Les travailleurs dans ces sociétés avaient bénéficié des droits au même titre que les agents permanents de l'Etat. C'est la seule forme de transport formel qui avait existé au Bénin en dehors des agents permanents conducteurs. Comme de nombreux pays de la sous-région, le Bénin n'a pas échappé à la vague de dégénérescence des sociétés de transport urbain collectif en Afrique. En effet, les sociétés de transport en commun ont toutes interrompu leurs activités après quelques années. Cela s'explique par un manque de subventions, par l'inadéquation du matériel roulant aux conditions d'exploitation locales et bien souvent par une mauvaise gestion des finances et du personnel. Le travail dans le transport formel a disparu avec la chute de cette expérience de transport en commun qui relevait des compétences de l'Etat. Toutes les réformes entreprises pour remédier à cette situation sont restées vaines. Ainsi, on a assisté à la montée en flèche de toutes formes de transport dans le pays qui échappent au fisc. Plusieurs raisons expliquent cet état de chose : compressions des travailleurs des sociétés d'Etat et privés, chômage, les nouvelles mesures du PAS et autres.

Globalement, l'analyse du mode de fonctionnement du transport informel en général révèle l'existence de nombreux dysfonctionnements. Du coup, la majorité des formes de transport en commun sont informelles.

Les formes de transport au Bénin et les emplois générés

Contribuant au PIB à hauteur de 7,4 %, le secteur de transport est divisé en quatre secteurs : routier, ferroviaire, aérien et maritime. Il s'articule autour de la ville de Cotonou, capitale économique où est situé le seul port en eau profonde du pays. C'est un secteur clé dans l'économie béninoise en raison de sa double vocation de desserte intérieure et de plaque de transit international vers les pays enclavés de la sous région (Burkina-Faso, Niger, Mali) et les pays côtiers voisins, notamment le Nigeria.

Son principal handicap reste l'insuffisance des financements tant intérieurs qu'extérieurs destinés à la rénovation des infrastructures dégradées et au renouvellement des équipements roulants et de manutention. Il doit également faire face aux problèmes institutionnels tels que l'insuffisance de formation, le manque d'informations aux usagers et aux opérateurs économiques. Les transports constituent l'une des activités clés du secteur tertiaire. Les activités de transport fournissent le cinquième de l'emploi officiel et absorbent le quart des investissements publics.

Le transport aérien

Le Bénin dispose d'un aéroport de classe internationale accessible en toutes saisons et par tout type d'appareil, y compris les gros porteurs. Il est fréquenté par d'importantes compagnies aériennes du monde entier. En dehors des agents permanents de l'Etat (civils et militaires), il emploie environ 251 personnes (travailleurs de l'informel) dans les services connexes essentiellement liés aux prestations de services tels que les locations de voiture pour les étrangers qui viennent d'arriver ; la petite restauration dans laquelle les femmes sont majoritaires et les « bagagistes ».

En dehors des agents de l'Etat qui se regroupent dans le Syndicat national du transport aérien affilié à la CSA, on note une quasi absence de syndicalisation des travailleurs du secteur informel.

Le transport maritime et fluvial

Le Bénin dispose de l'un des ports les plus dynamiques de la sous-région ouest africaine. De par son importance (près de 350 employés), il vient en cinquième position après ceux de Lagos (Nigeria) Téma (Ghana), Abidjan (Côte d'Ivoire) et Dakar. L'exploitation et la gestion maritime sont assurées par quelques grands organismes publics au nombre desquels le Port autonome de Cotonou (PAC), la Société béninoise de manutention portuaires (SOBEMAP), la Compagnie béninoise de navigation maritime (COBENAM) et le Conseil national des chargeurs du Bénin (CNCB). A leurs côtés opèrent une multitude de transitaires et dockers, des pointeurs des intermédiaires, des passeurs, et consignataires et plusieurs sociétés de transit, de façon informelle. On note plusieurs activités connexes autour du port. A titre d'exemple, voici un tableau des emplois générés par le Port autonome de Cotonou.

Tableau 3 : Volume de l'emploi créé autour du Port de Cotonou

	hypothèse basse	hypothèse haute
Dockers Sobmeap	5 000	8 000
mécanique	27636	44311
vulcanisateur	5690	10778
pièces détachées	7586	5589
pneumatiques	5690	9581
casse auto	13818	22754
tôlerie	3251	4790
lavage auto	8941	4790
magasin de vente	1626	3992
Total	74238	106586

Source : Base LARES, 2002 et enquête de terrain, 2005

Le transport fluvial peu développé, se fait essentiellement sur le Lac Nokoue et permet les échanges commerciaux entre les habitants du Lac et le marché international de Cotonou. Les femmes (difficiles à chiffrer) sont majoritaires dans ce trafic et sont pour la plupart propriétaires des barques qui servent à faire la navette. Il n'existe aucun syndicat à leur niveau contrairement à la syndicalisation au niveau des dockers et des pointeurs qui semble voir le jour mais elle n'est pas encore très dynamique. Ces organisations fonctionnent comme des relais des politiciens donc dépourvues de toute vision syndicale. C'est le cas de l'Association des pointeurs et dockers du port (APODOP) qui soutient actuellement la candidature d'un homme à la magistrature suprême mars prochain.

Le transport ferroviaire

Il est long de 438 km et relie essentiellement Cotonou à Parakou. C'est une structure de transport multinationale (Bénin, Niger) avec une capacité de transport de marchandises de 600 000 tonnes par an. Les petites lignes côtières (140 km) sont désuètes et non exploitées à l'heure actuelle. L'existence du transport ferroviaire a favorisé l'émergence d'un

véritable marché de services : la petite restauration, les petits services (vente d'objets d'arts, de bijoux, de produits de la pharmacopée traditionnelle etc.). Les services sont offerts aux passagers dans le train ou les gares. Lors de la construction des chemins de fer au Bénin, environ 25 gares ont été créées le long de la seule ligne aujourd'hui opérationnelle qui va de Cotonou à Parakou. Presque toutes les femmes des villages environnants travaillent dans ces gares de façon informelle. Selon les estimations des travailleurs du transport ferroviaire, 5 000 à 10 000 personnes travaillent dans les services connexes de ce secteur. Au sein de ces travailleurs il n'existe aucune forme d'organisation syndicale. Par contre on note de véritables associations de tontine et autres associations à caractère social, structurées comme une association : un(e) président(e), qui veille au respect des règles, un(e) secrétaire qui tient les archives, un(e) trésorier(e).² Autour des travailleurs permanents de ce secteur se côtoient deux nationalités dont les contradictions sont loin d'être des vecteurs de cohésion. Cependant, il existe une organisation syndicale dotée actuellement d'un faible pouvoir dû essentiellement à la déchéance poussée de la société.

² Voir encadré

La « tontine » : Un fonctionnement individuel de la vie active des travailleurs informels.

Le manque de crédit dont sont victime les travailleurs de l'économie informelle dans le monde en général et au Bénin en particulier, occasionne la création des systèmes de crédits solidaires et des formes de tontines.

Au Bénin, les tontines se sont d'abord développées pour pallier l'impossibilité d'accéder au système bancaire : c'est une forme de contrainte à l'épargne qui, si on a de la chance au tirage ou si l'on accepte des enchères élevées, permet de disposer d'une somme importante dans un délai beaucoup plus rapproché que ce qu'aurait permis une épargne individuelle.

La tontine est structurée comme une association : un président, qui veille au respect des règles, un secrétaire, qui tient les archives, un trésorier et un collecteur qui est souvent appelé « banquier ambulant ». Le plus souvent il remet une carte avec 31 cases portant le nom et les adresses, l'adhérent et le banquier se mettent d'accord sur un montant journalier de cotisation qui peut varier entre 100 et 10 000 F CFA. Quand toutes les cases sont remplies, le bureau rend à l'adhérent l'ensemble des sommes cotisées moins une mise journalière qui revient au bureau. La deuxième forme, et la plus développée chez les travailleurs du secteur informel dans le transport ferroviaire et ceux des autres secteurs, est la tontine simple très fréquente : cotisation fixe et uniforme, tirage aléatoire. Par exemple, dix participants versent chaque mois 1 000 F CFA, le premier touchera 9 000 F (plus sa cotisation de 1 000 F) au premier tirage, le deuxième un mois après, ainsi de suite.

La tontine ne sert pas seulement à financer les activités génératrices de revenu selon les responsables interrogés. Elle sert fréquemment à financer des dépenses non productives : mariages, naissances, funérailles ; et souvent, les participants peuvent autoriser un membre à devancer son tour en cas de tels événements. Au-delà de son caractère financier, la tontine est un lieu de socialisation et de création de solidarité. Donc les motivations sociales sont loin d'être négligeables : se réunir ensemble entre personnes ayant confiance les unes dans les autres, parfois faire des fêtes, notamment à la fin du cycle de culture, comme c'est souvent le cas au Bénin après la vente du coton.

Le transport routier

Principal mode de déplacement des biens et des personnes, il a enregistré selon la direction des transports terrestres, au cours de la dernière décennie une progression annuelle du trafic de 8 à 9% sur route bitumée et de 5 à 6 % sur route non bitumée. Le réseau routier d'intérêt national et international du Bénin est de 3 425 km dont 35% sont revêtus. C'est le secteur qui enregistre plusieurs formes de transport.

Ce secteur assure près de 93% de la demande intérieure de transport de voyageurs et près de 73% de la demande de transport de marchandises. Il s'agit du transport interurbain et inter Etat. Ils viennent

suppléer le transport ferroviaire. Les véhicules qui assurent ces liaisons sont les gros camions, petites voitures et quelques bus.

Malgré cette importance, ces acteurs restent les moins syndiqués du système national en terme de nombre de structures et d'adhérents. Pendant longtemps le seul syndicat existant dans le secteur a été l'Union nationale des conducteurs du Bénin (UNACOB), avec dans branches aux niveaux départemental et régional.

En 2003, il a été créé un autre syndicat par une branche dissidente appelée UCTIB (Union des conducteurs et transporteurs interurbains du Bénin). Selon les entretiens, il est difficile de parler de la

responsabilité de ces syndicats car ils sont très politisés. Cependant, ils s'attèlent à la défense des droits des membres surtout en cas de tracasseries de la police et de la gendarmerie.

Les conducteurs ont le droit de payer les taxes à chaque chargement. Les tickets sont confectionnés par le Trésor public sous la responsabilité du ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation et vendu par le bureau du syndicat. Un tiers des recettes revient au syndicat qui s'en sert pour le fonctionnement et autres. Il est difficile d'estimer le nombre d'adhérents de ces organisations syndicales à cause de la forte fraude dans le milieu.

Il y a aussi le transport urbain assuré par les « taxi-ville ». L'aire géographique de leur activité ne dépasse pas normalement les centres urbains. Mais parfois ils assurent le transport interurbain, voire départemental. En matière de syndicalisme, ils sont au bas de l'échelle. Pour le cas de Cotonou, il a été créé un syndicat dénommé Syndicat des conducteurs de taxi-ville de Cotonou en remplacement d'un ancien syndicat qui n'a jamais réellement fonctionné. Selon la municipalité de Cotonou, le nombre de taxis urbains est de 2050 en 2005. En terme de tracasserie, ils font chaque jour l'objet de contrôles relatifs à la visite technique ou au droit de taxi (taxe municipale).

Il existe une autre catégorie de travailleurs des transports informels, qui échappe à toutes les règles des taxis. Il s'agit des taxis qu'on retrouve dans les hôtels et qui servent aux touristes et autres usagers des hôtels. On les appelle des « taxi télé ». En général ce sont des clandestins qui échappent à la réglementation. Il n'existe aucun syndicat en leur sein.

Toujours dans le volet du transport routier, il est apparu les taxi-motos pour diverses raisons : suppléer au manque de transport automobile en attendant qu'un parc de véhicule se constitue ; venir en concurrents en prenant une part du marché du transport effectué par les véhicules automobiles mais aussi en complémentarité de celui-ci pour desservir une partie de la population non desservie par les automobiles, mais parfois en faisant totalement disparaître les secteurs de transport par automobile. Cette forme de transport est apparue au début des années 80 et fonctionnait sans une véritable organisation syndicale. Au début des années 90, on a noté les premières formes d'organisation syndicale qui ont été très vite critiquées à cause de leur forte politisation. Cette situation a favorisé l'émergence d'une multitude d'organisations syndicales au nombre desquelles on note le Synazeb.

Le secteur de transport routier (véhicule ou moto) crée de nombreux emplois pour les conducteurs, propriétaires ainsi que d'autres usagers. Le nombre total d'emplois informels (conducteurs plus d'autres usagers : activités connexes) directement créés par cette activité au Bénin serait supérieure à 115 000 (AFD, 2005) au niveau national avec un taux d'accroissement moyen annuel de 9% pour les deux catégories de transport. En plus de ce volume d'emplois générés directement par le transport routier en général, les effets récurrents touchent d'autres secteurs économiques à savoir : la vente de carburants et lubrifiants (dans laquelle des femmes sont majoritaires dans les points de vente), la vente des motos ainsi que leurs pièces détachées, la réparation des engins etc. Selon le Lares (2005), le secteur informel brasse en moyenne 245 millions de litres d'essence chaque année, qui représentent 74% (parts de marché) des volumes d'essence consommés.

Voilà globalement la carte d'identité du transport au Bénin et les effets récurrents touchant d'autres secteurs (informels) dans lesquels le mode de transport à deux roues apparaît comme le plus important en matière de création d'emplois.

Cadre général sur le droit du travail informel

Comment assurer l'effectivité du droit du travailleur du secteur informel ? Le souci de promouvoir ce droit s'est manifesté au niveau des organismes représentatifs des travailleurs et des mouvements sociaux. Toutefois, leur action n'a eu qu'une portée limitée. Il convient de signaler qu'aucune loi n'est élaborée dans le sens d'une réglementation pour garantir des droits directement aux travailleurs du secteur informel. Autrement dit, il n'existe pas pour le moment un texte juridique protecteur des travailleurs de l'informel au Bénin : protection sociale, droit à la santé etc.

Cependant, des réflexions sont en cours pour l'élaboration de ce texte notamment dans le sous-secteur de l'artisanat. C'est le seul secteur qui a bénéficié récemment d'une réglementation et débouché sur l'élaboration au Bénin d'un code de l'artisanat initié en 1998 et adopté en 2001.

Aucune disposition n'est prévue ni sur le plan fiscal ni sur le plan institutionnel pour soutenir cette branche. Ce code n'a fait que préciser la compréhension de l'Etat des activités artisanales, la typologie des activités, les conditions d'exercice des activités artisanales et les obligations institutionnelles des artisans. Ce code reste muet sur les autres branches de l'informel au Bénin. On peut donc s'interroger sur l'intérêt pour les artisans de s'immatriculer.

Au-delà de ces tentatives isolées et partielles, il a été approuvé par ailleurs par le ministère de la Fonction publique et du Travail une convention collective générale du travail à laquelle toutes les organisations syndicales (privées ou publiques) peuvent adhérer. Cette convention signée le 17 mai 1974, a pour but de régler les rapports entre les employeurs et les travailleurs dans les entreprises et les établissements du secteur privé exerçant leurs activités au Bénin. C'est le seul creuset qui donne une garantie aux travailleurs du secteur privé formel (les employeurs ont l'obligation de faire connaître leur personnel à la Direction générale du travail). Ainsi, les suppressions d'emplois ou compressions de personnel sont signalées et les indemnités du travailleur malade sont normalement respectées. Cette convention oblige les employeurs à ne pas donner un salaire inférieur au SMIG. Elle garantit aussi tous les autres droits à l'image des travailleurs modernes. Les innovations apportées dans le code du travail ont un impact très mineur dans le secteur informel car ces dispositions ne sont valables que pour les secteurs privés qui sont en règles vis-à-vis de l'Etat.

En conclusion, les lois et protection contenues dans le code du travail ne prennent pas en compte les travailleurs de l'informel en général et ceux du transport informel en particulier.

Les mesures de protection des travailleurs de l'informel

Elles n'existent pas. Cependant, dans les dispositions générales du code du travail en République du Bénin, est considérée comme travailleur, toute personne qui s'engage à mettre son activité professionnelle, moyennant rémunération, sous la direction et l'autorité d'une personne physique ou morale, publique ou privée.

Quel que soit le lieu de la conclusion du contrat et de la résidence de l'une et l'autre partie, tout contrat de travail conclu est obligatoirement signalé à la direction du travail (ce qui ne se fait pas par les travailleurs de l'informel), conclu pour être exécuté en République du Bénin et soumis aux dispositions du présent code. Il faut signaler que le mot informel ne figure pas dans le code du travail du Bénin. Cela veut dire que rien n'est prévu par le code du travail pour les travailleurs du secteur informel, en général, et pour ceux du transport informel en particulier.

Les mesures de protection sociale existent seulement pour les travailleurs de la fonction publique et pour ceux du privé déclarés à l'Office national de sécurité sociale par leurs employeurs.

Face à cette situation, des initiatives naissent de jour en jour de la part des ONG et organismes internationaux en faveur des travailleurs du secteur informel, surtout du transport. Nous résumons dans ce cadre les actions de l'IFCOD qui constituent un exemple à suivre en annexe 2.

Autres règles particulières affectant les travailleurs du secteur informel du transport

Les règles soumises aux travailleurs du transport informel dépendent des catégories de moyens utilisés. Malgré tout, les travailleurs font face à plusieurs formalités.

Les règles au niveau de l'Etat

- droit de taxi récupéré par le Trésor public
- permis de conduire obligatoire pour tous conducteurs mais surtout les conducteurs des quatre roues
- Une visite technique obligatoire chaque trois mois moyennant une somme de 10 000 F CFA pour les taxis à quatre roues contrairement aux voitures personnelles qui le font chaque 12 mois. Pour les gros porteurs, la visite technique est valable pour 6 mois. Des contrôles inopinés sont organisés par la municipalité chaque mois pour la vérification des pièces surtout pour les taxi-villes.

Au niveau de la municipalité (montant variable)

- Pour les taxis interurbains

Taxes de changement au niveau des villes (100 F CFA/Chargement)

- Pour les conducteurs de taxi moto :

Selon les municipalités il existe :

- Patente/Droit de taxi moto (6 000 F CFA à Cotonou) payable une seule fois donnant droit à une carte professionnelle.
- Taxes hebdomadaires variant entre 100 et 300 F CFA au niveau des syndicats (pour les adhérents des syndicats)
- Droit de parc de 50 F CFA pour la municipalité (pour les conducteurs utilisateurs des parcs)



Généralités sur l'environnement syndical de l'économie informelle au Bénin

Considéré partout comme le pionnier du mouvement démocratique en Afrique et imité avec plus ou moins de succès par de nombreux autres Etats, le Bénin fait figure de modèle de mouvements syndicaux. En effet, il existe plusieurs syndicats et fédérations syndicales dans tous les secteurs du pays avec presque les mêmes priorités. Cette situation de pluralité, au delà de la défense des intérêts des membres apparaît comme une lutte d'intérêt personnel et de leadership. Dans le cas des travailleurs de l'économie informelle, il existe au moins une organisation/association ou un syndicat pour chaque corps de métier: Ces corps regroupent surtout l'artisanat, le transport et le micro-commerce.

Dans le cas des travailleurs du secteur moderne, on note sept grandes centrales syndicales auxquelles fédèrent plusieurs organisations par secteur de l'Etat, du privé et celui de l'informel : CSA, UNSTB, COSI, CSTB, CSPIB, CGTB, CSUB

- CSA : Central syndicale autonome
- UNSTB : Union nationale des travailleurs du Bénin
- COSI : Confédération syndicale indépendante
- CSTB : Centrale syndicale des travailleurs du Bénin
- CSPIB : Centrale syndicale des privés et informels du Bénin
- CSUB : Centrale des syndicats unis du Bénin

Selon les textes qui les fondent, ces centrales et confédérations syndicales sont les seules habilitées à négocier avec le gouvernement et non des syndicats pris individuellement. Beaucoup d'autres syndicats (affiliés ou non à ces principales centrales ci-dessus) organisent les travailleurs de l'informel.

La caractéristique principale des organisations syndicales, déjà très nombreuses au Bénin, reste le manque de synergie et de franche collaboration dans les actions de revendication. Elles fonctionnent comme de petites entités sans un véritable pouvoir d'action sur l'Etat. Un responsable syndical confirme que « notre manque de synergie et de franche collaboration constitue notre véritable handicap ».

Il soutient que cette situation est le jeu des politiciens qui cherchent à les diviser pour régner. Le tableau ci-après montre l'état de quelques grands groupes d'organisations et principaux syndicats au Bénin rencontrés dans l'économie informelle.

Tableau 4 : Principales organisations de l'économie informelle au Bénin

ORGANISATION/ASSOCIATION	Observations	Affiliation nationale	Affiliation internationale
Fédération nationale des artisans du Bénin (FENAB)	Organisation de plusieurs corps du secteur informel (artisans de l'agroalimentaire, cuir, textile, vêtement, bois, métaux, mécanique, bâtiment, vendeurs de divers)		
Union nationale des conducteurs du Bénin / National Union of Drivers	Organisation mère des conducteurs et transporteurs routiers		
Syndicat national du transport aérien / National Union of AirTransport Workers	Organisation des travailleurs de l'aéroport	CSA	
UNACOTAMO	Organisation des taxis moto	CGTB	FPTT
SYNAZEB	Organisation des taxis moto	COSI	ITF
UCOTAC	Organisation des taxis moto	CSA	
SYNCOTAMO	Organisation des taxis moto		
SICOTAMOL	Organisation des taxis moto		
UTIP	Organisation des taxis ville et interurbains	CSA	
UDP	Organisation des dockers du port (pas vraiment fonctionnel)	CSA	

Source : Enquête de terrain, 2005

Le tableau ci-dessus montre qu'il existe de nombreuses organisations dans le secteur informel. En effet, il existe une kyrielle d'associations syndicales qui organisent les travailleurs de l'informel au Bénin. Ce recensement n'est pas exhaustif pour la simple raison que les contacts de toutes les organisations ne sont pas disponibles.

Il faut signaler aussi que statutairement, ces organisations ont presque les mêmes orientations : la défense des intérêts de leurs membres. D'autres raisons non avouées expliqueraient leur multiplicité telles que les luttes d'intérêts personnels.

Les syndicats de conducteurs de taxi-moto

Tableau 5 : Répartition géographique des différents syndicats de taxi-moto

DEPARTEMENTS	COMMUNES	CENTRALE SYNDICALE	Affiliation nationale	1990	1995	2000	2005	
ATACORA-DONGA	Natitingou	ACTM/Informal sector			70	1 12	815	
	Djougou	SYNCOTAMO			33	302		
ATLANTIQUE-LITTORAL	Cotonou	SYNAEZB	CSA Benin			400	700	
		UCOTAC			-	3 578	61 662	1 000
		FUZECO						
	Abomey Calavi	SYNCOTAM						
		SYNAPROZEB						
		SYNAZEB			84	90		
BORGOU-ALIBORI	Parakou	UNACOTAMO						
		ACVR /ZEMIJAN		505	412	1 025	9 050	
	Kandi	SYNCOTAMOB		-	-	102	963	
MONO-COUFFO	Malanville	SYNCOTAMOB				261	1 021	
	Lokossa	UCOTAMOL		-	46	912	1 225	
	Houéyogbé	UCOTAMOH		-	23			
OUEME-PLATEAU	Porto-Novo	UCOMOTO		2 778	2 000	2 081	3 241	
	Pobé	SYNAZEB	COSI				45	
	Ifangni	SYNAZEB	COSI				25	
		UCOTAMO						
ZOU-COLLINES	Abomey	GCTM				1 658	5 248	
	Bohicon	UCOTAMO		-	-	2 458	5 263	
	Dassa	SYNAZEB				324	60	
	Ouessè	SYNAZEB				427	30	
	Agbangnizoun	SYNAZEB				429	700	

Source : Enquêtes de terrain, 2005

Ces chiffres constituent des ordres de grandeur qui permettent de situer la problématique des Zémijan et de quantifier le nombre de chômeurs. Ceci donne une idée de la structure de demande de transport et des développements qui en résulteront si l'on veut satisfaire cette même demande avec des moyens plus conventionnels.

Il est important de souligner qu'une faible proportion des conducteurs de taxi-moto est syndiquée. Selon les estimations de l'AFD (2005), 10 à 15% des conducteurs appartiennent actuellement à une organisation syndicale. Cela s'explique par la réticence ou même la méfiance vis-à-vis des associations. La grande difficulté est qu'ils nourrissent une suspicion à l'égard des initiateurs pensant qu'on veut se servir d'eux pour s'enrichir.

Bref, les difficultés de leadership, la mauvaise gestion des fonds des organisations, l'inconscience, le jeu des politiciens (électorat des leaders politiques surtout à Cotonou) et la concussion qui caractérise les responsables expliquent généralement la prolifération des organisations syndicales des conducteurs de taxi-moto.

Problèmes et enjeux des conducteurs de taxi-moto

Le métier de Zémijan comme passe-temps

Les conducteurs de taxi-moto se considèrent généralement comme marginalisés de la société et la profession n'est qu'un pis-aller pour les pratiquants. Il est aisé de constater que tous ceux qui ont perdu espoir dans l'attente d'un hypothétique emploi ou d'une incertaine condition meilleure, se tournent vers la « profession Zémijan ». En effet, la conduite de taxi-moto est considérée aux yeux de la majorité des conducteurs comme un tremplin pour accéder à une « vie normale ». Ainsi selon les mobiles qui décident, on n'y passe peu ou trop de temps. Dans un contexte où les conducteurs considèrent le travail comme un « Violon d'Ingres », il est difficile d'initier une vie associative et même syndicale et quand elle existe son fonctionnement pose des problèmes. Plusieurs raisons expliquent la reconversion vers la conduite de moto. Les plus importantes sont : la misère, la pauvreté, subvenir aux besoins élémentaires de la journée (Annexe 3).

Le métier de Zémijan comme leitmotiv des pouvoirs publics et politiques

Depuis 1989, le règlement de la question de la profession de zémijan est devenu le leitmotiv des pouvoirs publics en charge des transports. A ce jour, il est paradoxal de constater que rien de concret n'a été fait pour appuyer les syndicats de conducteurs de taxi-moto. Au nombre des raisons qui expliquent cet état de chose, il faut souligner le manque de volonté politique conséquente.

Vu que ce mode de transport est une source importante d'emploi, car la disparition de la pratique entraînerait plus de cent mille emplois, les dirigeants donnent l'impression de s'accommoder au statu quo en attendant de vraies solutions à la crise sociale qui continue de frapper le Bénin.

L'autre handicap à l'épanouissement des groupements professionnels est la couleur politique que certains responsables leur donnent volontiers. Le plus souvent les partis politiques s'appuient sur eux pour la propagande lors des élections. Ceci amène souvent des problèmes et la prolifération des syndicats dans cette corporation qui essaient de jouer leur rôle.

Rôle des syndicats des taxi-moto à deux roues dans le pays

Contribuer à réhabiliter le politique

La création de syndicats en général permet de donner une image d'avancée de la démocratie dans le pays. Les réponses fournies à ce bloc de questions sont fortement teintées, dans plusieurs cas, par l'ordre donné par les dirigeants syndicaux lors de nos enquêtes de terrain. Ce dirigisme s'observe par l'ensemble des explications fournies quant à l'aide de l'État ou de la commune à l'égard des institutions syndicales et par les actions concrètes posées par le syndicat auprès des gouvernements. Aussi, encore une fois, c'est avec beaucoup de réserve qu'il faut recevoir la contribution des conducteurs répondant dans cette section car leurs propos semblent soit absents (non fondés) ou fortement résumés ou interprétés, et se ressemblent en général.

Protéger les libertés fondamentales

Les libertés d'expression et d'association sont « indissociables de tout engagement syndical », intimement liées à la démocratie (tous les pays) et sont importantes pour les hommes car elles permettent à chaque individu ou groupe d'individus de dire ce qu'il pense et de revendiquer ses droits lorsqu'il constate qu'ils sont violés ou bafoués, surtout dans leur cas précis. Des conducteurs interrogés considèrent, pour leur part, que la promotion de ces libertés favorise « l'entraide et la camaraderie, l'apprentissage de la tolérance, le dialogue, et la gestion des conflits ». Il est important de souligner cet état de chose dans la mesure où dans des pays aux prises avec une crise politique majeure, (comme le cas des pays africains) « nous sommes bien placés pour sentir le besoin de s'exprimer et s'organiser librement ». Au nom de cette liberté, les syndicats s'engagent dans la promotion de leurs organisations.

L'acquisition de sièges sociaux et autres

Certains syndicats s'engagent dans l'achat d'une parcelle pour la construction du siège de l'organisation. C'est le cas à Parakou, (ACVR), à Kandi (SYNCOMOB/Kandi) et Djougou. Ces centres, en dehors du fait de savoir qui habite ou habitera les bureaux, sont destinés à la formation et la sensibilisation des adhérents sur le code de la route (principale cause d'accident dans 95% des cas). Ces initiatives méritent d'être soulignées dans la mesure où les syndicats de conducteurs de taxi-moto demeurent sans appui de l'État (la valeur actuelle de construction avoisine 9 millions de CFA pour Djougou et 7 millions Kandi) sauf quelques ONG et autres structures sur les mutuelles de santé (Annexe 4). Ces expériences de construction sont ici soulignées en raison du fait qu'elles dénotent un degré d'organisation des syndicats.

Les conducteurs de taxi-moto ont bénéficié de l'appui de l'État et de groupes privés (Voir Annexes 5, 6 et 7).

Nom : Syndicat national des Zemidjan du Bénin

SIGLE : SYNAZEB

ADRESSE : Bureau Bourse du travail, Cotonou

Numéro de téléphone : 95 81 86 53

Fax

E-mail : synazeb@yahoo.fr

Nom du Secrétaire général : Christian BANGO

Catégories de travailleurs qu'il organise : Conducteurs de taxi-moto et indirectement les femmes des conducteurs, vendeuses de lubrifiants

Portée de l'organisation : Envergure nationale

Nombre d'adhérents : 1 000 adhérents

Date de création : 15 décembre 2000

Immatriculation : Autorisation N°455/MISAT/DC/SG/DAI/SAAP-ASSOC du 15 /12/2000

Affiliation : COSI et ITF

Introduction : **Pourquoi le Synazeb ?**

Créé en 2000, le Syndicat national de zémijan du Bénin (Synazeb) est né de la volonté de certains conducteurs de taxi-moto. Le besoin de syndiquer des conducteurs est né d'un certain nombre de constats :

- Difficultés existant entre les différents contrats signés entre conducteurs et propriétaires ;
- Le mauvais état des voies : pas de pistes cyclables dans le pays pour les motos à deux roues ;
- Manque de texte réglementant la conduite de zémijan au Bénin ;
- Pas de couverture sociale ;
- Manque d'alternative pour les sources de revenus ;
- Tracasseries policières et autres ;
- L'insécurité grandissante dans laquelle vivent les zémijan ;
- Informer et sensibiliser les conducteurs de taxi-moto pour revendiquer leurs droits.

C'est en substance les principales raisons qui sont à la base de la syndicalisation des travailleurs de l'informel, notamment ceux du Synazeb.

Etude générale sur la réglementation du SYNAZEB, comment fonctionne t-il ?

Adhésion et recrutement des membres du Synazeb

Adhésion des membres

Deviens membre du Syndicat national des Zémijans du Bénin (SYNAZEB), toute personne physique, adhérent aux présents statuts et n'ayant précédemment pris position ouvertement ou implicitement contre les zémijans ou contre la corporation.

Tout membre du Synazeb doit s'acquitter régulièrement de ses cotisations et participer activement aux actions du syndicat.

Actuellement le Synazeb compte 1000 adhérents (sur le territoire national) pour la plupart conducteurs de taxi-moto plus certaines femmes qui bénéficient de l'appui de la mutuelle d'épargne (voir plus loin) et qui travaillent dans les activités génératrices de revenu (artisanat agroalimentaire, jardinage, vendeuse de lubrifiants et autres). Ces femmes sont les membres du Synazeb et sont pour la plupart épouses de conducteurs.

La qualité du membre du Synazeb se perd par les motifs suivants :

- non paiement des cotisations syndicales à 3 reprises,
- non participation à la vie du syndicat,
- démission ou départ de la corporation,
- décès.

Recrutement et le maintien de l'effectif

C'est l'étape la plus difficile parmi les activités du bureau syndical du Synazeb à cause de la multiplicité des organisations syndicales. La syndicalisation se fait par le bureau national et les autres membres des structures décentralisées du Synazeb à travers :

- la sensibilisation lors des manifestations annuelles (sur le SIDA et autres etc.)
- les caravanes à travers la ville : il est distribué gratuitement des *blues* pour le défilé. Ainsi lors de la remise de ces *blues* le Synazeb donne la priorité à ceux qui veulent adhérer à leur organisation.
- la descente dans les parcs de Zemijan. La grosse difficulté rencontrée dans ce cas réside dans le financement de ces campagnes, car il faut plusieurs passages pour pouvoir convaincre les adhérents.

Il n'est pas toujours facile de maintenir l'effectif dans le groupe à cause de la mobilité des gens. Cependant, les actions de sensibilisation, de formation et d'information, l'appui financier apporté aux membres en cas de difficultés (maladies et autres) sont les armes qui dissuadent ceux qui veulent démissionner.

La sensibilisation se fait aussi à travers la politique du « porte à porte ». Cette politique, inspirée de la stratégie des politiciens et appliquée à la veille du vote, consiste à aller de maison en maison et de ménage en ménage pour conquérir de nouveaux membres pour le Synazeb. Cette méthode paraît très efficace dans la mesure où aller chez quelqu'un pour lui exposer un problème constitue une marque de respect très encrée dans nos sociétés.

Organisation administrative et financière

L'animation de la vie syndicale du Synazeb se fait sur financement propre de l'organisation. Cependant, lors des différentes campagnes de sensibilisation (sur le VIH/SIDA, le code la route, la pollution de l'environnement) le bureau sollicite l'appui de certaines organisations non gouvernementales locales. De façon administrative, le Synazeb ne dispose pas encore d'agents permanents à sa charge. Globalement, les ressources du Synazeb, sont constituées par :

- les droits d'adhésion ;
- les produits de la délivrance des cartes de membres ;
- les cotisations syndicales des membres ;
- les collectes et diverses souscriptions ;
- les subventions, dons etc. ;
- les fonds générés par les œuvres sociales du syndicat ;
- les fonds provenant de l'organisation par le syndicat de manifestations sportives et culturelles.

Les règles constitutives du syndicat

Le statut fonde l'existence du syndicat Synazeb en tant que personne morale et sa reconnaissance par les autres acteurs. En tant tel, il représente l'ensemble des règles constitutives formelles de l'organisation syndicale.

Les règles constitutives définissent la capacité à vivre ensemble en syndicat comme la capacité à exercer une activité sur un territoire déterminé.

Ces règles inscrivent le syndicat dans la famille des centrales syndicales du pays. Cette inscription s'exprime par un cadre de fonctionnement particulier qui s'appuie sur les cotisations, souscriptions et les droits d'adhésion par les adhérents individuels. Et dans les conditions normales, le capital s'amortit au cours des exercices et passe du niveau individuel à celui du syndicat par accumulation des excédents dans les fonds propres de l'association. Les règles constitutives définissent un mode de gouvernement figé, basé sur un principe démocratique et une organisation dotée de plusieurs organes fonctionnels (le Congrès, Assemblée générale, et un Bureau directeur national, les cellules de base des zones). Elles définissent une distribution des responsabilités entre les adhérents.

Le fonctionnement démocratique de Synazeb

L'Assemblée générale

L'Assemblée générale est composée de l'ensemble des associés du syndicat. Elle est souveraine et représente l'universalité des associés. Ses décisions sont obligatoires pour tous, même les absents, dissidents ou incapables. Tout associé détient le droit d'assister ou de se faire représenter à l'Assemblée générale.

L'Assemblée générale représente le niveau de collectif ou le groupe des adhérents. C'est lors de l'Assemblée générale que sont prises les décisions concernant les investissements, le bilan financier, le recrutement, les orientations stratégiques. C'est donc l'Assemblée générale qui détient la capacité d'intégration de nouveautés dans les différents plans d'action.

Chaque associé présent ou représenté, ne dispose que d'une voix à l'Assemblée générale quel que soit son rang social. C'est le principe Rochdalien « un homme, une voix ». A l'issue d'un Congrès, le bureau se compose des postes suivants :

- Secrétaire général(e)
- Secrétaire général(e) adjoint(e)
- Secrétaire administratif(ve)
- Secrétaire administratif(ve) adjoint(e)
- Trésorier(e) général(e)
- Trésorier(e) général(e) adjoint(e)
- Secrétaire à l'organisation
- Secrétaire chargé(e) de la sécurité
- Secrétaire adjoint(e) chargé(e) de la sécurité
- Secrétaire à l'information et communication
- Secrétaire à la formation syndicale et à l'alphabétisation
- Affaires féminines.

Il existe à l'échelon sous-préfectoral, un Bureau de cellule composé d'au moins 7 membres :

- I Responsable
- I Secrétaire administratif
- I Trésoriers
- I Secrétaire à l'organisation
- I Secrétaire chargé de la sécurité
- I Secrétaire commissaire aux comptes

Le Bureau est élu par une Assemblée générale composée de quelques délégués par section de parcs de la sous-préfecture concernée.

Il est aisé de constater que les leaders dans ce syndicat sont des hommes qui détiennent tous les pouvoirs.

Les frontières des syndicats

Les règles constitutives précisent (sur papier) la finalité de l'association ainsi que les principales contraintes qui pèsent sur elle. Ainsi, les règles constitutives établissent les frontières légales de l'organisation syndicale en précisant son domaine d'action. Ces frontières délimitent l'activité des adhérents dans un territoire limité et à des heures données en raison de l'insécurité dans les villes. De ce fait, leur violation sera sanctionnée conformément aux dispositions en vigueur. Elle permet de détecter les différents fraudeurs (surtout les noctambules). Cependant, bien que ces dispositions soient générales dans les différents organes rencontrés sur le territoire national, il est nécessaire de préciser qu'il existe des nuances d'une organisation à une autre.

Description et fonctionnement des membres du Synazeb

Caractéristiques des membres

Selon les discussions menées auprès des syndiqués du Synazeb, les conducteurs de taxi-moto sont tous de sexe masculin (identique dans le pays) et sont à 60% âgés de plus de 30 ans, souvent mariés. S'ils sont composés en majorité d'illettrés, parmi eux il y en a qui ont un niveau d'instruction allant du primaire au supérieur (voir tableaux ci-dessous).

Tableau 6 : Répartition des exploitants de zémijan selon la classe d'âges

Classe d'âge	%
Moins de 25 ans	9
25-30 ans	31
Plus de 30 ans	60
Total	100

Source : Enquête 2005

Tableau 7 : Répartition des exploitants de Zemijan suivant leur situation matrimoniale

Situation matrimoniale	%
Marié	56
Célibataire	30
Séparé	7
Divorcé	7
Total	100

Source : Enquête 2005

Tableau 8 : Répartition des exploitants de Zémijan selon leur niveau d'instruction

Niveau d'instruction				
Primaire	1er Cycle	2nd Cycle	Université	Total
42%	37%	12%	9%	100

Une analyse du dernier tableau montre que la plupart se retrouvent dans le métier à cause de la crise de l'emploi et les réformes entreprises au niveau de la fonction publique. Ils sont, soit des diplômés sans emploi, des déflatés, des élèves ou étudiants, et de plus en plus des fonctionnaires encore en activité, mais surtout des paysans, venus directement du milieu rural ou des artisans ayant terminé leur apprentissage et ne disposant pas de moyens pour s'installer à leur propre compte. Nous dirons que cela va de soi, car aucune qualification professionnelle n'est exigée pour devenir conducteur de taxi-moto.

Conditions de vie et de travail des membres du Synazeb

L'exploitation des taxi-motos présente deux cas de figure chez les membres du Synazeb. En règle générale, le bureau du Synazeb, en cas de difficulté d'un membre, va à la rencontre des propriétaires de moto pour négocier et par la même occasion procéder à une sensibilisation. Les négociations portent sur les heures et le nombre de jours de travail dans la semaine.

Les conducteurs salariés

Ils travaillent pour le compte d'un propriétaire, souvent des fonctionnaires ou commerçants, qui mettent la moto à leur disposition sur la base d'un contrat moyennant un salaire mensuel de 30 000 F CFA.

La première forme de contrat comporte des clauses qui rendent pratiquement les conducteurs responsables de la moto. Ils assurent les entretiens courants et périodiques. Ce contrat couvre généralement une période de 18 mois moyennant 2000 F CFA par jour au terme de laquelle les conducteurs deviennent propriétaires de la moto.

La seconde forme de contrat consiste à confier la moto à un conducteur qui n'en devient pas propriétaire. Sa journée de travail s'étale de 6 h à 20 h heure locale, moyennant 2000F CFA. Il est tenu de garer la moto chez le propriétaire. Il l'exploite pour son propre compte tous les dimanches.

Les conducteurs de motos tricycles membres du Synazeb (véhicules à trois roues), payent journalièrement 5000 F CFA pendant 18 mois comme délai de contrat. Mais ces motos disparaissent actuellement à cause de leur résistance.

Les propriétaires conducteurs

Ils travaillent pour eux-mêmes. Ils sont plus souples dans leur organisation au niveau des horaires de travail. Ils se reposent généralement les dimanches pour s'occuper de l'entretien des engins. Cette catégorie de conducteurs se distingue souvent par la propreté de leur moto.

Autres caractéristiques du transport collectif par moto, c'est la dissémination de leur parc moto à travers la ville. Ces parcs naissent de façon sporadique et souvent implantés aux abords des pôles

générateurs de trafics tels que les marchés, les postes, les hôpitaux, les établissements d'enseignement et de formation, l'aéroport, etc.

Bref, selon les statistiques fournies par les membres du Synazeb, 32% des conducteurs sont installés à leur propre compte ; ils sont alors propriétaires de la moto qu'ils conduisent. 63% des conducteurs sont des employés. Ils sont employés par un parent (26%), soit par un particulier sans lien de parenté (34%) ou soit par une ONG (3%). Ceux qui travaillent (selon un sondage réalisé dans les démembrements du Synazeb dans le pays) à leur propre compte sont relativement plus nombreux à Abomey et Bohicon (67%), et Porto-Novo (44%), Djougou (47%). A Parakou, on emploie beaucoup plus les parents que dans les autres villes enquêtées. Cotonou et Porto-Novo sont les seules villes où certains conducteurs travaillent sur négociation personnelle pour les ONG (qu'ils refusent de nommer).

La plupart des contrats de travail qui lient les employeurs aux conducteurs salariés, sont écrits et représentent près de 56% pour l'ensemble des villes enquêtées. Cette moyenne cache la position dominante qu'occupe la ville de Cotonou. On recense 72% des conducteurs salariés ayant un contrat de travail écrit, contre 28% à Parakou, 25% à Abomey et Bohicon et 9% à Porto-Novo.

Les contrats verbaux concernent, pour l'ensemble des villes enquêtées, environ 29% des conducteurs salariés. Mais dans les villes comme Porto-Novo (57%), Parakou (45%) et Abomey et Bohicon (37%), les contrats verbaux régissent les liens de travail entre l'employeur et le conducteur salarié.

On note par ailleurs qu'il existe encore des conducteurs qui ne sont pas sous contrat. Ils sont plus nombreux à Porto-Novo et Abomey-Bohicon où ils représentent respectivement 34% et 37% de la population enquêtée.

Les obligations contractuelles sont nombreuses et ne sont pas négociables. On note entre autres selon les responsables du Synazeb :

- L'obligation de rendre une recette journalière ou hebdomadaire (surtout Parakou)
- Acheter le carburant et le lubrifiant
- Faire de petites réparations
- Supporter les risques du métier.

Les horaires de travail des syndiqués du Synazeb font partie des obligations contractuelles. A l'exception de

quelques villes (Abomey-Bohicon) où les conducteurs travaillent tous les jours de la semaine, à Cotonou, Porto-Novo et Parakou six jours de la semaine sont consacrés à l'activité de taxi-moto. Ce schéma cache quelques nuances : tous les conducteurs travaillent tous les jours que Dieu fait à la différence que le dernier jour de la semaine, c'est-à-dire dimanche, le conducteur travaille pour son propre compte. Il faut nuancer le mot « salarié ». En réalité, rares sont les conducteurs de taxi-moto qui perçoivent un salaire, mais ils gardent pour eux le surplus (la marge) qui se dégage après avoir mis de côté la recette exigée du propriétaire s'ils sont sous contrat quelle que soit sa forme (écrit ou verbal).

Problèmes des travailleurs syndiqués et les solutions apportées par le Synazeb

Pour la plupart des conducteurs de taxi-moto membres du Synazeb il existe plusieurs types de problèmes d'ordre général vis-à-vis du patronat et de l'Etat : manque de couverture sociale (retraite, prise en charge en cas de maladie et autres), pas de repos, pas de congés, salaires irréguliers (pour les conducteurs salariés), etc.

Selon les responsables du Synazeb, le métier de conducteur de taxi-moto ne produit pas des hommes satisfaits. Cette insatisfaction est liée aux problèmes que rencontrent les conducteurs dont les plus quotidiens sont :

- Problèmes de santé dus à la pollution de l'air
- L'absence de recyclage
- Les accidents de la route (par ignorance du code de la route)
- L'absence d'assurance des engins
- Les tracasseries policières

Les syndiqués du Synazeb sont quasiment unanimes que l'amélioration de leurs conditions de travail passe par les actions suivantes :

- Mieux organiser leur syndicat
- La reconversion/réinsertion des travailleurs
- Exiger l'assurance des motos
- Recycler périodiquement les conducteurs
- Renforcer les capacités professionnelles des conducteurs par les formations sur le code de la route

Cependant, la nature des solutions qu'apporte le Synazeb dépend des problèmes mis en évidence par les travailleurs syndiqués. Mais en général, c'est la voie de la négociation qui est privilégiée quel que soit le

problème rencontré (privé ou avec le Gouvernement) ; ensuite viennent des groupes de pression à travers les marches et autres comme moyens de revendication surtout. En général, les revendications du Synazeb sont soumises à la COSI qui les transmet à son tour à l'Etat. Dans les textes syndicaux, seules les Centrales sont habilitées à négocier avec l'Etat. Alors, en aucun cas le Synazeb ne peut seul insuffler directement des changements dans la législation du travail afin que les travailleurs de l'informel bénéficient d'une couverture sociale.

Les principaux développements et progrès du SYNAZEB

Principaux défis du Synazeb

Ils peuvent se décliner en quelques points selon le plan d'action de l'organisation syndicale:

- Susciter, développer l'esprit de solidarité, d'entraide et de camaraderie au sein de tous ses militants sans discrimination ;
- Œuvrer pour l'unité de tous les Zémijans sur des bases claires et saines en tenant compte des intérêts des conducteurs de taxi-moto du Bénin ;
- Sensibiliser tous ses membres sur les droits et devoirs du citoyen dans un Etat de droit ;
- Œuvrer pour assurer l'élévation continue du niveau de qualification professionnelle des Zémijans ;
- Lutter contre toutes les forces rétrogrades et tous les problèmes qui entravent l'épanouissement des Zémijans, de leur famille et de leur coopération ;
- Œuvrer ardemment au respect des règles de la sécurité routière et du code de la route ;
- Sensibiliser tous les membres sur la question d'hygiène et de santé dans la profession de zémijan ;
- Veiller au respect des engagements pris par ses membres vis-à-vis des propriétaires de moto ;
- Œuvrer pour une formation professionnelle et syndicale solide à chaque militant à travers des recyclages et des stages.

Ces objectifs sont sous-tendus par une vision de ce syndicat.

La vision du SYNAZEB

Le Synazeb veut, à travers ce plan d'action, assurer un bien-être social et une meilleure santé au travail à ses militants, l'amélioration des conditions de déplacement des personnes et des biens pour un meilleur développement économique et social dans le respect de l'environnement.

Les conditions de travail, de transport par véhicules à deux roues constituent aujourd'hui une préoccupation publique majeure.

Si l'objectif final ou global du Synazeb est certes l'amélioration de la mobilité urbaine, quatre axes spécifiques de travail ont été retenus, notamment :

- l'amélioration du cadre institutionnel ;
- le renforcement du cadre organisationnel ;
- le renforcement des capacités en sécurité routière ;
- la réinsertion et / ou la reconversion socio-professionnelles des conducteurs de taxi-moto ;
- La conquête de l'espace national.

Les stratégies et activités du SYNAZEB

Les stratégies de lutte et affiliation

A proprement parler, il est difficile de tracer le parcours de ce syndicat dans une multiplicité de syndicats dans le pays. En effet, cette multiplicité des interlocuteurs vis-à-vis des pouvoirs publics fragilise davantage un environnement déjà sujet à caution. Cependant, la plupart des revendications du Synazeb sont insérées et défendues par la COSI (Confédération des organisations syndicales indépendantes - voir image plus loin), son affiliée nationale. En absence d'un rapport d'activités du Bureau, le travail a tenu compte des propos recueillis lors des entretiens avec les responsables de ce syndicat.

Aussi, faut-il noter que l'arme la plus utilisée par le Synazeb est la « descente dans les rues » en formant le « groupe de pression » des membres pour une marche de protestation. Dans ce cas de figure, les autorités (ministre de la Sécurité etc.) cherchent à rencontrer les responsables du syndicat pour résoudre le problème. Ces actions sont souvent menées à la suite :

- de l'arrestation par la police d'un membre du syndicat ;
- de l'assassinat d'un membre par les malfrats etc.

A titre illustratif, le Synazeb a organisé une « descente dans la rue » dans la Commune de Dassa (environ à 200 km de Cotonou) au mois Septembre 2005 à la suite du décès d'un de leurs membres tué par les malfrats. Le Synazeb, avec l'appui de plusieurs autres syndicats dont le plus puissant des transporteurs du Bénin (l'UNACOB) a pu décréter une « journée

morte » dans cette ville. A cette occasion, aucun conducteur de taxi-moto, taxi villes et taxi interurbain n'a travaillé. Les grands axes routiers ont été bloqués pendant deux heures. Ainsi, les autorités en charge de la sécurité ont été obligées de négocier avec les responsables du Synazeb. Au cours de cette rencontre, une des doléances du Synazeb a été satisfaite notamment l'obtention d'un parc pour les membres.

Cet exemple, qui constitue l'une des réussites de lutte syndicale du Synazeb, mérite d'être signalé en ce sens que les autorités ne cèdent pas facilement face aux revendications, surtout des zémijan.

Actions internes du Synazeb

- Signature des contrats

En général les zémijan ignorent le contenu des contrats qu'ils signent chez les propriétaires de moto soit parce qu'ils ne savent ni lire ni écrire en français. Les propriétaires profitent de cette situation pour faire travailler le conducteur parfois au-delà des termes du contrat. Alors pour lutter contre ces mauvaises pratiques, le bureau du Synazeb a décidé de participer à la signature des contrats entre leurs adhérents et les propriétaires de moto et avoir une copie du contrat. Cette signature a un double avantage en ce sens qu'elle permet d'abord de suivre

le travail des conducteurs et ensuite d'intervenir en cas de conflit (surtout résiliation de contrat). Actuellement, le Synazeb détient près de 200 contrats signés en sa présence.

- Mutuelle d'épargne ou caisse de solidarité

C'est l'un des acquis forts du Synazeb. Elle compte actuellement une somme de 700 000 F CFA, alimentée par des cotisations mensuelles de 700 F CFA. Elle fonctionne comme une caisse de solidarité servant à venir en aide aux membres en grande difficulté : Appuis pour réparation de moto, appuis pour achat de moto (3 bénéficiaires), appui pour achat des fournitures scolaires (83 familles appuyées pour un montant de 195 000 F CFA), appui aux femmes (15 femmes appuyées) pour des activités génératrices de revenus telles que l'insertion de ces femmes dans l'artisanat agroalimentaire. Les intérêts s'élèvent à 5% et les prêts remboursables entre 6 et 12 mois. Globalement, les crédits varient entre 10 000 et 100 000 F CFA. Ce sont en réalité des caisses de solidarité.

Cette caisse permet aussi de faire face à des difficultés temporaires liées à des maladies ou des décès. La caisse sociale peut aussi apporter son secours en payant des frais, par exemple pour le rapatriement des corps de la ville au village, ou en prêtant de l'argent sans intérêt. Comme le souligne

La vie au quotidien des femmes vendeuses de carburant au bord des routes à Cotonou

Vendre du carburant au bord de la route au Bénin c'est créer une entreprise. Les femmes sont majoritaires dans ce domaine, en l'occurrence celles syndiquées par le Synazeb, et utilisent souvent la main d'œuvre familiale : ses propres enfants ou ceux d'une sœur ou tante restée au village ou le plus souvent des domestiques rémunérées entre 200 et 500 F CFA par jour. Les sources de financement sont souvent diverses et le capital de départ tourne entre 5 et 10 000 F CFA soit le prix d'un bidon de 20 litres. Pour être certain de vendre la totalité de sa marchandise, ces femmes sont les premières à se lever et les dernières à se coucher. Beaucoup de points de ravitaillement existent à Cotonou. En général, les femmes se ravitaillent tard le soir ou tôt le matin.

Dans les points de vente, au passage d'une voiture, d'une moto un petit mot est lancé aux conducteurs « arrêt ». « Super carburant ». D'autres ont des « clients fidèles ». Vendre parfois quelques litres devient un parcours du combattant. Dans la journée, l'activité économique venant se superposer aux travaux ménagers, à l'éducation des enfants, et parfois aux travaux agricoles dans les régions rurales, les femmes ne peuvent plus accorder une attention soutenue à l'activité économique, qui souvent se confond avec leur activité ménagère, tant sur le plan des horaires que sur celui des finances (le réinvestissement passe souvent après la satisfaction des besoins fondamentaux de la famille). Au total la charge totale de travail est lourde.

Selon certains points de vue, ces femmes ne peuvent pas être isolées du contexte économique et socio-culturel dans lequel elles évoluent. Les valeurs de la société comme la sous-évaluation du rôle économique des femmes, les stéréotypes, l'accès limité des femmes à certains types de formation professionnelle (formation sur la gestion comptable), les politiques, la législation, influencent tous d'une certaine façon les conditions de création, de survie ou de croissance des micro-entreprises dirigées par des femmes.

les membre du Synazeb, cette caisse a avant tout une fonction d'assurance.

Tous ces appuis sont programmés en fonction de la vitesse de cotisation des membres. C'est à ce niveau que résident tous les problèmes : refus de cotisation des membres, beaucoup de demandes d'aide etc. L'encadré de la page précédente décrit la vie au quotidien des femmes vendeuses de carburant et lubrifiants qui ont eu l'appui du Synazeb.

- Mutuelle de santé

Elle est surtout plus active dans les sous-sections SYNAZEB à l'intérieur du pays et elle constitue le second maillon sur lequel le Synazeb organise ses membres. Elle fonctionne sur les cotisations des membres qui s'élèvent à 300 FCFA par mois. En effet, les responsables du Synazeb ont pu obtenir de certains centres de santé dans le pays des accords qui permettent d'administrer les premiers soins aux membres en cas de maladie ou d'accident. Le bureau apporte son appui à hauteur de 80% des dépenses et le reste est supporté par l'intéressé.

Actuellement, c'est l'une des structures du Synazeb qui rencontre le plus de difficultés financières car on enregistre de 2 à 5 accidents par semaine liés à l'ignorance du code.

- Les séances de sensibilisation de proximité sur le VIH/SIDA et les IST

Ce sont des séances qui ont lieu tous les ans et sont financées par les fonds propres de l'organisation. Elles s'organisent à travers les séminaires animés par les spécialistes en la matière et des projections de films sur les malades du SIDA et les méthodes de transmission des maladies. Cette démarche est plus efficace que la sensibilisation par les bulletins dans la mesure où très peu de membres du Synazeb savent lire.

En général les séances de sensibilisation (caravanes) contre le VIH/SIDA sont très tôt orientées vers les groupes cibles les plus à risques, à savoir les professionnels du sexe (PS) et leurs partenaires sexuels, des routiers, des agents des forces de sécurité publique, des dockers, des apprenti(e)s, artisans et des conducteurs de taxis-motos (zémidjan).

Toutefois, ces interventions doivent être soutenues, car nous sommes convaincus que tout relâchement pourrait conduire à des retournements rapides de situation, compte tenu de la mobilité et du

renouvellement incessant des PS. Ces sensibilisations permettent de toucher presque 100 000 personnes.

- Formation sur la sécurité routière et la pollution de l'air

Elle se fait d'une part à travers des caravanes dans les grands centres du Bénin et d'autre part à travers des ateliers de formation animés par les spécialistes de la question. A cette occasion, le bureau du Synazeb fait confectionner des chemises portant des messages sur la sécurité routière et sur la pollution de l'air. Ces formations connaissent la participation de deux représentants des démembrés du syndicat au niveau des communes, à qui l'obligation est faite de rendre compte à la base. Elle est financée par les souscriptions des membres de l'organisation. Ces croisades de sensibilisation sont quelquefois soutenues par les médias sous diverses formes : émissions tous à azimuts, spots publicitaires, débats sur la sécurité routière, parution d'articles dans les journaux (dans les parutions du Centre national de sécurité sociale).

- La Solidarité

Au-delà des éléments de solidarité qui sont contenus dans les actions du Synazeb, la solidarité apparaît comme le soubassement de l'organisation et se manifeste par l'assistance aux membres surtout. Nous avons :

- la solidarité en cas de décès, d'accident de la route ou de maladie ;
- la solidarité dans la reconversion des membres ;
- la défense du membre en cas de conflit avec le client ou toute autre personne ;
- aide en cas de funérailles du membre

En somme, la solidarité c'est aussi la conviction de poursuivre « des objectifs communs » et « d'être utile au groupe sans nécessairement recevoir autant que l'on donne ».

- L'acquisition des parcs pour les membres

Le Synazeb va négocier directement avec les responsables de la municipalité pour obtenir une ou plusieurs places, selon la taille de la localité, surtout aux alentours des marchés qui sont des nids à clients. Le stationnement dans ces parcs se fait sur présentation d'une carte de stationnement délivrée par le bureau du Synazeb. Il est instauré dans ces parcs un tour de chargement contrairement aux autres

lieux de stationnement où règne la loi du plus fort. Le Synazeb a pu obtenir 3 parcs de stationnement autour des plus grands marchés de Cotonou. Les sections de parcs sont dirigées par un bureau de trois membres élus par les zémijan du parc de son ressort.

- La construction de siège de la sous-section Synazeb à l'intérieur du pays.

Il est important de souligner que le bureau national du Synazeb n'a pas encore de siège. Il est actuellement logé dans les locaux de la Bourse du travail. L'acquisition d'une parcelle à Cotonou n'est pas une chose facile à cause de la spéculation foncière. Une parcelle de 90 mètres carrés coûte environ 15 000 000 F CFA. Donc il se pose à ce syndicat un problème de moyen financier.

Cependant, à l'intérieur du pays on note des initiatives au niveau des bureaux de sous-sections du Synazeb. Ces initiatives s'expriment en terme d'investissements sur fonds propres dans la construction de bureau de la sous-section du Synazeb (c'est l'exemple de Dassa).

Cette initiative est la prochaine préoccupation du Bureau national du Synazeb. A ce sujet, des souscriptions par les membres sont en cours et plusieurs demandes ont été déposées auprès de certaines ONG nationales qui ont l'habitude d'inviter le Synazeb pour des séances de sensibilisation à travers la ville. Jusqu'à présent aucune demande n'a été satisfaite.

- Obtention des motos auprès des privés pour les membres

Dans l'impossibilité d'apporter un appui financier aux membres pour l'achat de motos, le bureau du Synazeb mène aussi des actions en allant négocier des motos auprès de certains privés, de certaines ONG. Pour le compte de cette année 2005, 24 contrats ont été signés entre conducteurs membres du Synazeb et propriétaires de motos dans la ville de Cotonou, Dassa et Savalou.

- Place et rôle des femmes dans le bureau du Synazeb

En général les femmes ne sont pas nombreuses dans la corporation des conducteurs de taxi-moto du Bénin et encore moins dans leurs organisations syndicales. Le Synazeb fait exception à cette règle en incluant une femme dans son bureau exécutif national. Il existe au total 15 femmes sur un total de 1000 adhérents que compte le Synazeb. Elles sont pour la

plupart des propriétaires de motos et responsables d'une petite entreprise informelle.

Cette femme dans le bureau exécutif du Synazeb se charge des affaires féminines et principalement de la formation et de l'organisation des femmes sur les questions de genre. Elle a pu négocier auprès de certaines ONG nationales la formation sur le genre à laquelle ont participé 5 adhérentes du Synazeb. Elle a actuellement conçu des projets de formation sur la comptabilité et les activités génératrices de revenu : fabrication et vente de gari (farine à base de manioc), jardinage etc. Ces projets attendent d'être financés.

- Mise en place des structures génératrices des revenus

Face à la taille des défis du Synazeb, les responsables de ce syndicat mettent en place des alternatives pour renflouer les caisses du syndicat.

- Structure de collecte des ordures ménagères : la problématique de la collecte des ordures est aujourd'hui un casse tête pour les autorités municipales, surtout celle de Cotonou où la production de déchets dépasse les normes. Face à ce problème, le Synazeb a monté un dossier et attend l'autorisation pour commencer la collecte primaire des déchets contre 1000 F CFA par mois et par ménage.
- Coopérative de fabrication de gari : Le Synazeb a mis en place une coopérative de femmes pour la transformation des racines et tubercules. Une seule coopérative est fonctionnelle depuis décembre 2004 dans un des arrondissements de Dassa.

Actions externes du Synazeb

- Etroite collaboration entre le Synazeb et la police dans la gestion des problèmes

Le métier de conducteur de taxi-moto est un lieu par excellence des problèmes rencontrés dans le transport informel en général. Les plus importants sont, vols, assassinats, accidents de la route, circonstances dans lesquelles il y a presque disparition de la moto. Dès que la police reçoit la plainte, les responsables du Synazeb se voient confiés le dossier pour un règlement (surtout à l'amiable) avec le propriétaire.

En cas de disparition de la moto, des négociations sont menées par le truchement du syndicat pour un remboursement à long terme au lieu d'envoyer le fautif en prison et demander un remboursement à ses

Création du «Projet Confort Zem »

En partenariat avec la Coopérative Chrétienne d'Épargne et de Crédit (CCEC), le Synazeb en collaboration avec des groupements de conducteurs de taxi-moto ont décidé de créer l'Association « Confort-Zem » avec pour objectif principal l'amélioration des conditions de vie des zémijan et par la suite leur reconversion progressive dans d'autres activités génératrices de revenus

Deux volets essentiels composent ce projet :

Le volet Santé : Sur la base d'une cotisation mensuelle de 2500 F CFA, des Médecins et des infirmiers mis à la disposition des conducteurs de Taxi-moto pour leur assurer les soins de santé, à eux-même ainsi qu'à leur épouses et enfants à des coûts moindre

Le volet Micro Finance : il s'agira de constituer un fonds des zemijan qui sera utilisé comme dépôt de garantie pour obtenir des financements auprès des partenaires au développement et bailleurs de fonds en faveur de ces derniers. La constitution dudit fonds devra se réaliser sur une période d'une année, la seconde année sera utilisée pour le montage des projets des zemijan désireux de se reconvertir

A cet effet les conducteurs de taxi-moto s'engagent à, en fonction de l'option choisie, faire des versements journaliers d'un montant minimum de 100 F CFA ou hebdomadaires minimum de 500 F CFA

Le fonds zémijan sera déposé dans un compte bancaire de la place sous la signature conjointe du président du conseil d'administration de l'association des conducteurs de zemijan et de celui de la CCEC. Ce devra être rémunéré par la banque qui l'accueillera et un certificat de dépôt sera délivré à chaque déposant au bout de l'année de constitution. Chaque certificat fera l'objet d'un versement d'intérêt à la fin de chaque exercice fiscal.

parents. Généralement le propriétaire et les fautifs sont convoqués au siège (ici le Bureau national du Synazeb est logé à la Bourse du travail) du syndicat pour régler le problème.

Si le problème n'est pas réglé à l'amiable et le dossier est transféré au tribunal, alors le bureau du Synazeb convoque une séance extraordinaire pour prendre des mesures urgentes afin de contacter un avocat pour défendre leur membre. Dans ce cas, le financement devient un gros problème car les cotisations ne sont pas suffisantes et il faut aller négocier avec qui peut les entendre. En général, le bureau joue sur des relations personnelles qui sont soit parentales, amicales et surtout politiques. Enfin, les responsables négocient avec la police pour interdire la circulation des membres du Synazeb après 23 heures pour des raisons de sécurité.

- Recrutement des membres de la coopérative de mutuelle et de crédit des travailleurs de l'économie informelle

Le bureau du Synazeb procède, en collaboration avec des ONG nationales spécialisées dans la mise en place des coopératives de mutuelle de crédit pour les travailleurs de l'économie informelle, à des séances d'information, de sensibilisation et de recrutement des membres. Ces recrutements se font dans les grands

centres urbains du Bénin à travers l'organisation de meetings géants. Le but de ces sensibilisations est de mettre en place des mutuelles de crédits pour les travailleurs de l'économie informelle pour régler les urgences (scolarité des enfants, etc.). Au cours de ces sensibilisations, le Synazeb en profite pour mener de petites réunions avec les membres des bureaux de sous-section sur les questions liées à la dynamique du groupe : fonctionnement par rapport aux cotisations (les mutuelles d'épargne et de crédit du Synazeb). Le Synazeb est le seul syndicat invité parmi l'ensemble des syndicats du transport à deux roues à participer à ces journées d'information et de sensibilisation.

- Collaboration avec des coopératives et groupements de zémijan pour la mise en place de projets sociaux (voir encadré)
- Mise en place d'une mutuelle d'épargne et de crédit

Le Synazeb et les travailleurs de l'économie informelle en général, ont reçu l'appui du BIT pour un montant de plus de 13 000 000 F CFA, plus des frais d'installation pour la mise en place d'une mutuelle d'épargne et de crédit qui sera fonctionnelle dans les tous prochains jours. Ces fonds sont destinés à apporter des appuis financiers aux travailleurs de l'économie informelle au Bénin. Dans cette association

le Synazeb a été très actif depuis la conception jusqu'à la finition de la mutuelle. Ce qui lui a valu la place de Vice-présidence du Conseil d'administration, position favorable pour les membres du Synazeb. Cette position constitue une place de choix dans l'amélioration des conditions de vie des membres du Synazeb qui ont trouvé ainsi d'autres portes de sortie pour échapper à la misère. Cette mutuelle vient soulager le bureau du Synazeb qui avait de plus en plus de mal à venir en aide à ses membres.

Bref, ces principaux développements et progrès du Synazeb ne se réalisent pas sans obstacles.

Les difficultés et obstacles majeurs du Synazeb

Ils sont énumérés en quelques grandes idées :

- Difficultés financières (le Synazeb ne fonctionne que sur la base des cotisations des membres) ;
- Refus des autorités de négocier avec le Synazeb ;
- Problèmes de formation et d'éducation en matière de conduite ;
- Manque de notions sur la syndicalisation ;
- Ignorance des textes sur les droits et devoirs des travailleurs de l'économie informelle ;
- Manque de sécurité sociale.

Principaux changements nécessaires pour le Synazeb et ses membres

Pour améliorer la position et les conditions des travailleurs de l'économie informelle en général et du transport à deux roues en particulier, les responsables du Synazeb proposent quelques recommandations qui sont déclinées dans les paragraphes à suivre.

Face aux souhaits des membres du Synazeb de pouvoir jouir un jour d'une sécurité sociale, d'une retraite et autre et dans le but d'apporter des solutions plus adaptées et plus souples, le Synazeb est actuellement en négociation avec une nouvelle société d'assurance-vie pour apporter des solutions aux problèmes de ses travailleurs. Les propositions faites par le Synazeb à cette compagnie d'assurance sont en cours d'étude et les résultats attendus dans quelques jours. Au nombre de ces propositions on peut citer une cotisation journalière de 100 F CFA pendant 10 ans pour pouvoir commencer à bénéficier des avantages en cas de maladie, de décès (prime versée à la famille nucléaire) ou d'une prise en charge automatique à 95% des frais.

Par rapport à la législation du travail, le Synazeb ne

peut aucunement influencer la législation du travail au Bénin à lui tout seul. Il préconise de constituer un syndicat fort en collaboration avec d'autres syndicats pour amener l'Etat à leur apporter des subventions annuelles (comme c'est le cas des syndicats des travailleurs formels qui bénéficient d'une subvention de près de 200 000 000 F CFA).

Amélioration de l'environnement institutionnel

La prise en compte formelle de l'activité taxi-moto dans le programme de renforcement des capacités du CNSR :

- Equipement
- Formation ou recyclage des formateurs ;
- Création d'une cellule qui s'occupera des permis de conduire de catégorie A
- Formation des conducteurs ;
- Contrôle technique des deux roues ;
- Information et éducation des usagers et conducteurs de deux roues sur l'environnement etc. ;
- Désignation de représentants du Synazeb au conseil d'administration du CNSR
- Mise en place d'un centre de documentation sur les études, réglementations et immatriculation ;

Amélioration du cadre réglementaire

- Création par l'Etat des conditions qui permettent aux conducteurs de taxi-moto de fonctionner comme dans tous les autres secteurs d'activités : création d'un environnement juridique et fiscal clair qui mette en confiance tous les acteurs du secteur des conducteurs de taxi-moto
- Révision des textes et lois régissant l'activité des transports terrestres ;

Renforcement de la sécurité des conducteurs

- Amélioration des voies de circulation ;
- Contrôle technique effectif des véhicules motorisés à deux roues ;
- Renforcement de l'éducation routière à l'école et à la radio
- Organisation d'une journée du zémijan

Appui à la création et/ou au renforcement des capacités du Synazeb

- Appui de l'Etat ou autres organisations nationales ou internationales au Synazeb à bien organiser leurs activités en leur fournissant la logistique nécessaire, en participant au financement de leur formation aux activités syndicales, à l'appui des caisses pour les mutuelles de santé et d'épargne ;
- Assurer de façon permanente la formation et le recyclage des responsables syndicaux, des conducteurs et des femmes;
- Mettre en place pour le compte du Synazeb, un réseau de réparation d'engins motorisés à deux roues ;
- Mettre en place des programmes de protection pour les membres du Synazeb contre les maladies, les accidents, etc. ;
- Apporter des mesures de protection de l'environnement : remplacer les vélomoteurs 2 temps par les vélomoteurs 4 temps ;
- Acquisition de locaux propres au Synazeb ;
- Renforcement des capacités des femmes dans la gestion d'un groupement ;
- Appui au développement des activités génératrices de revenu surtout pour les femmes en les mettant en « groupement de femmes (GF) » dans la transformation agroalimentaire.

En conclusion à ce travail, il convient de noter que le Bénin est caractérisé par la prépondérance du secteur informel (9 Béninois sur 10 travaillent dans le secteur informel selon le dernier recensement général de la population en 2002), un système économique libéral, une balance commerciale déficitaire, des difficultés d'accès à l'emploi et l'absence d'infrastructures adéquates. En effet, la mise en place d'infrastructures bien conçues et efficaces est la base pour enrayer la pauvreté. Le commerce, moteur de la croissance économique, nécessite pour prospérer des infrastructures de transports fiables et performantes dans la mesure où elles facilitent la production et les échanges, permettent aux agriculteurs de produire et d'apporter leurs récoltes sur les marchés et favorisent les investissements privés. Des infrastructures de transport en mauvais état entravent le développement de l'Afrique et sont facteur de pauvreté.

En ce qui concerne le paysage syndical, c'est à la faveur du vent de démocratie libérale (en 1990) que naîtra, surtout au Bénin, un syndicalisme nouveau. Ainsi, une génération nouvelle de syndicats autonomes et indépendants a pu émerger dans les corps de métiers du pays suite à l'éclatement du syndicat unique affilié aux partis dirigeants d'alors. Toutefois, malgré les divergences syndicales, une certaine unité d'actions existe dans le pays, surtout au niveau des syndicats des travailleurs de la fonction publique contrairement à ceux des syndicats des conducteurs de taxi-moto.

Chez ces derniers, les revendications sont presque absentes et les initiatives rares pour la simple raison que, bien qu'étant syndiqués, les conducteurs considèrent leur métier comme un passage "temporaire" en attendant mieux car la profession n'est qu'un pis-aller pour les pratiquants. Bref, l'étude du thème a révélé l'importance de la question des transports à deux roues dans le pays. La prépondérance des taxi-motos est une réalité indéniable. Cependant, la syndicalisation de leur corporation reste le plus grand problème. Si aujourd'hui on peut compter plusieurs organisations syndicales au niveau des transports à deux roues, il faut noter que leur pouvoir reste faible et mitigé. La raison fondamentale de cet état de chose réside dans le fait que ce sont encore de jeunes organisations qui cherchent à se faire connaître.

La conception négative de leur propre métier (un passage "temporaire" en attendant mieux car la profession n'est qu'un pis-aller pour les pratiquants) à laquelle s'ajoute la forte politisation des syndicats, les rivalités, le nomadisme syndical et le faible recouvrement des cotisations constituent les véritables handicaps aux stratégies syndicales mises en œuvre par les travailleurs de l'économie informelle notamment ceux du transport. Cependant, ces organisations syndicales constituent de véritables moyens de pression sur les gouvernants pour une plus grande lisibilité dans la résolution des problèmes et l'améliorer des conditions de vie.

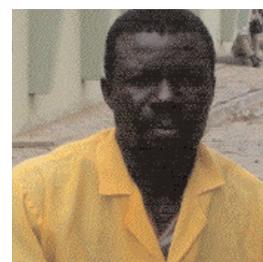
Comme leçon à tirer de l'expérience du Synazeb, nous pensons que les organisations syndicales doivent sortir de l'emprise politique dans laquelle elles se retrouvent aujourd'hui dans presque tous les pays. Cela passe par leur vigilance à éviter leur manipulation et leur récupération par le pouvoir politique. Au-delà de leurs rivalités, elles devraient ensemble lutter pour l'amélioration des conditions de vie et la formation de leurs membres en planifiant et en organisant des séminaires sur le syndicalisme, le code de la route et la sécurité routière à l'image du Synazeb. Pour leur auto-financement, elles devront améliorer leur taux de recouvrement, (attacher une grande importance à l'équilibre financier et au taux de récupération des prêts) des cotisations syndicales en sensibilisant et en fidélisant les conducteurs membres du syndicat.

Enfin, les institutions (de solidarité, de finance, de crédit) mises en place par le Synazeb constituent un bon exemple du « secteur intermédiaire ». Ces institutions devraient disposer d'une existence officielle, avec en général une reconnaissance juridique (en adhérant à la convention collective du travail du pays auprès au Greffe du Tribunal de Première Instance compétent, Section des Affaires Sociales), ce qui les distinguera d'une manière ou d'une autre du secteur informel dans lequel le Synazeb n'a aucune chance de tirer des avantages de l'administration publique et améliorer les conditions de vie et de travail de ses membres. Ces institutions devraient connaître également une grande participation des femmes surtout dans les postes de responsabilités (gérante, trésorière des mutuelles), car elles ont souvent un grand dynamisme économique qui les pousse à réinvestir dans de nouvelles activités.

Annexe I : Institutions d'appui aux petits producteurs et commerçants au Bénin

Dénomination	Type d'appui	Champ géographique	Secteur bénéficiaire
Structures non-étatiques:			
Centre d'étude de recherche-actions et d'appui pour le développement (CERAD)	Formation, organisation et gestion	Cotonou	Informel
Echange pour l'organisation et la promotion de petits entrepreneurs (ECHOPPE)	Techniques marketing (groupe cible: artisans du soleil)	Cotonou	Informel
Institut de formation et de coopération décentralisé (IFCOD)	Promotion-insertion	National	Informel
Centre de formation professionnel d'Abomey (CFPA)	Formation technique	National	Informel
CMGT	Epargne et crédit	Cotonou	Informel
Bénin secours	Assainissement-emploi	National	Informel (surtout)
Emploi et formation (EFOR)	Menuiserie	Cotonou	Informel
Structures étatiques ou de coopération internationale:			
Direction de l'artisanat (DA/MCAT)	Politique artisanale de l'Etat	National	Informel
FECECAM	Epargne et octroi de crédit agricole	National	Informel (surtout)
Chambre de commerce et d'industrie du Bénin (CCIB)	Représentation des opérateurs économiques	National	Formel
Chambre d'agriculture du Bénin	Représentation des agriculteurs	National	Agriculture
Organisations des Nations Unies BIT/UNDP	Formation, épargne, crédit, organisation, équipements	National 4 villes	Toutes entreprises Femmes agro-alimentaire
Coopération Belge/BIT			
Banque mondiale PADME	Crédit et garanties	Cotonou	Petit commerce
Coopération française MICAC-CFD	Formation, financement, divers	National	Toutes entreprises
Coopération allemande SAD-GTZ	Formation, divers	National	Toutes entreprises
Coopération suisse Bureau d'appui aux artisans (BAA)	Formation, organisation et commercialisation	Cotonou	Informel
Coopération néerlandaise Projet d'appui au développement à la base (PADEB) et Projet association entraide des femmes (PASSEF)	Epargne, crédit et organisation	Cotonou	Informel
Institut régional de coopération développement (IRCOD)	Formation technique, parrainages artisanaux	Parakou	Informel
Coopération américaine USAID - Peace cops	Assistance, formation	National	Toutes entreprises

Source: République du Bénin: Etude sur le cadre institutionnel, légal et réglementaire ayant trait au secteur informel: impact et politiques de réforme, Cotonou, septembre 1996 et données de 2003.



Annexe 2 : Activités de l'ONG IFCOD

Initiation sur le ZEMI-SUR

Volet Social, éducation et formation : pour que la profession des conducteurs de taxi-moto soit une profession comme les autres, l'IFCOD a concocté un programme d'éducation et de formation en vue de l'obtention du permis de conduire de la catégorie A. Mais la véritable difficulté est comment réunir les conducteurs dont le principal problème est le souci du quotidien. Pour ce faire, l'institut a, pour attirer les conducteurs, créé une « Cantine éducative » à bas prix (lieu de rencontre des conducteurs). Il a aussi institué pour tout membre de l'association, une aide scolaire (vente à crédit aux conducteurs des fournitures scolaires), une aide alimentaire (vente à crédit de riz, de maïs et autres), une aide à la santé (caution à l'achat de produits pharmaceutiques à crédit en cas de maladie).

Volet économique : Le second volet du programme concerne la conservation des conducteurs en des métiers dérivés de la moto. Il s'agit de la vente de pièces détachées. Ce projet a pu démarrer avec l'aide de la Caisse française de développement et est en cours d'exécution. Il inclut aussi la réparation des engins, de la messagerie, du guide touristique.

En contrepartie de toutes les conditions offertes aux conducteurs, il est exigé de chaque membre une cotisation journalière de 100 F CFA. Malgré les conditions alléchantes contenues dans le projet ZEMI SUR, le programme de l'IFCOD, n'a pas rencontré l'engouement attendu de la part des conducteurs.

Adoption du code de l'artisanat

- Education et formation en vue de l'obtention d'un permis de conduire en faveur des travailleurs du transport informel à deux roues par l'IFCOD (Institut de formation et de coopération décentralisée – ONG)
- Une cantine éducative à bas prix gérée par IFCAOD pour assurer le quotidien du conducteur de zémijan
- Une aide scolaire (vente à crédit aux conducteurs de fournitures scolaires) par IFCOD
- Une aide alimentaire (vente à crédit de riz, maïs etc.) par IFCOD
- Une aide à la santé (caution pour l'achat de produits pharmaceutiques à crédit en cas de maladie) par IFCOD
- Une mutuelle de santé

L'autre volet concerne la reconversion des conducteurs aux métiers dérivés de la moto. Il s'agit :

- De la vente de pièces détachées. C'est le projet qui a pu réellement démarrer avec l'aide de la Caisse française de développement. Ce projet n'est plus en cours actuellement ;
- De la réparation des engins ;
- De la messagerie ;
- Du guide touristique

En contrepartie de toutes ces conditions offertes aux conducteurs, il est exigé de chaque membre une cotisation journalière de 100 F CFA.

Tous ces projets ont commencé avec 200 conducteurs de moto. Malgré les conditions alléchantes contenues dans ces projets, les conducteurs ne se sont pas montrés très enthousiastes. Tous ces projets ont échoué pour plusieurs raisons :

- l'inconscience et la corruption qui caractérisent les responsables syndicaux (responsable exécutif accusé de détournement de fonds)
- Manque de cotisations, etc.

En résumé, il faut dire que les changements apportés dans le code du travail n'ont pas vraiment eu d'impact sur les travailleurs du secteur informel.

Annexe 3 : Mobiles et temps d'exercice dans la conduite de taxi moto

Profil du conducteur	Mobiles	Temps d'exercice	Observation
Diplômés sans emploi	<ul style="list-style-type: none"> - Gérer le quotidien - Constituer un capital pour entreprendre une autre activité ou installer son atelier 	Dès que l'emploi est trouvé ou le capital est constitué	Etudiants, diplômés d'université, centres de formation, ateliers
Agents déflatés de la fonction publique ou de sociétés privées	<ul style="list-style-type: none"> - Faire face aux problèmes nés de la nouvelle situation - Gérer le quotidien en attendant un nouvel emploi 	Le temps de trouver un autre hypothétique travail ou la reconversion dans une autre activité	
Fonctionnaires ou autres agents en activité	Complément de salaire ou de revenu	Temporaire	Ils utilisent leur temps libre pour faire ce travail
Artisans et ouvriers en activité	<ul style="list-style-type: none"> - Complément de revenu - Faire face à un atelier non rentable 	<ul style="list-style-type: none"> - Lorsque les activités reprennent - Temporaire 	En attendant de s'installer
Autres	<ul style="list-style-type: none"> - S'occuper - Gérer le quotidien - Source facile d'enrichissement 		Jeunes n'ayant aucune formation, criminels, paysans qui trouvent que le métier de zémijan procure facilement beaucoup d'argent

Source : CNSR 1997, et enquête de terrain 2005

Annexe 4 : Création de la mutuelle de santé de l'UNACOTAMO

La mutuelle de santé des « Zémidjan »

On le voit, la logique de la formation est articulée sur la prévention des accidents de la route. Mais l'UNACOTAMO va plus loin : en plus de son programme de prévention, elle développe aussi des actions dans le domaine des soins de santé. Grâce à un financement des syndicats chrétiens hollandais, l'UNACOTAMO a inauguré en octobre 1998 sa clinique coopérative « Economica Santé ». Ce centre de santé intégré situé à Calavi, à 30 km de Cotonou, est ouvert 24 h sur 24 grâce à un système de garde organisé par les trois médecins du Centre.

Le Centre de santé est ouvert aux membres de l'UNACOTAMO et aux habitants du quartier. Le paiement se fait à l'acte, mais une formule d'abonnement mutualiste est également proposée. La cotisation hebdomadaire ou la carte de fidélité annuelle donnent droit aux consultations gratuites et à une diminution de 20% sur le coût des soins. Le Centre de santé dispose également d'un dépôt pharmaceutique où sont vendus une centaine de médicaments génériques et essentiels.

Le potentiel d'adhésion est important, car l'Union a des relais dans toutes les gares de la ville et de la banlieue de Cotonou. La sensibilisation doit être menée dans les différentes gares de taxis-motos pour y créer des caisses primaires. A l'instar du Centre Afrika Obota et du Comité de concertation aux mutuelles, l'UNACOTAMO bénéficiera de l'appui de Solidarité mondiale et des mutualités chrétiennes pour l'encadrement du mouvement mutualiste naissant, et pour l'appui à la gestion du centre de santé.

Annexe 5 : Appui aux organisations de conducteurs de taxi-motos « ZEMIJAN »

Le développement spectaculaire de ce mode de transport a été une surprise pour les pouvoirs publics. En effet, il a suscité un enthousiasme au sein de la population du fait que c'était une porte de sortie de la récession économique en cours dans le pays. Ainsi, très tôt la pratique de « zémijan » a évolué à grands pas dans l'informel de façon inquiétante, créant plus de problème qu'elle n'en résout : insécurité sur nos routes, banditisme, dégradation des conditions sociales des conducteurs. Face à cette situation, la nécessité d'organiser la profession s'est faite sentir par le Gouvernement révolutionnaire et les groupes privés.

Annexe 6 : Les actions des pouvoirs publics

Dès 1989, période du pic de la récession économique, le Gouvernement révolutionnaire avait recommandé au ministre chargé des Transports de prendre en charge le dossier relatif au transport à deux roues. Depuis lors, plusieurs actions ont été entamées en vue de sortir cette profession de l'informel et d'éduquer les conducteurs. Au nombre de celles-ci :

- Des projets de Décret portant sur la réglementation de la profession des conducteurs de taxi-moto,

- jamais adoptés par le Gouvernement ;
- La campagne nationale d'information (affiches, slogans et spots publicitaires), déclenchée en 1992 – 1993 par le Centre national de sécurité routière (CNSR) pour la promotion du port obligatoire du casque, jamais respecté ;
- Les campagnes de sensibilisation des conducteurs et autres usagers de la route au travers d'émissions de la radio dans les régions rurales, initiées et exécutées par le Centre national de sécurité routière ;
- L'organisation en 1995 et 1996 d'une formation professionnelle à l'intention des conducteurs de taxi-moto de Cotonou. Cette formation a connu la participation de 397 conducteurs dont 37 étaient déjà titulaires du permis de conduire catégorie A1, A2 et/ou B.

A la fin de la formation, on note 84% de réussite. 42 candidats ont définitivement échoué soit un taux de 16% d'échec et sur l'ensemble de l'opération 99,61% ont obtenu leurs permis de conduire.

Viennent ensuite :

- L'organisation en février 1996, d'un Forum national des conducteurs de taxi-moto. Les résultats de ce forum qui avait réuni environ un millier de conducteurs venus de tous les départements du

pays, n'ont pas comblé l'attente des organisateurs. La création de la "Fondation zémijan", une des décisions importantes de ce forum, est restée jusqu'à ce jour lettre morte à cause du caractère politique qu'on lui avait donné ;

- Plusieurs réunions et journées de travail avec les représentants des conducteurs, les services techniques concernés par le transport et les partenaires sociaux, ont été initiées par le CNSR sur la question des conducteurs des taxi-motos ;
- L'enregistrement de tout conducteur de taxi-moto dans toutes les communes du territoire national.

Annexe 7 : Groupes privés et organisations non gouvernementales

Des groupes privés et organisations non gouvernementales ont pris l'initiative d'organiser les chauffeurs en associations ou autres structures qui ont permis d'aider leurs membres à défendre leurs intérêts.

- Dès 1989, le Groupement des motocyclistes - taximen du Bénin (GMTB) est une organisation syndicale qui selon les vœux des initiateurs serait affilié à L'Union nationale des conducteurs du Bénin (UNACOB). Cette initiation d'envergure nationale n'ayant pas réussi, d'autres formes d'associations (objet d'un développement plus loin dans le texte) ont vu le jour vers le milieu des années 1990 mais au niveau des départements ou communes.
- L'exemple qui mérite d'être cité en ce qui concerne les organisations non gouvernementales est celui de l'Institution de formation et de coopération décentralisée (IFCOD). Cette organisation a initié en 1994 le programme de « ZEMI-SUR » qui a pour objectif de régler les problèmes économiques, sociaux et de la sécurité routière spécifiques à la corporation des conducteurs de taxi-moto. Ce projet ambitieux comporte deux volets : un volet économique et un volet social.

- **Banque ouest africaine de développement (BOAD)**, 2001 : Etude sur l'impact du transport urbain par les véhicules à deux roues et perspectives de développement dans les pays de l'UEMOA
- **INSAE**, 2002 : Rapport recensement général de la population et de l'habitat.
- Ministère des Finances : Rapport sur l'état de l'économie nationale, Décembre 2001
- **LARES**, 2005 : Le trafic illicite des produits pétrolier : Vice ou vertu pour l'économie Béninoise
- **LARES**, 2002 : Le commerce des véhicules d'occasion au Bénin.
- **BASSABI W**, (2001) : Le transport urbain collectif à Cotonou : Etat des lieux et perspectives, mémoire de DESS
- **AFD**, 2005 : Pollution occasionnée par les transports urbains au Bénin
- **Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Promotion de l'emploi**, 2002 : Emploi et formation dans le secteur Informel : Cas de l'artisanat.
- **République du Bénin**, 1996 : Etude sur le cadre institutionnel, légal et réglementaire ayant trait au secteur informel: impact et politiques de réforme, Cotonou, septembre 1996

LISTES DES PERSONNES RESSOURCES RENCONTREES

Nom et Prénom	Profession exercée	Métier d'origine	Adresse
LAWSON MAURICE MENSAH	Conducteurs de taxi moto	Chauffeur	01 BP 96 Cotonou
KOTO Maurille	Conducteur de moto	Soudeur	Quartier Cocotomé Maison Assou bada Cococodji
YAHAYA Saliou	Conducteur de moto	Mécanicien	
BANGO Christian	Conducteur de moto	SYNAZEB	
GBOHOU Etienne	Conducteur de moto	Soudeur	Carré 1299 Cotonou
AMOUSSOU A. Joseph	Conducteur de moto	Electricien	
NOUATIN André	Conducteur de moto	Fermier	BP 02 Godomey
AMOUSSOU A. Jean	Conducteur de moto	Peintre	TF 462 Dèkougbe
SOSSOU K. Robert	Conducteur de moto	Soudeur	Maison Sossou Sylvain Godomey
NOUHOUHKENON Paul	Conducteur de moto	Mécanicien	Agbangnizoun
HOUDOHOOUN André	Conducteur de moto	Producteur de manioc	Dassa
ADANTO Jean	Conducteur de moto	Mécanographe	Parakou
HOMAVO Henri	Conducteur de moto		S/c 45 06 27 Maison ATIKPEDJO Abomey/Bohicon
ADANVOEWA François	Conducteur de moto		
DOSSOU Ignace	Conducteur taxi ville	Chauffeur	Godomey
KOUKPAKI Guy	Conducteur Taxi ville	Chauffeur	Agla

Monsieur KPATOUKPA Nestor, Chef division retrait des permis de conduire, responsable de la Sécurité routière CNSR

Monsieur KAKAI GLELE Georges, SG COSI et son adjoint

Monsieur QUENUM Claude, UNACOB

Monsieur ADIKO Jonas, ministère des Transport

Monsieur HONVOH Victorien, Ingénieur des travaux publics ministère des Responsables des syndicats de taxi moto de Borgou, ACVR, et SYNCOTAMOB

Responsables des syndicats de taxi moto de Djougou, Natitigou et Kandi, Bohicon/Abomey

Monsieur OROU Djéri, ministère de l'Environnement

Dame ANANI Flore, vendeur de lubrifiants au bord de la route

Dame KOTO, vendeuse d'essence au bord de la route