

# LE SECTEUR INFORMEL, UNE SOLUTION AU PROBLEME D'EMPLOI ? LES LEÇONS D'UNE ETUDE EMPIRIQUE AUPRES DES CONDUCTEURS DE TAXI-MOTOS

**Badji OUYI**

Département de Psychologie

Université de Lomé (Togo)

Email : gilouyi@gmail.com

## **Résumé**

L'objet de cet article est d'explorer le secteur informel. Une revue de la littérature sur le problème d'emploi conduit à penser que le phénomène de chômage dans les pays en développement est un sérieux problème économique et social. Les statistiques générales montrent que le secteur informel présente des opportunités en matière d'emplois. D'ailleurs, les recherches empiriques menées présentent des résultats révélateurs. C'est ce qui nous fait penser que la précarité de l'emploi pourrait trouver une approche de solution dans les petits métiers du secteur informel. Cette assertion a été testée auprès de 227 conducteurs de taxi-moto à Lomé (Togo). Les résultats obtenus permettent de mettre en lumière que les petits métiers du secteur informel résorbent nombre de qualifications socioprofessionnelles.

**Mots-clés** : secteur informel, emploi, qualifications socioprofessionnelles

## **Abstract**

The purpose of this article is to explore the study of the informal sector. A review of relevant literature on the problem of employment led to think that the unemployment phenomenon in developing countries is a serious economic and social problem. General statistics show that the informal sector presents opportunities in terms of jobs.

Moreover, empirical researches conducted show revealing results.

This is what makes us think that the job insecurity could find a solution approach in small businesses in the informal sector. This assertion has been tested with 227 motorcycle taxis drivers in Lomé (Togo). The results obtained highlight that small businesses in the informal sector reduce number of occupational qualifications.

**Key words:** informal sector, employment, socio-professional qualifications

### **Introduction**

Le chômage est considéré comme un phénomène planétaire ; c'est dire ici qu'il ne constitue plus la seule spécificité des pays en développement. Nombre de pays n'ont pas été en mesure de développer une économie moderne capable de fournir des possibilités d'emplois appropriées à leur population, qui croît rapidement. Dans ce contexte de crise généralisée, nous assistons à l'émergence du secteur informel avec des activités génératrices de revenus. On ne peut parler du secteur informel avec ses petits métiers, sans évoquer son importance. Que ce soit au niveau de la production, des services ou du commerce, cette valeur considérable lui est reconnue. Selon BIT(2013), le secteur informel « demeure une source majeure, voire la source principale d'emplois dans de nombreux pays, où ce secteur se compose de travailleurs indépendants ou de petites entreprises, sans structure formelle ni organisation du capital, et d'emplois occasionnels ».

Dans de nombreux pays, la contribution des entreprises informelles à la valeur ajoutée brute est importante. Les estimations de la part moyenne (non pondérée) du secteur informel dans la valeur ajoutée brute non agricole vont de 14 % dans les pays d'Europe orientale et d'Asie centrale à 50 % dans les pays d'Afrique subsaharienne (BIT et WIEGO, 2012, tableau 2.9). D'après le rapport (2009) de la DOSI, au Togo, dans les milieux urbains ou ruraux, plus de 90% des emplois créés ces dernières années sont informels. Les travailleurs de ce secteur contribuent à eux seuls à plus de 40% du PIB. Cependant, il est difficile de dire avec précision, qui travaille dans ce secteur et la représentation sociale qu'il en fait. Dès lors, nous pouvons nous poser les questions suivantes : quelle est la qualification socioprofessionnelle des conducteurs de taxi-moto? Quelle représentation sociale le conducteur de taxi-moto se fait-il de son travail ?

L'objet de cet article est d'explorer ces questions en analysant les interactions entre le métier de taxi-moto et les qualifications socioprofessionnelles des travailleurs qui y exercent. Ceci permettra sans doute de nous prononcer sur l'importance des métiers de l'informel dans la résorption du chômage.

## **1. Le chômage et le secteur informel**

### **1.1. Le chômage**

D'après Dramane (2014) de l'Organisation internationale du Travail(OIT), le monde s'enfonce dans une crise de l'emploi sans précédent et l'Afrique subsaharienne demeure la région du monde la plus touchée par cette crise. Les débats autour de la question du chômage des jeunes en Afrique s'inscrivent aussi dans le cadre du contexte actuel où l'on assiste à une explosion démographique de la jeunesse africaine. Citant le dernier rapport de l'OIT, Dramane (op. cit) a indiqué qu'en 2013 le monde comptait 75 millions de jeunes au chômage et que 38 millions de ces jeunes chômeurs vivent en Afrique.

En tout, l'Afrique compte 200 millions d'habitants âgés de 18 à 24 ans, soit environ 40% de la population active. Au-delà des chiffres, il est important de relever socialement l'impact du chômage. La littérature relève que le propre de la socialisation est de permettre à chaque individu de tisser, à partir de la trame que lui offrent les institutions sociales, les fils de ses appartenances multiples qui lui garantissent le confort de la protection et l'assurance de la reconnaissance sociale (Paugam, 2006). Notons toutefois que c'est dans les pays où la protection sociale est moindre et où le chômage affecte des familles entières que les effets déprimants de la perte d'emploi sont le plus durement ressentis (Gallie & Russell, 1998).

Comme partout ailleurs, le Togo n'échappe pas aux questions liées au chômage et à l'emploi des jeunes. Cette tranche de la population âgée de 15 à 35 ans représente plus du tiers de la population togolaise, soit un peu plus de 2 millions de personnes selon les chiffres de la direction des statistiques. Ainsi, le Togo a inscrit l'emploi des jeunes au centre de la nouvelle Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE/ UNDAF, 2013) pour la période 2013-2017. Selon des enquêtes réalisées en 2011 par la direction des statistiques, le chômage au Togo touche actuellement 6,5% de la population active et le taux de sous-emploi visible serait de 22,8%. Beaucoup plus de jeunes femmes sont en situation de sous-emploi que les jeunes hommes de la même tranche d'âge avec des taux respectifs de 22,9% contre 17,73%. De plus, chaque année, en moyenne 40.000 nouveaux demandeurs d'emplois arrivent sur le marché de l'emploi.

Ces jeunes sans perspectives professionnelles constituent, aux yeux de l'analyste Dramane (2014) de l'OIT, une « génération perdue, menaçant la cohésion sociale ».

## **1.2. Le secteur informel et ses petits métiers**

Le secteur informel est défini comme : « l'ensemble des entreprises individuelles de petite taille ou non enregistrées » (OCDE, 2003 ; Hussmanns, 2004). Cette convergence offre un cadre unique pour mesurer et analyser le secteur informel en termes de statistiques du travail (emploi) et de comptabilité nationale (production). Selon l'OCDE (op. cit), une entreprise est dite du secteur informel lorsqu'elle présente les caractéristiques ci-après :

- facilité d'accès à l'activité ;
- utilisation de ressource globale ;
- propriété familiale de l'entreprise ;
- échelle d'activités réduites ;
- usage de techniques privilégiant le recours à la main d'œuvre ;
- qualification acquise hors du système de formation actuelle ;
- marchés très concurrentiels et sans réglementations.

Ainsi défini, le secteur informel utilise sur le plan de l'emploi la majeure partie de la population active et englobe une pluralité d'activités de production et de services concourant à l'équilibre social des populations. En fait, le secteur informel est issu en grande partie de la vie économique traditionnelle et aussi pour une part, de l'apport du secteur moderne.

Plus récemment, l'OIT a élaboré le concept plus large d'emploi informel en fonction du type d'emploi, afin de tenir compte des formes atypiques de travail et de saisir ce qu'on appelle l'« informatisation » de l'emploi qui accompagne le processus de mondialisation. De fait, l'emploi informel se compose de deux éléments principaux: l'emploi dans le secteur informel et les emplois non protégés dans le secteur formel.

Au Togo comme dans beaucoup de pays sous-développés, la défaillance du secteur formel (administration publique et privée) et son incapacité à répondre aux besoins de la population ont laissé un important créneau pour le secteur informel. Avec la crise économique de ces dernières années, le secteur informel a pris de plus en plus d'ampleur au point que certains économistes le proposent comme "panacée" face à la situation critique des économies africaines. Notons cependant que certaines entreprises

sont à la fois dans le formel et l'informel et la distinction entre les statuts formel et informel de l'entreprise devrait être considérée de façon continue et non pas dichotomique (Benjamin et Mbaye, 2012a, 2012b ; Steel et Snogross, 2008 ; Henley et al. 2006).

## **2. L'employabilité : une flexibilité d'emploi dans l'informel**

L'essor du secteur informel reflète le manque d'opportunité d'emplois dans le secteur moderne pour absorber la croissance de l'offre de travail résultant de la croissance démographique et de l'exode rural. Beaucoup de pays en développement ont utilisé leur abondante force de travail comme la base d'une stratégie d'exportation fondée sur la main d'œuvre non qualifiée. La faiblesse de la demande de travail dans le secteur formel en Afrique s'explique par l'effet combiné d'une faible productivité, et d'un coût de la main d'œuvre (rapport du salaire en dollar à la productivité) plus élevé en Afrique que dans la plupart des pays en développement. Cette situation est aggravée par la surévaluation du taux de change. Ce niveau élevé du coût unitaire relatif de la main-d'œuvre obère la compétitivité des pays africains, notamment dans le secteur manufacturier (Golub&Mbaye, 2002). L'Afrique peut avoir un avantage comparatif important dans l'industrie légère et dans l'agriculture en général (incluant des produits comme l'arachide, le coton, l'horticulture et la pêche). Cependant, la morosité de l'environnement de l'entreprise et la faible organisation de l'activité productive nuisent autant à l'agriculture qu'à l'industrie, en même temps qu'elles découragent les exportations et les investissements étrangers (Golub&Mbaye, 2002 ; Mbaye, 2005 ; Golub&McManus, 2008).

L'amélioration de la compétitivité dans l'agriculture et dans le secteur manufacturier s'avère donc importante pour absorber les activités informelles de subsistance, notamment dans les villes. Selon l'enquête 1-2-3 de l'UEMOA réalisée en 2001-2002, dans les sept grandes agglomérations de l'union, les Unités de Productions Informelles (UPI) exerçant dans des activités marchandes génèrent plus de 2,3 millions d'emplois confirmant ainsi que l'informel est de loin le premier pourvoyeur d'emplois en milieu urbain. Selon toujours cette enquête le revenu moyen du secteur informel dans ces villes est supérieur au salaire minimum.

Le secteur informel au Togo, est un secteur qui offre beaucoup d'atouts. Son dynamisme et sa potentialité constituent un moyen de développement économique réaliste. Les personnes travaillant dans

ce secteur ont non seulement augmenté en terme absolu mais également en pourcentage du total de la main d'œuvre. Cette progression s'explique par la diminution de l'emploi dans le secteur public d'une part, et l'absence de croissance de l'emploi dans le secteur industriel d'autre part.

L'importance du secteur informel s'est accrue du fait qu'en période de crise économique, les travailleurs ont dû entreprendre des activités économiques supplémentaires pour survivre (BIT, 2012). Aussi, il est à remarquer que nombre de personnes qui ont perdu leur emploi dans le secteur formel ont créé leurs propres entreprises dans le secteur informel. Il apparaît donc que l'employabilité du secteur informel tout en restant flexible draine une bonne portion de chômeurs. Nous pouvons par conséquent formuler les hypothèses suivantes :

H1: le métier de taxi-moto regorge des qualifications socioprofessionnelles ;

H2 : la représentation sociale du métier de taxi-moto dépend de la qualification socioprofessionnelle du conducteur.

### **3. Etude empirique**

#### **3.1. Echantillon**

Abordant dans le sens des petits métiers du secteur informel, le travail de taxi-moto a retenu particulièrement notre attention. Il s'agit de motos organisées en service de transport en commun avec au moins un passager et parfois avec des bagages. Pour Kaffo et Ali (2007), l'exploitation de la moto comme moyen de transport et source de revenus est comptée parmi les activités du secteur informel les plus prisées. De plus en plus, on voit se développer dans de nombreuses villes africaines, le phénomène de Motos-taxis connu sous le nom de "*bend-skin*" au Cameroun, "*zémidjan*" ou "*zeds*" au Bénin, "*Oléa*" au Togo et "*kaboukabou*" au Niger etc.

La population visée par cette étude est donc constituée de conducteurs de taxi-moto essentiellement ; c'est-à-dire tous ceux qui roulent un vélomoteur dans un but lucratif, qu'il soit reconnu comme tel. Ce métier de taxi-moto nous intéresse particulièrement à cause de son essor fulgurant et surtout de son accès facile, à condition juste de détenir une moto et savoir la rouler.

Afin de répondre aux inquiétudes posées plus haut, 227 conducteurs de taxi-moto exerçant en temps plein pour les uns et occasionnellement pour les autres dans la commune de Lomé ont constitué notre échantillon d'enquête. Les conducteurs invités à remplir le questionnaire sont tous de sexe masculin. Le plus jeune

des répondants a 15 ans et le plus âgé a 46 ans. La répartition des enquêtés se présente comme suit : 19 conducteurs (8,37 %) ont entre 15-18 ans ; 28 conducteurs ont entre 19 et 22 ans soit 12,33 % ; 35 conducteurs ont entre 23-26 ans (14,63 %) ; 59 conducteurs ont entre 27-30 ans soit 26,19 % de l'ensemble alors que 47 (20,70 %) entre 31 et 34 ans. La tranche d'âge 35-38 renferme 28 conducteurs (12,33 %) alors que les tranches 39-42 ans et 43-46 ans renferment respectivement 10 conducteurs soit 4,40 % et 3 conducteurs soit 1,20 %. Ils ont des niveaux de qualification variant du primaire au supérieur et une ancienneté dans le métier allant de quelque mois à 25 années.

### **3.2. Outils de mesure**

Les données ont été récoltées par le biais d'un questionnaire ad hoc composé de différents volets. Le questionnaire est composé de 45 questions ouvertes et fermées selon l'importance, la pertinence et l'exigence imposées par la recherche. Les lacunes ou les insuffisances constatées au niveau du questionnaire ont été comblées par cinq entretiens. Les questionnements exploraient des items suivants :

- qualification socioprofessionnelle des taxi-motos ; les questions visent ici le critère de segmentation ou de ciblage reposant sur les caractéristiques sociales ou démographiques des conducteurs. Les répondants sont donc invités à donner leurs âges, niveaux d'instruction, qualification professionnelle, activité ou profession, etc.
- représentation sociale du travail de taxi-moto : les répondants sont invités à se prononcer sur le symbolisme de leur métier, les raisons qui motivent à faire ce métier plutôt qu'un autre, la satisfaction tirée, l'engagement, les dimensions socioéconomiques, les attentes etc.

Compte tenu de l'objectif poursuivi, nous avons utilisé deux méthodes pour traiter les données collectées :

- les méthodes quantitatives (statistiques), nous permet d'exprimer les données de la recherche dans un langage quantitatif ou sous forme numérique, afin de réduire la marge d'incertitude. Ainsi, le test statistique Khi-carré ou Khi-deux est utilisé afin de savoir si les différences entre les résultats obtenus sont dues au hasard ou non.
- les méthodes qualitatives sont celles qui n'utilisent pas toujours la mesure comme méthode de comptage, mais, elles font recours à des indicateurs non fréquentiels susceptibles

d'autoriser les inférences. La méthode logico-sémantique a permis une analyse de contenu pour dégager le contenu manifeste des réponses aux questions ouvertes.

#### **4. Résultats**

Sur un total de 227 répondants, on note 19 employés (fonctionnaires et salariés) soit un pourcentage de 8,37 ; 66 artisans soit 29,07 % ce qui constitue la catégorie la plus représentée dans cette population de conducteurs. Les diplômés sans emploi sont au nombre de 29 (12,77 %) ; les étudiants au nombre de 28 (soit 12,34 %), les apprentis et étudiants sont respectivement au nombre de 19 (soit 8,37 %) et les personnes sans qualification sont au total 47 soit 20,70 %.

Pour 42 % des conducteurs (à l'exception des salariés et des diplômés sans emploi), le métier de taxi-moto est considéré comme étant un emploi. Par contre, pour 37,88 % ce métier est un emploi transitoire soit 86 répondants. On y dénombre essentiellement, des diplômés sans emploi, des étudiants et artisans. Pour les fonctionnaires et salariés (8,37 % des enquêtés), ce travail de taxi-moto est un moyen pour eux de compléter leur traitement et salaire. Certains élèves (8 au total) estiment que ce métier est une activité de loisir ou d'épanouissement malgré ses hauts risques. Les artisans au nombre de 10 et 9 étudiants pensent nouer des amitiés à travers ce travail.

Les conducteurs (86,5%) exercent ce métier en plein temps, contre 13,5% de conducteurs occasionnels constitués essentiellement d'étudiants, d'élèves et de fonctionnaires qui le pratiquent à temps partiel.

Une lecture minutieuse des résultats permet de faire l'analyse selon laquelle environ 80% des répondants trouvent que le métier de taxi-moto représente pour eux un emploi, même s'il demeure précaire ou transitoire pour 37,88% d'entre eux (il s'agit des diplômés sans emploi, étudiants et artisans). Au-delà, de cette reconnaissance, le métier de taxi-moto permet un complément de rémunération non négligeable même pour les salariés qui s'adonnent partiellement. Car, il ressort de nos entretiens que des gains journaliers d'environ 5000 à 8000 F CFA sont facilement réalisables pour des conducteurs même occasionnels. Qu'il soit donc conducteur en plein temps ou en temps partiel, les conducteurs interviewés confirment à 86% que « chacun y gagne pour son compte ». C'est ce qui expliquerait la présence des apprenants (élèves et apprentis) dans ce métier.

En appliquant le Khi-carré ( $X^2$ ) pour voir s'il y a interdépendance entre les représentations du métier de taxi-moto et les qualifications socioprofessionnelles, au seuil 0.05 et au degré de liberté (dl) 24 ; on trouve Khi-carré calculé ( $X^2c$ ) = 415,83 contre Khi-carré théorique ( $X^2t$ ) = 36,415. Puisque  $X^2c > X^2t$  alors, il y a une différence significative. Nous constatons qu'il y a une liaison entre les qualifications socioprofessionnelles des conducteurs et leurs représentations du travail de taxi-moto. L'on pourrait donc penser que, plus la qualification socioprofessionnelle du conducteur est élevée, moins forte sera sa représentation sociale du métier de taxi-moto. C'est le cas par exemple des diplômés sans emplois. Inversement, moins la qualification socioprofessionnelle du conducteur sera élevée, plus forte sera la représentation sociale qu'il se fera de son métier. C'est le cas des sans qualifications par exemple.

## **5. Discussion**

Nos résultats se rapprochent de ceux de Tublu (2010) qui trouve que les jeunes sont rentrés dans ce métier de taxi-moto sans se poser trop de questions ; car le métier de taxi-moto permet à tous au moins de vivre au jour le jour en attendant des lendemains meilleurs. Pour lui, les recettes engendrées par ces conducteurs au Togo seraient elles estimées à plus de 173 000 000 US \$. Même si ces chiffres peuvent être sujets à caution, il n'en demeure pas moins vrai que le taxi-moto est désormais une nouvelle activité économique dont il faut tenir compte. Sahabana (2011) lui aussi conclu qu'en 2003, cette activité représentait environ 30 000 emplois ; soit deux fois plus que l'ensemble des autres modes de transport public réunis (autobus, minibus, taxis et transporteurs clandestins) et plusieurs dizaines de milliers d'emplois indirects.

Cependant, certaines limites peuvent être soulignées à propos de notre étude. Au niveau méthodologique, notre échantillon de 227 conducteurs peut être considéré comme suffisant au regard de la littérature disponible, mais il demeure tout de même restreint, et n'est pas représentatif au sens statistique du terme. Par ailleurs, le questionnaire et le guide d'entretien utilisés dans cette étude sont perfectibles. Tout ceci souligne le caractère exploratoire de cette recherche.

## **Conclusion**

Le travail de taxi-motos est un moyen de transport public qui a gagné et continue de gagner les pays de la sous-région ouest africaine, notamment au Bénin, au Nigéria, au Niger et au Sénégal

(Guézéré, 2000). Il s'inscrit dans les activités du secteur informel devenu pourvoyeur de solutions au problème de chômage, dont la montée vertigineuse devient de plus en plus une préoccupation pour les pays en développement. Nous relevons avec Gallie, et al. (1998) que l'impact négatif du chômage sur le moral de l'homme contemporain, dont on pouvait penser qu'il était lié à toutes sortes de représentations psychosociologiques, semble tout de même bien avoir sa source dans les inquiétudes économiques objectives que comporte la perte ou le manque d'emploi. Le travail reste donc un précieux facteur de socialisation qui fait penser que le chômage soit un fort sujet de souffrance.

Afin de vérifier notre objectif qui est l'exploration des interactions sur les activités du secteur informel, nous avons recouru à un questionnaire et à quelques études de cas qui ont permis d'identifier les différentes qualifications socioprofessionnelles d'une part et de confirmer que le secteur informel pourrait être une solution dans la résorption du chômage surtout dans les pays en développement. Par conséquent, nous pensons qu'il serait plus avantageux pour les Etats d'œuvrer dans la réduction des obstacles à l'investissement ; notamment dans les secteurs d'activités susceptibles d'absorber d'intensives main-d'œuvre non qualifiée, tant dans l'agriculture que dans l'industrie. Les bailleurs de fonds, les Etats, les investisseurs privés et les entrepreneurs locaux devraient à cet égard travailler la main dans la main pour identifier les barrières qui entravent la compétitivité. Les exemples de réussite, comme les activités d'exportation de café au Rwanda ou les fabriques de chaussures en Ethiopie (Brenton et al., 2009 ; Dihn et al., 2012), devraient être étudiées dans la perspective d'en tirer les leçons pertinentes et de les adapter aux conditions et circonstances particulières de chaque pays.

### **Bibliographie**

- Benjamin, N., & Mbaye, A.A., 2012a, The Informal Sector in Francophone Africa: Firm Size, Productivity and Institutions. Washington, DC: World Bank.
- Benjamin, N., & Mbaye, A.A., 2012b, Informality, Productivity, and Enforcement in West Africa: A Firm Level Analysis. Review of Development Economics.
- Bureau international du Travail (BIT) 2012, Classification internationale type des professions, CITP-08 (Genève).

- Bureau international du Travail (BIT)., 2012, Femmes dans l'emploi informel: Globalisation et Organisation (WIEGO). Women and men in the informal economy– A statistical picture (Genève).
- Bureau international du Travail (BIT)., 2013, Mesurer l'informalité : manuel statistique sur le secteur informel et l'emploi informel. Genève.
- Brenton, P., New farmer, R. & Walkenhorst, P., 2009, Avenues for Export Diversification: Issues for Low Income Countries. MPRA, Commission on Growth and Development Working Paper 47. Munich: MPRA.
- Dinh, H.T., Palmade, V., Chandra, V., & Cossar, F., 2012, Light Manufacturing in Africa: Targeted Policies to Enhance Private Investment and Jobs. Washington, DC: World Bank.
- Délégation à l'Organisation du Secteur Informel (DOSI)., 2009, Synthèse des rencontres avec les représentants du secteur informel ; Mise en place d'un cadre formel.
- Dramane, H., 2014, *Le chômage des jeunes en Afrique: une génération perdue?*
- OIT ; Dakar. Gallie, D. & Russell, H., 1998, Unemployment and Life-Satisfaction: A Cross-Cultural Comparison, Archives européennes de sociologie, t. 39, /2.
- Golub, S.S. & Mbaye, A.A., 2002, Obstacles and Opportunities for Senegal's International Competitiveness: Case Studies of the Peanut Oil, Fishing and Textile Industries. World Bank Africa Region Working Paper 37. Washington, DC: World Bank.
- Golub, S.S. & McManus, J., 2008, Horticulture Exports and African Development. Paper prepared for UNCTAD. Mimeo.
- Guézéré A., 2000, *Le rôle des taxis motos dans le transport urbain et dans le développement socio-économique de Lomé*. Mémoire de DEA. UL ; Lomé
- Husmanns R., 2004, Measuring the informal economy: From employment in the informal sector to informal employment. Policy Integration Department Bureau of Statistics International Labour Office Geneva; Working Paper No. 53
- Kaffo, C. et ali, 2007, « L'intégration des "motos-taxis" dans le transport public au Cameroun ou l'informel a la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne ». Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne.

- Mbaye, A.A., 2005, Sanitary and Phytosanitary Requirements and Developing Country Agro Food exports: An Assessment of the Senegalese Groundnut Sector. World Bank Agriculture and Rural Development Discussion Paper. Washington, DC: World Bank.
- OCDE, 2003, Les TIC et la croissance économique: Panorama des industries, des entreprises et des pays de l'OCDE, OCDE, Paris.
- Paugam S., 2006, « L'épreuve du chômage : une rupture cumulative des liens sociaux ? Négociation des identités et des statuts sociaux. » Citoyenneté et démocratie providentielle XLIV-135 ; 11-27.
- Tublu K. N. F., 2010, « Le taxi-moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie? » Actes de la Codatu XIV. Bénin.
- Sahabana M., 2011, Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable. CNRS, Lyon
- Secteur informel dans les principales agglomérations des sept Etats membres de l'UEMOA : performance, insertion et perspectives. Principaux résultats de l'enquête 1-2-3 de 2001-2002 réalisée par les instituts nationaux de statistique des Etats membres avec l'appui technique d'AFRISTAT et de DIAL et sur financement de l'Union Européenne
- Stratégie de. Croissance accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE) 2013-2017. 2013, au Financement, Lomé.
- Steel, W.F., and Snodgrass, D., 2008, Raising Productivity and Reducing Risks of Household Enterprises: Diagnostic Methodology Framework. World Bank Africa Region Analysis on the Informal Economy. Washington, DC: World Bank.

### **Annexe**

**Tableau N°1** : Répartition des conducteurs par qualification socioprofessionnelle

Qualification	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	Total
Effectifs	19	66	29	28	19	19	47	227
Pourcentage	8.37	29.07	2.77	12.34	8.37	8.37	20.70	100

### **Légende:**

- C1 = Fonctionnaires et salariés
- C2 = Artisans

- C3 = Diplômés sans emploi
- C4 = Etudiants
- C5 = Apprentis
- C6 = Elèves
- C7 = Sans qualification

**Tableau N°2 : Répartition selon la qualification socioprofessionnelle des conducteurs et leur représentation sociale du métier de taxi-moto**

Qualification socioprofessionnelle	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	TOTAL	
Que représente ce métier pour vous ?	Eff. f.	Eff.	%						
Un emploi	0	28	0	19	9	11	28	95	41.85
Un lieu d'épanouissement	0	0	0	0	0	8	0	8	3.52
Un lieu où on noue les relations	0	10	0	9	0	0	0	9	8.37
Un emploi transitoire	0	28	29	0	10	0	19	86	37.88
Un moyen pour compléter mon salaire	19	0	0	0	0	0	0	19	8.37
Total	19	66	29	28	19	19	47	227	100

$P < .005$  ; dl 24 ;  $X^2_c = 415,83$  et  $X^2_t = 36,415$  ;  $X^2_c > X^2_t$  ; ds

**Synthèse des questions et réponses issues des études de cas**

<b>Quels sont les moments de travail d'un taxi-moto?</b>	Jour c'est-à-dire de 5 ou 6 Heure à 18 ou 19 Heure	Nuit c'est-à-dire de 19 ou 20 Heure à 2 ou 3 Heure du matin
<b>Quel est le gain journalier en F CFA d'un taxi-moto?</b>	Minimum de 4000 s'il n'y a pas de clients	Maximum 8000 et plus pour les conducteurs infatigables
<b>Qui est conducteur de taxi-moto ?</b>	Tout le monde (chômeur, salarié, artisan, apprenti, étudiant, élève, etc.)	
<b>Comment un salarié ou étudiant peut être taxi-moto ?</b>	A condition de disposer d'une moto, il peut rouler après le boulot ou jour fériés pour arrondir les dépenses du mois en attendant la prochaine paie. Pour les étudiants, ils travaillent les jours fériés et/ou les heures libres pour vivre et se payer la formation	

<b>Que signifie ce métier de taxi-moto pour vous les conducteurs?</b>	Tout dépend des qualifications, un emploi pour certain, un emploi temporaire pour d'autre, un lieu de plaisir ou divertissement ou d'amitié pour d'autre, un gagne-pain, etc.
<b>Quelle est l'importance des taxi-motos dans l'économie togolaise ?</b>	Très grande importance, c'est un métier qui permet quoi qu'on dise de se prendre en charge et fonder même son foyer. Economiquement ce métier a aidé nombres de familles à s'en sortir
<b>Y a-t-il de risques dans ce métier de taxi-moto ?</b>	Beaucoup de risques d'accidents de circulation, vol de moto, maladies, de braquage, vieillissement précoce à cause de la pénibilité du travail
<b>Pendant combien de temps peut-on faire ce métier ?</b>	Jusqu'au jour où on trouvera un meilleur travail pouvant tout me garantir
<b>Pensez-vous que le métier de taxi-moto puisse un jour être supprimé ?</b>	Ce n'est pas possible. Car chacun gagne pour son compte (l'Etat gagne les impôts, les clients sont facilement déplacés et les chômeurs s'occupent et y gagnent de quoi vivre)