



RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales
ISSN: 2708-275X

www.reriss.org

Numéro 01

**REVUE D'ETUDES ET DE RECHERCHES
INTERDISCIPLINAIRES EN
SCIENCES SOCIALES**



ISSN: 2788 - 275x

Avril 2020



RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales
ISSN: 2708-275X

ORGANISATION

Directeur de publication

Monsieur BAHA Bi Youzan Daniel, Professeur Titulaire de Sociologie du Développement Economique et Social, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

Directeurs de la rédaction

Monsieur TOH Alain, Maître de Conférences de Sociologie du Développement rural, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

Monsieur DJE Bi Tchan Guillaume, Maître de Conférences de Psychologie génétique différentielle, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

Secrétariat de rédaction

KOFFI-DIDIA Adjoba Marthe, Maître de Conférences de Géographie rurale, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

Monsieur SEHI Bi Tra Jamal, Maître-Assistant de Sociologie du Développement Economique et Social, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

Monsieur BAH Mahier Jules Michel, Maître-Assistant de Sociologie du Politique, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

Mademoiselle N'CHOT Apo Julie, Maître-Assistant de Sociologie de la Famille et de l'Education, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

Madame KOUAME Solange, Maître-Assistant (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Comité Scientifique

Monsieur AKA Adou, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur AKA Kouamé, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur ALLOU Kouamé René, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur ASKA Kouadio, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur ATTA Koffi Lazare, Directeur de recherches (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur BAH Henry, Professeur Titulaire (Université Alassane Ouattara, Bouaké, RCI)



RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales
ISSN: 2708-275X

Monsieur BANEGAS Richard, Professeur Titulaire (Institut d'Etudes Politiques, Paris, France)

Monsieur BIAKA Zasséli Ignace, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur BOA Thiémélé Ramsès, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur CHAUVÉAU Jean Pierre, Directeur de Recherches (IRD, Montpellier, France)

Monsieur DAYORO Z. A. Kévin, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur DEDY Séri Faustin, Maître de Recherches (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur DOZON Jean Pierre, Directeur de Recherches (EHSS, Marseille, France)

Monsieur EZOUA C. Thierry A., Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur GOGBE Téré, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur HAUHOUOT Célestin, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur IBO Guéhi Jonas, Directeur de Recherches (Université Nangui Abrogoua, Abidjan, RCI)

Madame KOFFIE-BIKPO Céline Yolande, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur KONE Issiaka, Professeur Titulaire (Université Alassane Ouattara, Bouaké, RCI)

Monsieur KOUADIO Guessan, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur KOUAKOU N'Guessan F., Professeur Titulaire (Université Alassane Ouattara, Bouaké, RCI)

Monsieur KOUASSI N'goran F., Directeur de Recherches (Université Alassane Ouattara, Bouaké, RCI)

Monsieur KOUDOU Opadou, Professeur Titulaire (Ecole Normale Supérieure, Abidjan, RCI)

Monsieur N'DA Paul, Professeur Titulaire (Ecole Normale Supérieure, Abidjan, RCI)

Monsieur N'DOUBA Boroba F., Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)



RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales
ISSN: 2708-275X

Monsieur TRA Fulbert, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Comité de lecture

Monsieur ADJA Vanga Ferdinand, Professeur Titulaire (Université Peleforo Gon Coulibaly, Korhogo, RCI)

Monsieur AGNISSAN Aubin, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur DIGBO Gogui Albert, Maître-Assistant (Université Jean Lorougnon Guédé, Daloa, RCI)

Monsieur KEI Mathias, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur KONIN Séverin, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur KOUAKOU Ossei, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur KOUDOU Landry Roland, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Madame LODUGNON-Kalou Evelyne (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur NASSA Dabié Axel, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur NKELZOK KOMTSINDI Valère, Professeur Titulaire (Université de Douala, Douala, Cameroun)

Monsieur OTEME Appolos Christophe, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur OUAKOUBO Gnabro, Professeur Titulaire (Université Peleforo Gon Coulibaly, Korhogo, RCI)

Madame PIRON Florence, Professeur Titulaire (Université Laval, Montréal, Canada)

Monsieur YOMB Jacques, Maître de Conférences (Université de Douala, Douala, Cameroun)



RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales
ISSN: 2708-275X

SOMMAIRE

Préface

BAHA Bi Youzan Daniel

Conférence inaugurale à l'occasion du 4^{ème} séminaire annuel du Laboratoire d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales (LERISS) tenu à l'Université Félix Houphouët Boigny sur « Les défis de l'émergence de la Côte d'Ivoire »

DEDY Séri Faustin 1

Préalables à l'émergence de la Côte d'Ivoire : la question des mentalités

BAHA Bi Youzan Daniel 21

Partage de l'aliment en Afrique : expression du renforcement du lien social et facteur de cohésion sociale

KOUASSI N'goran François..... 32

Changement climatique et stratégies d'adaptation chez les riziculteurs de la commune de Dabou (Côte d'Ivoire)

MOUROUFIE Kouassi K. V., TRA Fulbert & DJE Bi Tchan G..... 38

Différenciation sociale et mariage à Abidjan : *une analyse à partir des couples dans la commune de Yopougon*

TRAORE Tiamba, BAH Mahier Jules Michel & TOH Alain 56

Pluralité des légitimités d'acteurs et routinisation de la violence autour du Parc National du Mont Péko (Côte d'Ivoire)

GOHOU Kebly Serge Euloge 73

Ecole face aux productions idéologiques et au statut des filles dans le département de Korhogo et de Bondoukou

AKPOUE Adjoua Marie Charlotte..... 96

Au prisme du renforcement de la cohésion sociale dans la sous-préfecture de Duékoué : *une analyse de cas du village de Tobly-Bangolo*

NOTE Chantal..... 103

Approche individuelle et institutionnelle de la déviance scolaire: cas des élèves du Lycée moderne de Guiglo

BOUMI Minkalokeu Léonce..... 117

Prise en charge des enfants prématurés de l'hôpital général de Grand-Bassam

KACOU Nigié Laurence 134



RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales
ISSN: 2708-275X

Motivation et rendement du personnel dans les établissements publics nationaux : cas de l'université Felix Houphouët-Boigny d'Abidjan-Cocody AGNICHIO Clotilde	145
La mutuelle de santé dans le secteur du transport urbain privé à Abidjan à l'épreuve de la gouvernance syndicale GBOHOU Innocent	157
Pratique managériale et motivation des travailleurs des entreprises privées de Côte d'Ivoire KOUADIO N'Guessan Hippolyte	171
Des usages des services financiers mobiles en contexte transnational. Exemple des transmigrants Burkinabé de première génération installés à Méagui (Côte d'Ivoire) DAGO N'guessan Franck & TOH Alain	187



RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales
ISSN: 2708-275X

PREFACE

La Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales vient apporter une réponse à une multitude d'interrogations des Chercheurs et Enseignants-Chercheurs de l'Unité de Formation et de Recherche des Sciences de l'Homme et de la Société (UFR-SHS) d'une part, et des étudiants de Master et de Doctorat d'autre part. Quatre raisons fondamentales justifient a priori ces interrogations et cette naissance.

- La première est que toute Université ou institution d'enseignement supérieur ne vaut que par la puissance de ses recherches et des résultats de celles-ci. Les colloques, les Séminaires, les journées scientifiques, les symposiums, les tables rondes ou tout autre meeting d'intérêt scientifique, à caractère national et ou international, doivent y contribuer.
- La deuxième est que les résultats et/ou les produits des travaux de recherche doivent être publiés pour être connus dans le monde scientifique. Telle doit être la vision ou l'ambition de tout chercheur. Telle est aussi la mission de toute revue scientifique de qualité.
- La troisième est que la recherche supporte l'enseignement et en assure la qualité et la pérennité. La recherche assure la renommée de l'Université sur le plan international. Cela est d'autant plus vrai que le Professeur HAUHOUOT Asseypo, ancien Président de l'Université de Cocody écrivait dans la préface de la première Edition 2000 de l'Annuaire de la Recherche ceci : « par sa dynamique holistique, la recherche apparaît comme le meilleur garant de l'avenir et de la solidarité qu'il n'est même pas exagéré de dire que toutes les autres activités tiennent d'elle leur légitimité. » La revue constitue indiscutablement en la matière le support idéal.
- La quatrième raison est que la promotion des Chercheurs et des Enseignants-Chercheurs, leur épanouissement scientifique, pédagogique et leurs profils de carrière dans les différents grades du CAMES passent inévitablement et nécessairement par les publications dans des revues de référence.

En rapport avec ces quatre raisons, il est à constater que depuis la fin des années 1980, l'éclatement de l'ancienne Faculté des Lettres Arts et Sciences Humaines en quatre UFR a consacré la disparition des Cahiers de la Faculté et des Annales de l'Université. L'UFR-SHS qui compte onze départements, dont six filières d'enseignement, trois Instituts et deux Centres de Recherche, ne dispose plus de revue à sa dimension. Il est bon de rappeler à juste titre que l'UFR-SHS est la plus grande de par ses effectifs d'étudiants (15 700), de Chercheurs et d'Enseignants-Chercheurs (500 environ) et de personnels administratifs et techniques « PAT » (100 environ).

S'il est vrai que chaque département fait l'effort de se doter d'une ou de deux revues caractérisées généralement par des parutions intermittentes ou irrégulières, à défaut



RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales
ISSN: 2708-275X

de disparaître purement et simplement faute de moyen, il n'en demeure pas moins que cela est largement en deçà des attentes.

Il va sans dire que la plupart des Chercheurs et Enseignants-Chercheurs s'adressent à des revues étrangères en Afrique, en Europe et/ou en Amérique pour publier leurs travaux avec des fortunes diverses (rejets d'articles, retard des publications et longues attentes etc.).

C'est donc pour résoudre un tant soit peu ces problèmes que les équipes de recherche, les Conseils de département et le Conseil d'UFR-SHS ont suggéré la création de deux revues scientifiques à l'UFR.

La première sera destinée aux publications des travaux de recherche en sciences sociales et humaines. La deuxième revue publiera, outre les résultats des recherches en sciences sociales, les communications des spécialistes d'autres disciplines scientifiques (sciences médicales, juridiques, économiques, agronomiques, etc.).

Cela devra résoudre ainsi les problèmes d'interdisciplinarité et pluridisciplinarité dans la mesure où les sciences sociales sont des sciences transversales au carrefour de toutes les disciplines.

Pour ce faire, la périodicité à terme est de deux parutions annuelles, c'est-à-dire une parution semestrielle pour chaque revue.

En ce qui concerne particulièrement la Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales (RERISS), l'on devra admettre des numéros spéciaux et des parutions exceptionnelles selon les intérêts et les enjeux du moment.

Il pourra, par exemple, s'agir des numéros spéciaux consacrés aux travaux d'étudiants (Doctorants et Masterants), des actes de colloques et séminaires, des études de projets d'intérêt scientifique avec des partenaires extérieurs, ainsi que de toute autre initiative pouvant aboutir à une mise en commun des travaux issus de plusieurs spécialités et sujets dans divers domaines de la recherche scientifique.

C'est l'exemple de ce tout premier numéro RERISS qui sera mis à la disposition du public en vue de bénéficier des critiques et observations de la communauté Scientifique pour une réelle amélioration.

Toutefois l'accent doit être mis (et ce serait l'idéal) sur les parutions thématiques semestrielles en rapport avec l'actualité du moment.

Si ce principe est acquis, l'on doit s'atteler à préserver ou à sauvegarder la pérennité de la revue et à assurer sa pleine promotion sur le long terme. Cette promotion et cette pérennisation doivent se faire grâce à la mobilisation et la détermination de l'ensemble des animateurs de la revue tous les grades universitaires confondus.

L'on doit ensuite s'atteler à régler la fameuse question de financement qui bloque généralement tout projet de cette nature. En effet la pérennisation et le rayonnement d'une revue de référence dépendent aussi et surtout de ses moyens financiers. Pour éviter une existence éphémère à la RERISS, il est souhaitable que les responsables de



RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales
ISSN: 2708-275X

la Revue fassent d'abord un minimum de sacrifice par des cotisations à un montant supportable. Ensuite, tous les responsables et animateurs doivent souscrire à un abonnement obligatoire, ce qui signifie : à chacun son exemplaire (à un coût qui sera fixé d'un commun accord). Enfin, tous les auteurs sans exception, désireux de publier doivent contribuer à une hauteur financièrement supportable aux frais d'édition de leurs travaux.

Telles sont les suggestions susceptibles d'aider les animateurs de cette revue à assurer un minimum de garantie pour sa survie.

Par notre volonté commune et notre détermination, ce projet peut devenir une réalité pour le bonheur des initiateurs, en particulier des Chercheurs et Enseignants-chercheurs de l'UFR.

Pour terminer, je tiens à remercier tous ceux qui œuvrent inlassablement chaque jour de façon désintéressée afin que ce qui était naguère un rêve devienne une réalité. Il s'agit en premier lieu de tous les membres du Laboratoire d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales, qui constituent plus qu'une équipe de recherche, un esprit à nul autre pareil.

Il s'agit ensuite de tous les Chercheurs et Enseignants-chercheurs, membres des différents comités (Comité scientifique, Comité de lecture, Comité de rédaction, etc.).

Il s'agit encore de la Direction des Editions Universitaires de Côte d'Ivoire (EDUCI).

Il s'agit enfin des membres fondateurs de la RERISS, garants moraux et scientifiques de la survie de cette œuvre commune.

Merci à vous tous.

Vive la recherche à l'UFR-SHS et longue vie à la revue RERISS.

Professeur BAHA BI Youzan Daniel
Directeur de Publication RERISS



La mutuelle de santé dans le secteur du transport urbain privé à Abidjan à l'épreuve de la gouvernance syndicale.

GBOHOU Innocent

Doctorant

Département de sociologie

Laboratoire d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales

Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan

Résumé

Plus de 80% des populations africaines étant exclus des systèmes classiques de protection sociale, la réponse de celles-ci face à cette exclusion se trouve dans le développement des initiatives de protection sociale dont les mutuelles de santé sont la forme la plus courante. Le présent article traite de l'impact de la gouvernance syndicale dans la récurrence des échecs que connaissent les chauffeurs de « gbaka » dans leurs tentatives de mettre en œuvre un projet mutualiste qui les prémunirait contre les risques sanitaires. Plus précisément, il met en lumière les contradictions qui gouvernent les relations entre les syndicats et les chauffeurs d'une part, et d'autre part l'exercice de la violence comme mode de captation et de contrôle des ressources financières sur les gares routières des « gbaka » d'Adjamé.

Mots clés : Mutuelle de santé, gouvernance syndicale, gbaka, chauffeurs, ressources financières, rapports conflictuels.

Abstract

The present research deals the poor management of the Union of mini-bus Drivers by the Union leaders. This results into a chronic predicament which this organization sustains permanently. The mini-bus drivers in the urban private transport sector strive to set up a mutualist project meant to mitigate sanitary risks inherent to their profession, but in vain. More specifically, the research highlights the underlying inconsistencies undermining the relationships between the drivers and their Union, and also shows how the Union Leaders use violence to have an undisputed and unlawful control over financial resources generated by this sector in Adjame.

Key words: Transport – Drivers Trade Union - Health mutuality – mini-bus transport sector – financial resources – conflictual relationships

Introduction

La récession économique, qui frappe les pays africains, a de graves répercussions sur les dépenses sociales. Il va donc sans dire que la santé est l'un des secteurs plus affectés par la crise. En effet, les mesures drastiques préconisées par les institutions de Breton Woods ont occasionné une réduction des dépenses publiques de santé qui par voie de conséquence a négativement impacté l'offre et la qualité des soins.

Des stratégies ont été mobilisées par les pouvoirs publics et les partenaires au développement en vue de faire face à cette situation. Au nombre de celles-ci, on peut



citer l'Initiative de Bamako lancée par les ministres de la Santé des pays africains en 1987.

En marge des initiatives institutionnelles, des partenaires sociaux et des mouvements associatifs africains se sont également mobilisés pour rechercher des solutions afin d'amélioration de la santé et faciliter l'accès aux soins de santé de base aux populations. La mise en place de mutuelles de santé constitue l'une des solutions proposées.

Le projet mutualiste apparaît dès lors comme un moyen efficace pour se prémunir contre les risques sanitaires. « A travers les mutuelles, une solidarité s'organise entre les malades et les bien-portants, entre les jeunes et les vieux, entre les riches et les pauvres. Contrairement à d'autres systèmes d'assurance, le membre paie une cotisation qui n'est pas liée à son risque individuel, et il n'y a pas en principe de critères d'exclusion et la participation est assurée par des mécanismes de représentation démocratiques » STEP (1997).

Dès lors, le soutien aux mouvements mutualistes s'organise et se développe à un rythme soutenu. « Une plate-forme sur les stratégies d'appui aux mutuelles de santé a été définie à Abidjan, au cours d'un atelier réunissant une dizaine d'Etats et plus d'une cinquantaine de structures : fédérations mutualistes d'Afrique et d'autres régions du monde, organisations internationales, agences de coopération, prestataires de soins, ONG locales et internationales, universités, centres de recherche et confédérations syndicales. Une concertation des mutuelles de santé en Afrique francophone a été créée afin d'accroître les échanges d'expérience et d'information dans ce domaine » (ANMC, 1997).

Même si elles connaissent un essor rapide en Afrique, elles restent cependant encore assez mal connues si bien qu'elles rencontrent bien des difficultés. Aussi les compétences locales dans ce secteur sont-elles encore rares en raison de sa nouveauté. En Côte d'Ivoire, le secteur du transport urbain privé est contrôlé, encadré par une multitude d'organisations syndicales. Eu égard à la dynamique mutualiste qui se développe partout en Afrique et dans le secteur informel, l'on aurait pensé à bon droit que ces organisations syndicales fort des recommandations de la plate-forme d'Abidjan joueraient un rôle de catalyseur dans la mise en œuvre des projets mutualistes car dans le secteur des gbaka à Abidjan, les chauffeurs, tous encadrés et contrôlés par la multitude de syndicats qui règne sur le territoire des gares routières ne parviennent pas encore à mettre en œuvre une dynamique mutualiste et cela après plusieurs tentatives infructueuses. Quatre échecs entre 2005 et 2007. Deux échecs entre 2010 et 2011.

Et pourtant les chauffeurs de gbaka sont nombreux et relativement dynamiques. Le secteur dans lequel ils évoluent a une forte emprise sur la société (Toh, 2012). Ils sont dotés de structures syndicales apparemment bien organisées. Celles-ci brassent environ 14 milliards de franc CFA par an. Kassi (2014). Ces atouts permettent donc de reconnaître que par ailleurs, les acteurs du secteur urbain privé à Abidjan savent faire preuve d'une relative organisation. Mais avec un tel capital social, les chauffeurs de

gbaka ne parviennent pas à donner vie à un projet mutualiste à l'instar des autres organisations syndicales qui opèrent dans le secteur du transport.

Au regard de ce qui précède, cet article tente de comprendre l'impact de la gouvernance syndicale dans la récurrence des échecs dans la mise sur pied d'une mutuelle de santé dans le secteur des gbaka.

Plusieurs auteurs ont abordé la problématique de la création des mutuelles de santé en Afrique et les questions qui y sont rattachés. Il s'agit notamment de De Allegri et Jütting (2006) qui abordent la question de l'adhésion à un mécanisme de protection sociale sous l'angle de l'éducation. Galland (2010) fait référence au manque de culture de la prévoyance sociale chez les négro-africains. Quant à Musango et Dubois (2004), ils questionnent le critère "âge" pour analyser l'adhésion à une mutuelle de santé. Gnawali et al (2009) ont pour leur part traité de la problématique de l'adhésion à une mutuelle de santé sous l'angle économique. En effet, ils estiment que le niveau des revenus apparaît comme un élément essentiel de l'adhésion à une mutuelle de santé. Basaza et al (2008) abondent dans le même sens. Leurs travaux indiquent qu'une faible capacité contributive constitue un frein majeur à l'affiliation à une mutuelle de santé. Ayant observé le fonctionnement des mutuelles de santé en Afrique de l'Ouest, ils parviennent à la conclusion que le manque de ressources financières est la première raison invoquée tant par les mutualistes que par les non-mutualistes pour expliquer la faible participation à la mutuelle de santé. Ces auteurs établissent donc une corrélation entre la capacité financière et l'adhésion à une mutuelle de santé.

Malgré les contraintes socio-économiques qui hypothèquent l'adhésion des populations aux systèmes d'assurance maladie et qui s'expriment en termes de faiblesse du revenu monétaire, de pluralité des itinéraires thérapeutiques, de contraintes culturelles, d'insuffisance d'information et de sensibilisation des individus sur le principe mutualiste, Toussiida, (2014) devant cette situation adopte une démarche optimiste. Il démontre, en effet qu'à travers une stratégie de communication adaptée et ciblée, une prise en compte des valeurs sociales endogènes, une adéquation entre les capacités financières des individus et leurs besoins réels en matière de prestations sanitaires, les populations sont capables dans une démarche rationnelle, d'intérioriser les valeurs qui consacrent l'exigence assurancielles en vue d'une adhésion durable aux systèmes de mutualisation des risques sanitaires. Sa justification repose sur le fait qu'en définitive, les mutuelles de santé sont des innovations mineures en termes d'anticipation de la maladie. Pour sa part, Criel, (2005) aborde la question du faible taux d'adhésion à la dynamique mutualiste par les populations africaines sous le prisme de la confiance. Elle convoque les conflits et autres malentendus qui émaillent les relations entre les populations et les assureurs dans le cadre des paiements des sinistres.

Delvienne (2002) ne semble pas dire autre chose quand elle met en lumière le lien dialectique le syndicalisme et la mutualité. En tant que mouvements sociaux, l'un comme l'autre a pour préoccupation centrale l'Homme. L'auteur explique que dans leur lutte pour améliorer la condition des salariés, les syndicats sont amenés à jouer un rôle essentiel dans les relations professionnelles tant sur le lieu de travail qu'au

sein même de la société. Ils agissent pour la défense des intérêts professionnels de leurs membres. L'action de la mutualité s'étend sur tout le domaine de la protection sociale volontaire touchant exclusivement la personne humaine. Ce qui laisse entendre que ces deux mouvements ont pour préoccupation suprême le bien-être de la société et de ceux qui la compose, les hommes. Les hommes sont non seulement au cœur des mouvements, mais ils en sont aussi les moteurs puisque c'est de leur participation à la vie de ces groupements que dépendent leur fonctionnement et l'efficacité de la protection qu'ils entendent mettre en œuvre.

Pour Radelet (1991), c'est un besoin de défense qui a poussé les hommes à se regrouper dans des structures syndicaliste et/ou mutualiste. Chacun de ces deux mouvements répond donc à un impératif de protection des membres qui les composent. Les personnes qui se tournent vers ces groupements sont à la recherche selon Mouriaux (1999), d'une aide ou plutôt d'une entraide. C'est donc cette quête d'entraide qui sous-tend les mouvements syndicaliste et mutualiste.

Aussi pour Andolfatto et Labbé (2000), la solidarité est un pilier fondateur pour la mutuelle et pour le syndicat. Par l'action solidaire qu'ils exercent, le syndicalisme et la mutualité présentent une utilité sociale incontestable puisque c'est de leur action dans leur domaine respectif que va résulter l'amélioration du secteur professionnel et de la santé.

Pour Benhamou (1983) c'est de la solidarité, initiatrice d'une utilité sociale incontestable que découle la protection de l'homme et de son mieux-être ; deux des objectifs poursuivis tant par les syndicats que par les mutuelles.

Si l'on entend par solidarité une référence à une véritable communauté de destin, il était donc nécessaire selon Durand (1996) d'organiser ce destin en mettant en place d'un côté, les moyens d'une action revendicatrice afin de donner à chaque contestation sa place dans une lutte d'ensemble ; c'est le principe du syndicalisme.

De l'autre côté, il fallait organiser la prise en charge de certains risques comme la maladie ou la vieillesse ; c'est le principe mutualiste.

Mais Kassi (*op. Cit.*) après avoir observé les syndicats qui opèrent dans le secteur du transport en Côte d'Ivoire, parvient à la conclusion que la gouvernance syndicale dans le secteur du transport privé urbain à Abidjan est en porte à faux avec l'idéal syndical dans la mesure où les syndicalistes se comportent avec les conducteurs de « gbaka » comme des prédateurs. Sans traiter de façon spécifique le sujet en contexte, son l'observation est éclairante sur les relations de pouvoir sur le territoire de la gare. « Dans les textes, ils sont supposés organiser, harmoniser, défendre les intérêts moraux et matériels de leurs membres. En cas de nécessité, ils doivent leur apporter aide, assistance et intervenir dans le règlement de litiges entre transporteurs et autorités publiques. Cependant, ils se sont dévoyés de ces objectifs. Dans la pratique, loin de ces principes fondateurs, les syndicats sont devenus leurs bourreaux au même titre que les agents des forces de l'ordre. L'illustration la plus flagrante de cette situation est la pratique du racket à travers les divers prélèvements dans toutes les gares. Tout comme les violences et les pratiques douteuses exercées pour le contrôle des lieux qui ne sont que la manifestation d'une organisation de



nature mafieuse. Les chauffeurs en difficulté ne peuvent compter que sur eux-mêmes, car ces syndicats s'illustrent à chaque fois par leur manque de responsabilité. » P. (155).

Mais toutes ces études abordent très peu le sujet en contexte.

I- METHODOLOGIE

Sur le plan méthodologique, la collecte des données s'est réalisée à travers des entretiens semi directifs avec des chauffeurs de gbaka et des responsables syndicaux. Dans cette perspective, douze chauffeurs (12) et cinq (5) responsables syndicaux ont été interrogés en fonction de leur disponibilité. Deux guides d'entretien l'un pour les chauffeurs et un autre pour les responsables syndicaux abordent les thématiques suivantes pour les chauffeurs ; la nécessité de créer une mutuelle de santé, les difficultés rencontrées, les relations avec les syndicats. Pour les responsables syndicaux, les entretiens ont portés sur ; les rapports avec les chauffeurs, les critères d'adhésion à un syndicat, la perception des mutuelles par les syndicats.

En plus des entretiens, l'observation directe a été mobilisée dans la compréhension de la gouvernance syndicale sur les territoires des gares routières d'Adjamé. Les faits observés portent sur le comportement des responsables syndicaux sur le territoire des gares, leurs discours.

Au total dix-sept (17) personnes, ont fait l'objet des entretiens. Le traitement des données s'est fait à partir de l'analyse de contenu thématique qui permet de dégager, à partir d'un découpage du corpus d'entretien, le sens du discours de l'enquêté. (R. Quivy, L. Campenahout, 1995).

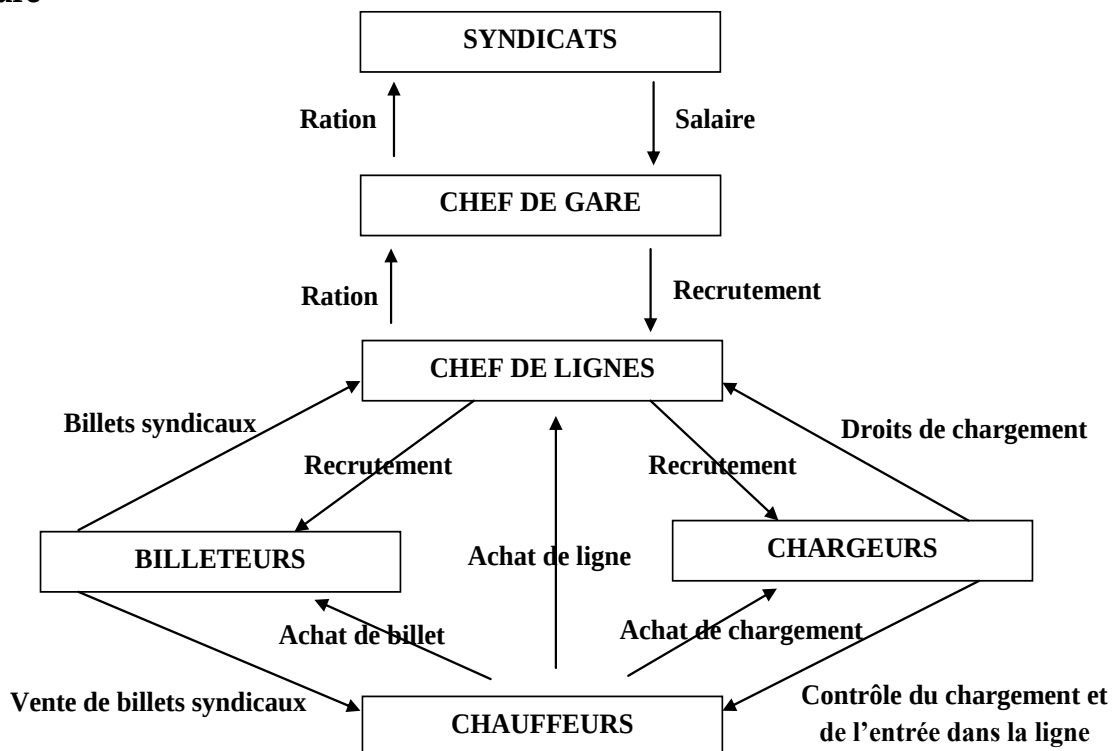
II- RESULTATS

La gouvernance syndicale sur le territoire des gares s'enracinent dans plusieurs logiques dont notamment: les relations de pouvoir sur le territoire des gares routières, le territoire des gares comme un terrain d'implémentation la de violence pour la conquête des ressources financières.

II-1. Relation de pouvoir sur le territoire des gares routières

Les territoires des gares des gbaka sont stratégiquement structurés. Les relations obéissent à un mode opératoire bien défini. La figure ci-dessous en montre l'architecture. Le pouvoir dans cette configuration est fortement centralisé. Cette centralisation du pouvoir détermine la nature et l'intensité des relations sur le territoire de la gare. Dans cette configuration du pouvoir, les chauffeurs, du fait de leur position au bas de l'échelle, ne peuvent celle-ci. Si bien que la relation de pouvoir devient un facteur vulnérabilité qui fait obstacle à la mutuelle de santé.

Schéma de la configuration de la relation de pouvoir sur le territoire de la gare



Source : Zouhoula Bi Marie Richard (2008)

La figure ci-dessus montre que le syndicat de par sa position sur l'échiquier des relations est la clé de voûte d'un système où les chefs de gare et de ligne sont des éléments importants du dispositif des organisations syndicales sur le territoire des gares.

Au chef de ligne, recruté par le syndicat, échoit la délivrance des autorisations d'entrée sur la ligne, de l'alignement des véhicules, de la perception des droits de chargement, de la vente des tickets syndicaux et de la sécurité des sites de chargement. Il a aussi pour rôle de vérifier toutes les pièces administratives afférentes aux véhicules pour l'exploitation des transports urbains. Dans ce contexte, il négocie la fluidité de l'activité directement avec les agents publics de contrôle (police, gendarmerie, mairie, AGETU). C'est également lui qui dirige les opérations d'appropriation des sites de chargement au détriment des «gnambro», les obligeant à le servir en cas de représailles. Moyennant le versement d'une commission qui ne se négocie pas, il assure son maintien dans le poste.

Quant au chef de gare, éloigné des gares pour des contraintes bureaucratiques, il est le chef d'orchestre et à ce titre est désigné par le propriétaire des véhicules qu'il représente sur le territoire de la gare. Il est aussi responsable syndical. Le chef de gare est donc à la fois représentant du patronat et syndicaliste. Un mélange de genre qui ne semble pas favoriser l'émergence d'une dynamique mutualiste.

Dans la perspective de la théorie de la configuration, le territoire de la gare est un réseau d'interdépendance entre les différents acteurs du secteur. Cette perspective



permet de mettre en lumière le fait que la dépendance réciproque entre les acteurs construit « la matrice constitutive » (Elias, 1970) de la gare. Mais dans cette matrice constitutive, les chauffeurs qui constituent les seuls pourvoyeurs de fonds sont au bas de la matrice c'est-à-dire en marge de la captation des ressources financières qu'ils contribuent à créer. Les relations partent dans les deux sens en ce qui concerne les autres acteurs. Pour ce qui est des chauffeurs, la relation est à sens unique, verticale ; elle part de la base vers le sommet c'est-à-dire vers les syndicats.

Dans les relations de pouvoir qui structurent cette matrice, l'utilisation de la violence physique est un moyen de la gouvernance syndicale pour garder le contrôle des ressources financières qui circulent sur le territoire de la gare.

La violence dont usent les syndicats comme mode et moyen de gouvernance développe la méfiance entre les chauffeurs les organisations syndicales d'une part et entre les chauffeurs eux-mêmes d'autre part. Ce climat de méfiance entretenue par le mode de gouvernance, les moyens de la gouvernance et la configuration des relations de pouvoir participent à la vulnérabilité des chauffeurs et contribuent davantage à affaiblir leur capacité de résilience.

Il convient également de faire remarquer que la dynamique sociale du secteur des « gbaka » repose pour l'essentiel sur la conquête du gain. C'est le gain qui construit, déconstruit et/ou reconstruit les relations de pouvoir dans le secteur. La nature des relations sur la gare est celle d'une relation de marché, d'une association par excellence. Cette association n'insuffle pas aux relations une dimension sociale capable d'impulser une dynamique mutualiste.

La configuration des relations de pouvoir telle que présentée par la figure n°1se développe sur une scène sociale fortement structurée par l'argent. Ici, l'argent confère le pouvoir et sa captation est un enjeu majeur.

D'après certaines approches sociologiques, les conflits auraient leur origine dans l'inégalité de la répartition verticale (Marx, 1956) ou horizontale (Weber, 1956) du pouvoir et de la richesse.

Les mis en œuvre des moyens pour sa captation c'est-à-dire la violence est source de conflits permanents et ne peut donc assurer pas une justice distributive qui permettrait une optimalité collective en vue de renforcer la capacité de résilience des chauffeurs par la mise en place d'une

L'agir syndical plutôt que de veiller à la pratique d'une justice distributive se distingue par sa férocité, son âpreté au gain ; toute chose qui favorise la permanence du désordre et des affrontements. Mais à y regarder de très près, l'on se rend compte que le désordre et les affrontements ne sont que les modes bien structurés de la gouvernance des gares qui pérennisent le pouvoir de prédation des organisations syndicales d'une part et maintiennent d'autre part les chauffeurs dans la vulnérabilité.

La régulation syndicale, organisation non officielle a mis en place sous des formes diverses et variées, un système à plusieurs niveaux hiérarchiques bien structuré qui définissent de nombreuses relations de pouvoir. L'acteur principal (ici le dirigeant syndical) joue sur les défaillances des règles officielles et des incertitudes qu'elles



engendrent dans la régulation pour acquérir une certaine capacité à se faire obéir par les autres acteurs.

Ces relations de pouvoir sont comprises ici sous l'aspect où elles construisent l'organisation, non sous celui où elles la détruisent. Du point de l'analyse stratégique, le pouvoir peut se définir comme la capacité d'un acteur, dans sa relation avec les autres, de faire en sorte que les termes de l'échange lui soit favorables. (Crozier et Freiberg, 1992)

La question est alors de savoir quel modèle de relation permet de rendre compte de l'ajustement des volontés des acteurs dans ce nouvel ordre ? Dans un modèle de type coopératif, cet ajustement suppose que le fondement de la relation soit défini à travers une volonté de coopération où des acteurs, possédant des spécialités différentes, s'associent pour exécuter ensemble la même tâche, il s'agirait alors d'un modèle contractuel de l'ordre institutionnel au sens juridique Camerlynck, (1975) cité par (Méité, *op.cit.*). Mais dans le cas de la régulation syndicale, le modèle est loin d'être coopératif, Il s'agit d'une forme de transactions basée non pas sur la volonté des acteurs mais basé sur des choix qui sont imposés à eux et qu'ils doivent accepter s'ils veulent continuer à exercer leurs activités de transport. Ces choix s'imposent par les menaces, par le maintien d'un climat de peur destinée à dissuader toute voix discordante. On est alors dans un système d'action concret où les relations sont régulées par celui qui sait se montrer plus menaçant, par sa capacité de nuisance aux autres acteurs et à l'organisation toute entière. Le système abouti à un équilibre fragile, mais maintenu à chaque instant par les rapports de forces faits de conflits permanents. L'analyse des jeux d'acteurs consiste dès lors à repérer les positions des acteurs, vis-à-vis des autres acteurs à les caractériser, les interpréter en termes de conflits ou d'alliances (potentiels), enfin à rechercher des moyens pour faire évoluer ces positions dans un sens plus favorable à l'un des acteurs du système : l'acteur central.

Le paradigme de la configuration qui s'inspire des travaux du sociologue Norbert Elias, (1970) est pertinent pour analyser la régulation syndicale. La configuration se peut se décliner en des phases de rapport de force et d'imposition lorsque les partenaires sont à la fois complémentaires et opposés. Les conflits sont récurrents et un seul compromis, à la fois précaire et provisoire est envisageable. A l'intérieur des groupes, les individus doivent acquérir une capacité collective propre, c'est-à-dire la capacité à gérer les conflits internes qui leur permettra de mieux s'organiser.

La prédation syndicale qui orchestre la « gouvernance » sur le territoire des gares germe sur le terreau fertile de l'absence d'un cadre législatif et réglementaire. En effet, ce cadre est un élément fondamental pour la mise en place d'une dynamique mutualiste dans la mesure où il fixe à la fois les droits et les obligations des mutualistes et des organismes assureurs.

II-2. Territoires des gares routières : un terrain d'implémentation de la violence pour la captation et le contrôle des ressources financières.

Dans chaque gare de gbaka, on dénombre des regroupements syndicaux comprenant des syndicats de chauffeurs et des syndicats de transporteurs. Les syndicats de transporteur jouent le rôle de la régulation professionnelle par l'affectation des lignes aux différents véhicules. Les syndicats de chauffeurs protègent les chauffeurs, instaurent l'ordre et la sécurité dans leurs activités. Pendant plusieurs années, seuls deux syndicats portaient les revendications de la corporation sur toute l'étendue du territoire : le syndicat national des voyageurs et des transporteurs de marchandises de Côte d'Ivoire (SNVTM-CI) et le syndicat national des transporteurs terrestre de Côte d'Ivoire (SNTT-CI).

Aujourd'hui, les syndicats prolifèrent dans toutes les gares et leur nombre exact reste inconnu. Selon le ministère des transports (Oct.-2011), ils étaient 350 inscrits dans le fichier du ministère. Plusieurs groupements prétendent être des syndicats reconnus par les autorités. Mais, il est difficile dans la pratique de contester leur légitimité tant la violence dans le secteur constitue une force de dissuasion. Ainsi, les syndicats légaux sont-ils victimes de la déperdition de légitimité à cause des syndicats fictifs et des faux syndicats qui émergent. Dans la pratique, les nouveaux syndicats se réfèrent à des recours légaux (ordonnance du juge, détachement de policiers et de gendarmes,...) pour commencer leurs activités, en faisant jouer des connexions au sein des administrations publiques.

Cette course entre les syndicats pour le contrôle des gares crée un climat de conflits et de violence car l'enjeu est d'avoir la main mise sur la manne financière générée par l'ensemble des activités lucratives qui se déroulent sur le territoire des gares.

Contrairement aux coutumes syndicales, l'adhésion à la corporation des transporteurs n'est pas volontaire. La qualité de chauffeur confère automatiquement le statut de syndiqué. Or, normalement, il revient au conducteur de choisir le syndicat auquel il veut adhérer.

Selon certaines estimations, ce sont environ 12.000 conducteurs de "gbaka" qui sont adhérents de gré ou de force à ces organisations. Les responsables syndicaux usent de la *stratégie de la terreur* pour dissuader tous ceux qui veulent résister à leur autorité.

Des syndicats se regroupent en fédérations et en collectifs. Mais ces regroupements sont le résultat de frustrations subies ou des désaccords avec d'autres groupes. Cette situation est également source de conflits à répétition entre les leaders syndicats pour le contrôle du secteur. Les affrontements physiques deviennent inévitables et il s'en suit fréquemment mort d'homme à chaque installation d'un nouveau syndicat. L'issue de ces conflits marque la capacité ou l'incapacité de l'entrant à s'imposer et à bénéficier des ressources dans les gares qu'il contrôle. Pour maintenir leur domination, la plupart des organisations syndicales préfèrent se constituer un véritable gang armé d'armes blanches et parfois d'armes à feu depuis peu. Ces organisations disposent donc de bras armés appelés « gnambro » qui mènent la lutte sur le terrain et qui entretiennent un rapport de force avec les chauffeurs. Ces



« gnambro » peuvent immobiliser un véhicule sur la chaussée durant plusieurs minutes pour faire plier un chauffeur récalcitrant au risque de créer un embouteillage. Ce dernier s'expose ainsi le plus souvent à un passage à tabac voire au saccage de son véhicule s'il refuse de s'acquitter des taxes imposées par les syndicats.

Le contrôle de telles gares échappe presque totalement aux autorités municipales. La mairie n'arrive pas à contrôler l'activité commerciale qui s'y développe. Elle laisse finalement en partie la gestion des trottoirs de la gare à ses propres utilisateurs se contentant de prélever chaque jour des taxes par l'entremise d'un collecteur qui marque sa présence. Ce dernier intervient parfois pour gérer des conflits entre ces usagers un peu particuliers du domaine public, voire pour proposer de nouveaux emplacements quand on le lui demande. Son influence est de toute façon limitée face au pouvoir qu'ont, sur les trottoirs, les syndicats de transporteurs. Cette absence de politique et présence municipale se traduit par une totale absence de régulation au sein des limites de ce territoire. Dans ce contexte, l'espace urbain semble être découpé en petits territoires que la décentralisation renforce dans leur existence (Steck, 2004).

A Abidjan, Les accords qui lient syndicats de transporteurs et mairie ne sont pas plus transparents. Les sites de chargements et de déchargements des voyageurs sont ainsi installés dans les périmètres communaux au gré des ententes avec les professionnels devenus omnipotents. Parfois avec l'accord des mairies qui voient là un moyen de régler à moindres frais le problème d'un quartier, certains trottoirs et esplanades où attendent des taxis sont placés sous le contrôle de jeunes qui instaurent une sorte de rackets qui ne dit pas nom.

Avec la prolifération des syndicats et récurrence des conflits, un système de rotation a été adopté et accorde aux deux groupes de syndicats (transporteurs et chauffeurs) un jour de prélèvement par semaine dans toutes les gares de « gbaka ». Toutefois, malgré cet accord, les syndicats se lancent fréquemment dans des bagarres sanglantes qui peuvent durer plusieurs jours jusqu'à ce que l'un des groupes s'impose finalement pour empêcher le ou les groupes concurrents d'exercer dans la gare.

III- DISCUSSION

L'enquête montre que les conducteurs interrogés sont tous unanimes à reconnaître qu'ils sont victimes de racket et autre brutalité de la part des organisations syndicales qui exercent sur les territoires de toutes les gares de gbaka. Aucun enquêteur ne mentionne les actions sociales des syndicats. Tous dénoncent leur propension à leur extorquer de l'argent.

Le schéma (plus haut) montre la position centrale des syndicats dans la configuration des réseaux de relations qui se construisent sur le territoire de la gare. Cette position souligne l'omniprésence et l'omnipotence des organisations syndicales. Aucun chauffeur exerçant sur le périmètre des gares de gbaka ne peut échapper à leur pouvoir.



«Si le syndicat te dit que tu ne charges pas, tu ne vas pas charger. Tu vas monter, tu vas descendre, tu ne vas charger. Tu es obligé de te soumettre».

Telle est l'expression de l'impuissance Mr K. A, chauffeur de gbaka devant la toute-puissance des organisations syndicales.

T. A s'indigne quant à lui du niveau du racket des syndicats.

« Ces fonds servent à enrichir ceux qui les perçoivent. Je verse chaque jour 60.000f CFA pour une recette qui tourne autour de 100.000f Cfa et les commissions qui se fixent quotidiennement au prorata du rendement des gares oscillent entre 5000fcfa et 25.000f Cfa par personne selon le poste occupé ans la hiérarchie syndicale ».

Les syndicats perçoivent des taxes aux points de chargement des véhicules et sur toutes les lignes. Pour prendre le contrôle de la gestion du secteur des « gbaka », les syndicats instaurent deux types de taxes :

- le droit d'autorisation et les redevances d'exploitation.
- la première taxe, payable avant l'entrée dans l'activité fait l'objet d'un consensus entre les syndicats avec un montant variable d'une commune à l'autre et en fonction de la rentabilité de la ligne.
- la deuxième taxe, perçue quotidiennement, est la raison principale de la multiplication des syndicats dans le secteur des « gbaka ». D'un montant compris entre 100f et 1000f cfa, le ticket de syndicat est une taxe fixe dont le chauffeur doit s'acquitter pour la journée en une seule fois chez tous les syndicats présents sur les têtes de lignes. La taxe de chargement est comprise entre 50f et 400f. Elle est liée à la capacité du véhicule et au chargement de passagers dans une tête de ligne. Selon des responsables syndicaux enquêtés, ce sont 5.000.000f cfa, soit 2.8 milliards de f cfa annuel qui sont ainsi engrangés. Les fonds générés par les taxes sur l'activité des gares sont repartis entre les syndicats impliqués dans la gouvernance des gares. Mais certains syndicalistes interrogés avouent ne pas savoir la destination de tout cet argent.

Comme le montre la structure hiérarchique, le responsable syndicale d'une gare fait qui fait office d'autorité impose au chef de ligne une recette quotidienne à verser. Quitte à ce dernier de trouver la somme demandée et un supplément qui représente sa part, sinon il est remplacé par un autre le lendemain. Le chef de ligne à son tour, impose ses recettes aux billetteurs et à tous ceux qui sont sous ses ordres. S.D, syndicaliste à Adjamé-Texaco, témoigne : un chef syndical d'une gare centrale donne un ordre au chef de gare en lui disant :

« je veux que tu verses 25.000f par jour et par site. Si tu peux gagner plus, tu gardes, tu partages la différence avec tes éléments. Si tu ne gagnes rien aussi, c'est ton problème. Et si je ne vois pas mes 25.000f, tu n'as plus ta place ici demain ».

Enfin, pour chaque départ après chargement, une somme forfaitaire de 100f sensé alimenté un fonds de solidarité et d'entraide en cas d'accident ou de "coups durs" selon l'expression des enquêtés est en outre prélevé par le même syndicat. Il convient rapidement de noter, sur insistance des chauffeurs interrogés que ces fonds, loin de jouer le rôle qu'on leur assigne servent plutôt de caisses noires aux responsables



syndicaux qui se répartissent le montant en prenant soin de verser quelques miettes aux chefs de gare et aux *gnambro*. Ces derniers devant servir d'éléments de répression contre les chauffeurs au cas où ceux-ci manifesteraient des velléités de contestation.

Il convient également de signaler la progression de réseaux "mafieux" qui soumettent les chauffeurs au paiement obligatoire de taxes. Cette pratique a pour conséquence la prolifération anarchique des gares étant entendu que les chauffeurs veulent se soustraire à ce type de racket. Parlant des réseaux mafieux qui règnent sur les gares, T.M exerçant sur la ligne (Adjamé 220logements-Abobo-Samaké) s'écrit :

« C'est l'argent de la mafia, car il est prélevé en toute illégalité et on est obligé de payer à des gens qui n'ont même pas un véhicule de transport. C'était mieux de payer cela à la mairie qu'à des loubards. »

Cette manière de donner les ordres met la pression à tous les niveaux hiérarchiques de la gouvernance syndicale, ce qui justifie en partie les comportements assez violents dans les rapports entre les acteurs d'une part et d'autre part, signe la mise à mort de la dynamique mutualiste.

Sur le territoire des gares, les syndicats vendent des tickets alors que les « *gnambro* » réclament aux conducteurs une fois que le véhicule est chargé. A l'origine, le « *pourboire* » des « *gnambro* » après chaque chargement était de 100f cfa. Mais aujourd'hui, se plaignent certains enquêtés, les choses ont changé. Aux frais de base énoncés plus haut, se sont ajoutés d'autres frais encaissés par les « *gnambro* ». Ces frais varient en fonction du quartier et du lieu de chargement. Ainsi une taxe dite « *système de faveur* » a-t-elle été instaurée. Elle varie entre 2 à 3000f cfa et permet au conducteur de charger à n'importe quel moment sans faire le rang. Par jour, un conducteur verse en moyenne 4.000fcfa à la commune de Yopougon (pour ceux qui font la ligne) et 8000.fcfa à la commune d'Adjamé.

Aujourd'hui, on rencontre une multitude de taxes sur les gares. Les syndicats vendent des billets à 200fcfa aux conducteurs. Ces billets sont appelés « *droit de terre* ». Il donne droit au véhicule d'occuper un espace sur la gare. Il y a également une autre taxe appelée « *surveillance* » ou « *la craie* » qui vaut 500f cfa. Cette taxe permet au véhicule de bénéficier d'une surveillance. Il convient de signaler qu'elle n'a rien avoir avec les taxes précédentes. En plus de ces deux premières taxes, une autre vient d'être instaurée. C'est « *le billet émergent* » qui coûte 200fcfa. Les conducteurs disent ne pas en connaître la destination. A la gare des 220 logements par exemple, il nous a été donné de constater l'existence d'un ticket dit de « *salubrité* » d'un montant de 100fcfa que les conducteurs paient tous les matins. Et pourtant les gares de « *gbaka* » sont réputées pour leur état insalubre.

Selon l'Office de la fluidité routière, (2012) c'est la somme 7.2 millions de francs cfa que les syndicalistes se partagent chaque jour. Mais, à en croire nos informateurs, les acteurs du transport ne seraient pas les seuls bénéficiaires de cette manne. « *Les brigades de gendarmerie, les commissaires de police, les mairies et même de hauts du Ministère des Transports ont leur part dans cette manne financière.* »

Des syndicalistes interrogés déplorent les arrêtés signés par certains maires en faveur des groupes de jeunes de leur commune et à leur solde pour jouer le rôle se syndicat. *« Aujourd'hui, cela a empiré car les mairies du Plateaux, de Treichville, d'Adjamé, de Koumassi, de Marcory et le district sont entrés dans la danse. Les maires prennent des arrêtés pour leurs jeunes partisans pour les autoriser à travailler comme syndicats. On prend par exemple la mairie d'Adjamé ; il y a le groupe de jeunes qu'on appelle le CFA. Ils ont des périmètres où ils encaissent. A Cocody aussi, à l'époque, on avait la FESCI qui encaissait sur des périmètres allant jusqu'à la Riviera. »* S'indignent A.S. Président de la Fédération Nationale des chauffeurs de Côte d'Ivoire. (FENSC-CI)

A la gare, qui oserait refuser de payer les taxes imposées par les syndicats aidés par les « gnambro » ? On assiste au quotidien à des scènes de violences à la machette, et au gourdin. Les « gnambro » n'hésitent pas à tuer pour une pièce de 100fcfa.

Dans les rues, les syndicalistes dressent des barrages avec « des dents de caïmans » où chaque automobiliste est contraint de s'arrêter pour payer le ticket. A.S. Conducteur sur la ligne Adjamé- Abobo exprime son indignation *« Nous les chauffeurs, on est battus, violentés par les gnambro. Tout le monde voit ça. Mais personne ne parle. Aujourd'hui, tout le monde sait que les syndicats partagent l'argent avec certaines autorités de la commune. »*

Mais les gnambro interrogés, sans nier ce qu'on leur reproche, font partager les torts : *« C'est pour les syndicats et les transporteurs que nous travaillons. Les recettes sont versées dans leurs bureaux d'Adjamé. »*

Lors de nos enquêtes exploratoires dans la commune d'Abobo, nous nous sommes aperçus que les conducteurs de « gbaka » redoutaient cette commune. En effet quatre (04) « seigneurs de terrain » (Kan, 2016) et leurs lieutenants règnent en maître sur le secteur des « gbaka » dans cette commune. Il s'agit des chefs W. P., A. le gros et T. qui inspirent la terreur aux conducteurs de « gbaka ».

De Samaké au Pk 18, en passant par la mairie et Gagnoa-gare, « ces seigneurs de terrain » ce sont repartis toutes les zones stratégiques de la commune, gérées par leurs lieutenants. *« Nous évitons certains endroits d'Abobo, comme la mairie car leurs éléments sont là-bas. Ils sont très violents, très dangereux. Ils peuvent vous tuer pour une pièce de 50fcfa. Même les forces de l'ordre les craignent, à plus forte raison nous les pauvres chauffeurs, sans défense. C'est pourquoi nous payons ce qu'ils demandent. »* Confie un conducteur.

A en croire certains de nos informateurs, ce serait ces « seigneurs de terrain » qui contrôleraient « les microbes »⁽¹⁾. En effet, ces enfants seraient sollicités pour les batailles de « contrôle de territoire » quand un syndicat veut s'installer dans un périmètre occupé par un autre groupe. Ces opérations de dépossession donc lieu à de sanglantes bagarres. « Ces seigneurs » étendent leurs tentacules jusque dans les communes de Marcory et Koumassi où ils sont craints pour leur violence.¹

¹ Microbes ; il s'agit de ce qu'il est convenu d'appeler en Côte d'Ivoire « enfants en conflit avec la loi » c'est-à-dire ; de petits délinquants qui agressent, volent et parfois tuent.



CONCLUSION

Cet article avait pour but de comprendre le rôle des organisations syndicales dans le faible taux de pénétration des mutuelles de santé dans le secteur des « gbaka ». Il met donc en lumière la violence et la terreur dont usent les membres des syndicats pour le contrôle des ressources financières sur le territoire des gares. Ce climat de violence n'est pas de nature à favoriser une mise en commun des fonds afin de donner vie à un projet mutualiste.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- BIT (2001), *Mutuelles de santé et Associations de micro entrepreneurs*. Genève.
- BIT/STEP, (2002), *Guide d'introduction aux mutuelles de santé en Afrique*. Publication du programme BIT/STEP, Genève.
- BROUILLET, P. Wade, M. et N'DAO, M. (1997), *Emergence des mutuelles de santé en Afrique : enseignements et perspectives tirés d'une enquête sur les mutuelles de santé au Sénégal*. N° 228
- DEMOUTIEZ, J.A, (2016), *Les mutuelles de santé dans l'extension de la couverture maladie au Sénégal. Une lecture par les conventions et l'économie sociale et solidaire.* » Thèse de Doctorat en sciences économiques de l'Université de Lille1
- DREYFUS, M. (2002), *Liberté, égalité, mutualité et syndicalisme*. Edition de l'atelier.
- DUBOIS, F. (2002), *Les déterminants de la participation aux mutuelles de santé : étude appliquée à la mutuelle Leere Laafi Bolem de zabré*, Mémoire, Université de Liège.
- FAYE, M. (2012), *Evaluation de la viabilité des mutuelles de santé couplée à des institutions de micro-crédit ; cas de la mutuelle de santé des transporteurs (Tranvie) au Sénégal*, Mémoire de fin d'étude, CESAG, Dakar
- GÖTZ, H., HOFMANN, J. & REINHARD, K. (2003), *Mutuelles de santé : 5 années d'expérience en Afrique de l'Ouest. Débats, controverses et solutions proposées*. Publié par la GTZ.
- GUICHAOUA, Y. (2002), *Solidarité professionnelle et partage des risques parmi les travailleurs informels. Une étude de cas à Abidjan*. Autre part, n°43.p75-80
- HUBER, G., HOHMAN, J. & REINHARD, M. (2008), *Mutuelles de santé. 5 ans d'expérience en Afrique de l'Ouest. Débats, controverses et solutions proposées*, GTZ, Eschborn.
- HYGEA, (2010 a), *Contribution des mutuelles de santé contre la pauvreté : Alternatives mutualistes pour éviter la déperdition des membres et favoriser l'accès des pauvres aux soins de santé*. HYGEA, Dakar
- HYGEA, (2010 b), *Restitution des résultats de l'étude sur la déperdition des membres des mutuelles dans les régions et au niveau national*, CRDI/SDC, Research Matter