

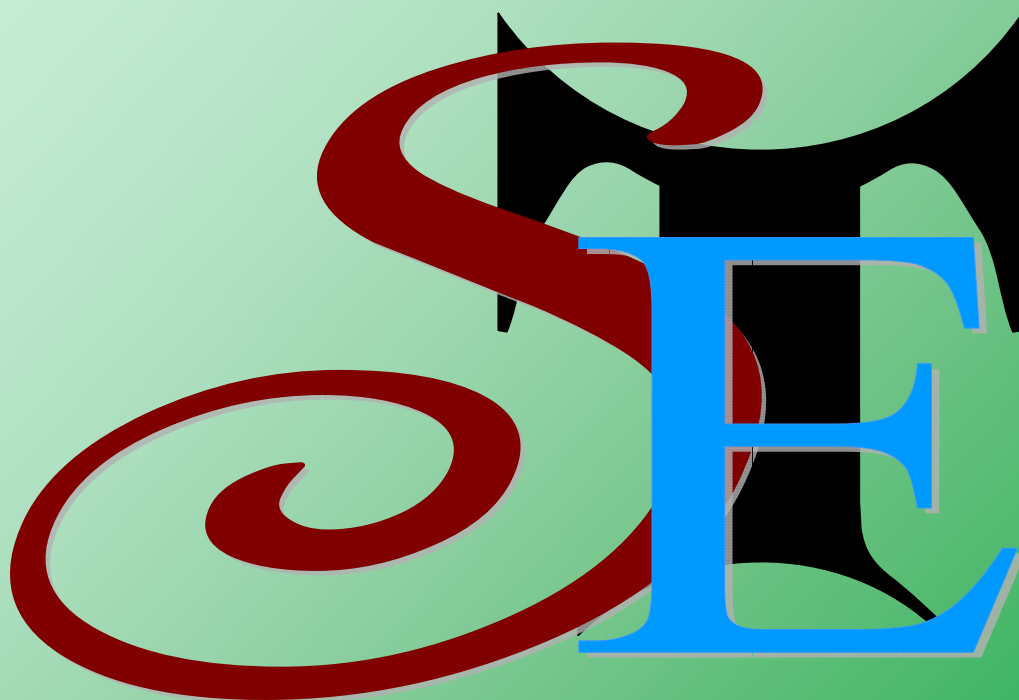


INSTITUT PEDAGOGIQUE NATIONAL  
DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET PROFESSIONNEL

---

**REVUE INTERNATIONALE DES SCIENCES  
ET TECHNOLOGIES DE L'EDUCATION**

---



Décembre 2018 N° 10

INSTITUT PEDAGOGIQUE NATIONAL  
DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET  
PROFESSIONNEL

---

CENTRE DE RECHERCHE ET DE PRODUCTION

---

**REVUE INTERNATIONALE DES SCIENCES  
ET TECHNOLOGIES DE L'EDUCATION**

---

Directeur de Publication ..... : Dr BERTE Zakaria, IPNETP

Secrétaire de Publication ..... : Dr KONE Koko Siaka, IPNETP

Directeur Scientifique ..... : Pr Kanvally FADIGA, ENS

*Membres du comité scientifique*

Pr BAHA Bi YOUZAN D. .... : Université de Cocody Abidjan

Pr KOUADIO Béné Marcel ..... : Université de Cocody Abidjan

Pr SANGARE Moustapha Karam..... : INPHB, Yamoussoukro

Pr GBONGUE Jean-Baptiste ..... : IPNETP, Abidjan

Dr BERTE Zakaria ..... : IPNETP, Abidjan

## TABLE DES MATIERES

<b>I – Editorial</b>	
Dr Zakaria BERTE.....	7
<b>II - La contribution de l’enseignement différencié selon le genre à la promotion de la femme dans le système éducatif ivoirien :</b>	
<i>Cas du Lycée Sainte Marie de Cocody - DJIMAN Brahim,</i>	
<i>Institut d’Ethno-Sociologie (I.E.S.) Université Félix Houphouët Boigny de Cocody (Abidjan).....</i>	9
<b>III - Genre et choix des filières d’orientation dans l’enseignement technique et professionnel en Côte d’Ivoire :</b>	
<i>Cas du Lycée Technique d’Abidjan et du Lycée et du Professionnel de Yopougon</i>	
<b>Gbomené Hervé ZOKOU - Institut Pédagogique National de l’Enseignement Technique et Professionnel (IPNETP).....</b>	27
<b>IV - La réforme actuelle du collège en Côte d’Ivoire, une initiative améliorative des conditions d’enseignement et d’apprentissage en faveur des enseignants et des élèves - Dr Dago Emile GOHOUA</b>	
<i>Centre de Formation Pédagogique et Centre de Recherches des Arts et Culture de l’INSAAC (Côte d’Ivoire).....</i>	53
<b>V - Travailleurs pauvres en milieu urbain : cas des chauffeurs de gbakas dans le transport abidjanais - DAGO Michèle-Ange</b>	
<i>Enseignant-chercheure, sociologue Assistante, Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody (Côte d’Ivoire).....</i>	73
<b>VI - Pollution de l’air par gaz d’échappement et pratiques des chauffeurs de woro woro à Abidjan</b>	
<b>Yedlock Marie-Christiane Adou, Fulbert Tra, Youzan Baha Bi</b>	
<i>Département de Sociologie, Université Félix Houphouët-Boigny Cocody .....</i>	99
<b>VII - Approche socio-anthropologique de la contraction de la grossesse chez les femmes âgées du district d’Abidjan - AGOBE Ablakpa Jacob, KOFFI Koffi Gnamien Jean-Claude, ADJOURMANI Kobenan, NANA N’goh N’goran Konan, Institut d’Ethno-Sociologie (IES) UFR-SHS, Université Félix Houphouët-Boigny.....</b>	121
<b>VIII - Contribution bénévole des associations : l’expérience de l’Union Nationale des Donneurs de Sang bénévoles de Côte d’Ivoire</b>	
<b>KAMBE Kambé Yves - Chercheur à l’Institut d’Ethnosociologie Université Félix Houphouët-Boigny Cocody, DIABATE Songui</b>	
<i>Docteur en sociologie option santé de l’Université Félix Houphouët-Boigny, attaché de recherche au Centre Ivoirien de Recherches Economiques et Sociales (CIREs).....</i>	139
<b>IX - L’idée de Dieu dans la pensée politique de John Locke</b>	
<b>Konan Yao Olivier - Docteur en philosophie politique et sociale Université Alassane Ouattara, Bouaké – Côte d’Ivoire.....</b>	161

**TRAVAILLEURS PAUVRES EN MILIEU URBAIN :  
CAS DES CHAUFFEURS DE *GBAKA*<sup>1</sup>  
DANS LE TRANSPORT ABIDJANAIS**

**DAGO Michèle-Ange**

*Enseignant-chercheure, sociologue Assistante,  
Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody (Côte d'Ivoire)  
Email : angemichdago@gmail.com*

**Résumé**

Le transport joue un rôle indéniable dans le développement socio-économique des villes. A Abidjan, c'est la Société de Transport Abidjanaise, structure d'Etat, qui assure le transport public en commun depuis l'indépendance de la Côte d'Ivoire. Mais la croissance urbaine conjuguée à des crises économiques successives que connaît le pays ont favorisé l'émergence de véhicules privés de transport en commun notamment les minibus appelés *gbaka*. Les chauffeurs de ces véhicules contribuent au bien-être d'une part importante de populations abidjanaises en assurant leur mobilité quotidienne. Pourtant, ces derniers demeurent en situation de pauvreté. Le présent travail se veut une contribution à la réflexion sur les formes de pauvreté dans les pays en développement. Pour ce faire, l'objectif de cette communication est de faire une analyse descriptive de la pauvreté des chauffeurs de *gbaka* en lien avec leur métier. La méthodologie mise en œuvre a consisté en une enquête qualitative menée grâce à des entretiens sur la base d'un échantillonnage en boule de neige. Les données recueillies montrent que la situation de pauvreté de ces travailleurs est manifeste à travers deux aspects : la précarité du métier de chauffeur et l'exclusion du jeu social dont est victime cette catégorie d'acteurs.

**Mots clés** : transport urbain, chauffeur de *gbaka*, situation de pauvreté, précarité, exclusion.

**Urban poor workers : case of *gbaka* drivers in the Abidjan transport.**

---

<sup>1</sup> Minicar de 18 à 22 places. Véhicule de transport intercommunal dans la ville d'Abidjan

## Abstract

The transport plays an undeniable role in the socioeconomic development of cities. In Abidjan, it is the Abidjanais transport company, structure of State, which assures the public transport in common since the independence of Ivory Coast. But the urban growth conjugated to successive economic crises which knows the country favored the emergence of vehicles deprived of public transportation in particular the called *gbaka* minibuses. The drivers of these vehicles contribute to the well-being on one hand important of abidjanaises populations by assuring (insuring) their daily mobility. Nevertheless, the latter live in situation of poverty. The present work aims to be a contribution on second thought on the forms of poverty in developing countries. To do it, the objective of this communication is to make a descriptive analysis of the poverty of the drivers of *gbaka* in connection with their job. The implemented methodology consisted of a qualitative survey led thanks to conversations on the basis of a sampling in snowball. The data collected show that the situation of poverty of these workers is manifest in two aspects: the precariousness of the job of driver and the exclusion of the social game of which this category of actors is victim.

**Key words** : urban transport, *gbaka* driver, poverty, precariousness, exclusion

## Introduction

Le transport privé en commune cesse d'occuper une place de choix dans le développement économique des sociétés. En Côte d'Ivoire, la croissance économique amorcée dès les années 50 favorise une explosion démographique avec pour corolaire, une urbanisation accélérée. Dans la ville d'Abidjan, la population passe de 60 000 habitants en 1950, à environ 340 000 habitants en 1955 (Hauhouot, 1973). Aussi, de 600 Hectares, la ville occupe-elle 10.000 hectares en 1965 (Kassi, 2007). Cet étalement spatial conjugué à la division fonctionnelle de la ville initiée par le colonisateur crée une demande de plus en plus croissante en mode de transport. Dans cette dynamique, les initiatives privées, quoi que artisanales, émergent sous plusieurs formes. Des véhicules personnels aux minibus, ces modes de transport témoignent d'une flexibilité et d'une accessibilité

qui en font des moyens de déplacement privilégiés de la main d'œuvre de cette ville en plein essor économique. (Démur, cité par Kassi, op cit).

Mais la croissance urbaine est telle qu'à l'indépendance du pays, le président de la république opte pour la création d'une Société de Transport public notamment la SOTRA. Il signe alors un protocole d'accord avec la société Renault-Saviem qui donne lieu à la création officielle le 16 décembre 1960 de la dite Société. Par ailleurs, la SOTRA obtient le monopole du transport urbain ; décision concrétisée par l'Arrêté municipal n° 29 du 3 décembre 1960 qui interdit la circulation des transports en commun autres que les autobus et les taximètres. Dans cette logique, les minibus notamment les *gbaka* sont interdits d'activité dans la ville même si l'article 9 déroge aux dispositions de l'Article Premier «*autorise jusqu'à nouvel ordre, la circulation sur les itinéraires non encore desservis par la SOTRA*». Au fil du temps, la demande en termes de transport s'accroît pendant que la SOTRA peine à la satisfaire. Pour preuve, les ratios population/bus qui affichèrent une évolution positive entre 1965 et 1980 avec 1206 habitants par bus montrent une détérioration et atteint même en 1990 l'effectif de 1836 habitants par bus (AGETU 2007).

Cette évidente caducité du modèle de monopole et la décentralisation effective accélèrent le retour des minibus notamment les *gbaka* dans le secteur du transport. D'ailleurs, en 1995, des dispositions juridiques sont prises afin que les autorités municipales soient chargées de leur délivrer des autorisations d'exercice sur des lignes dont le nombre ne cesse d'augmenter. En tant que mode de transport intercommunal, ce type de véhicule relie deux ou parfois trois communes dans la ville et le coût du transport relativement abordable oscille entre 100 FCFA et 500 FCFA. En 1998, les *gbaka* occupent près de 30% de la part modale du marché, se positionnant juste après la SOTRA et devant les taxis et autres véhicules personnels (SSATP, 2000). En 2018, l'on dénombre plus de onze (11) milles *gbaka* en circulation.

De plus, le secteur assure environ 12 000 emplois directs et génère un chiffre d'affaires de plus de 60 milliards de FCFA. Il fait désormais partie de l'économie abidjanaise et les chauffeurs de ces véhicules y consacrent près de 18 h de travail par jour. A cette force de travail s'ajoute la mobilisation des organisations professionnelles.

Il s'agit de la prolifération de syndicats de transporteurs, de chauffeurs œuvrant pour bien-être des travailleurs du secteur. Sous ce rapport, il n'est pas rare de compter plus de 50 syndicats issus de ce secteur dans certaines communes de la ville d'Abidjan. En dépit de la force de travail consacrée et de l'existence d'une multitude de syndicats visant l'amélioration des conditions de vie des chauffeurs, ces derniers demeurent dans la pauvreté. Ce travail a donc pour objectif de décrire cette pauvreté liée au travail de chauffeur de *gbaka*. Ainsi, l'article se structure autour des deux points suivants : la précarité de l'emploi de chauffeur de *gbaka* à Abidjan (i) et de l'exclusion du jeu social de ces acteurs (ii).

## 1. Méthodologie

Les chauffeurs de *Gbaka* ont constitué la cible de cette étude. Ces individus ont été choisis sur la base de leur consécration exclusive à l'activité. Si les propriétaires de véhicule fournissent le capital, ce sont les chauffeurs qui apportent la force de travail bien que certains propriétaires, conduisent eux-mêmes leur véhicule dans le cadre de l'activité.

Ce choix qui exclut donc les propriétaires du véhicule de travail, s'est opéré à la suite de nos travaux de thèse entre 2013 et 2015 portant sur la Dynamique du transport informel à Abidjan. Pendant ces recherches, l'observation a permis de constater les conditions de travail de ces acteurs qui en font leur profession. De même quelques entretiens avec ces derniers ont confirmé la précarité dans laquelle ils évoluent.

Dans le cadre de ce travail, un échantillonnage en boule de neige a été privilégié afin de dégager le système de relations qui existent dans le secteur (N'da, 2016). Par ailleurs, trois techniques ont facilité la collecte des données. Il s'agit de la recherche documentaire, de l'observation et de l'entretien. L'entretien a permis d'appréhender les représentations et les jugements que chaque acteur se fait de la situation. Son nombre obéit au principe de saturation. Sur cette base, 11 (onze) chauffeurs ont été interrogés. Pour la triangulation des informations, d'autres catégories d'acteurs, ont été également soumis à l'entretien. Il s'agit de 3 (trois) chauffeurs-responsables syndicaux, 1 (un) responsable du service transport du district, 1(un) responsable du service réglementation des transports urbain, 1(un) agent du ministère des transports, un (1) responsable de l'unité

de lutte contre le racket, 3(trois) propriétaires de *gbaka*, et 3 (trois) responsables de syndicat des propriétaires de véhicule de transport. Au total, ce sont 24 individus qui ont été interrogés pendant les dix-sept (17) jours qu'a duré l'enquête. L'analyse du contenu a permis de faire le dépouillement des récits de vie et des informations collectées.

## **2. Résultats**

Selon l'UNICEF, des personnes vivent en situation de pauvreté quand elles sont privées de ressources dont elles ont besoin sur les plans matériel, spirituel et affectif pour vivre, se développer et s'épanouir ; ce qui les empêche de jouir de leurs droits, de donner la pleine mesure de leur capacité. Ainsi, cette partie décrit des facteurs qui concourent à produire cette situation dans le cas chauffeurs de *gbaka*. Il s'agit notamment de la précarité de l'emploi des chauffeurs et de l'exclusion du jeu social dont sont victimes ces derniers.

### **2.1. La précarité de l'emploi**

La précarité désigne le caractère de quelque chose dont on ne peut garantir la solidité, la stabilité ou la durée qui peuvent être remises en cause à chaque instant (valentine Hélaridot, 2005). Ces caractéristiques de la précarité sont manifestes à travers l'emploi des chauffeurs de *gbaka* à Abidjan. En effet l'incertitude du salaire et l'instabilité du statut mettent en doute la solidité du métier.

#### **2.1.1. L'incertitude du salaire**

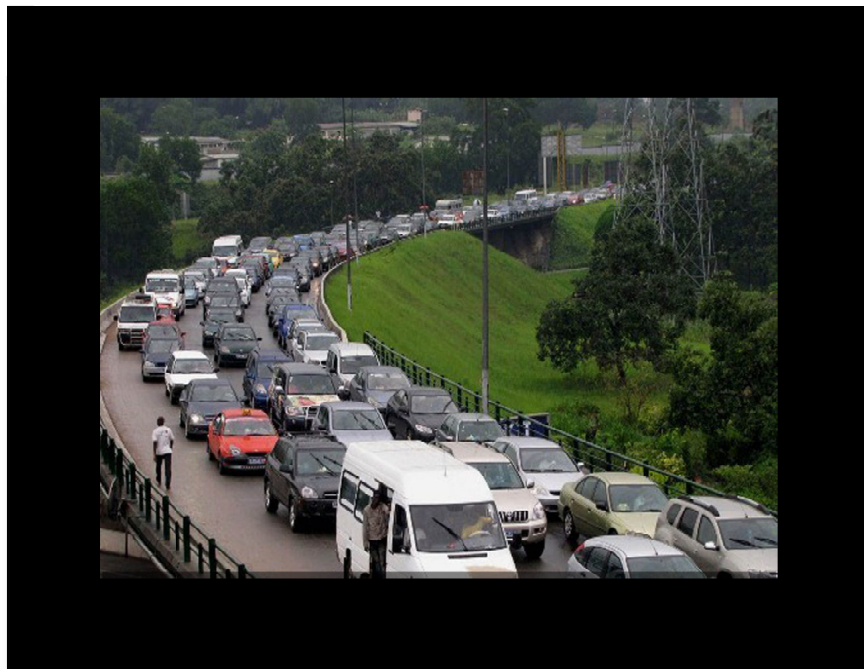
Tout rapport salarial repose sur un rapport salarié(s) -employeur ; c'est un rapport dans lequel les salariés fournissent un travail pour un employeur qui en retour reçoivent un salaire avec les garanties sécuritaires (valentine Hélaridot, 2005). Pourtant dans cet emploi, le travail à lui seul ne suffit pas à garantir le salaire encore moins le temps consacré. Le chauffeur est soumis à plusieurs aléas dont dépend sa paie.

En effet, Le salaire du chauffeur de *gbaka* est mensuel et atteint le smic c'est-à-dire qu'il atteint les 60.000 f. CFA par mois. Mais pour que ce



salaire lui soit payé, ce dernier est tenu de verser une recette journalière. C'est un montant fixé au préalable par propriétaire et qui lui est versé à la fin de chaque journée de travail ; le chauffeur en a connaissance au début du contrat et cette somme oscille entre 25.000 et 40.000 en fonction de l'état du véhicule.

Ainsi, pendant tout le temps du contrat, le chauffeur est tenu de produire cette recette dans une ville où les embouteillages réduisent considérablement la mobilité aux heures de pointe. (Voir photo).



*Source : Acturoutes.info*

En plus de la recette à produire, certaines charges journalières incombent au chauffeur.

#### 2.1.1.1. Les charges de fonctionnement contraignantes

A la remise du *gbaka* au chauffeur, le propriétaire prend soin de remplir le réservoir de carburant. Après quoi, il appartient au chauffeur de s'acquitter des charges liées au fonctionnement et à l'entretien du véhicule. Pour le minimum de 18 places affichant un taux de remplissage complet entre 200 et 300 francs par place, le chauffeur encaisse entre 3600 et 5600 francs comme recette d'un voyage.

Au-delà de cette recette, le chauffeur est tenu de produire de l'argent lui permettant de faire face aux charges de fonctionnement qui sont multiples.

D'abord à Abidjan, le secteur du transport urbain est régulé par les syndicats. Ce sont ces derniers qui exploitent les gares et autres points de stationnement dans lesquels les chauffeurs chargent ou déposent leurs clients. Ces syndicats, selon des logiques qui leur sont propres, fixent des tarifs à chaque chargement à ces endroits sous leur contrôle. Appelé *droit de chargement*, ce tarif varie entre 1000 et 3000 selon la capacité du véhicule, et quelque soit le taux de remplissage, le chauffeur est tenu de s'acquitter de ce droit auprès du représentant syndical présent dans les gares. Il lui appartient de patienter afin d'obtenir un taux de remplissage convenable pouvant lui permettre de satisfaire les exigences syndicales.

De même, à divers points de son trajet, si le chauffeur marque un arrêt afin d'embarquer plus d'un client, il se doit de payer entre 100 francs et 300 francs alors qu'un passager pris sur le trajet ne paye que la moitié du tarif. Ces taxes syndicales rendent précaires la situation du chauffeur d'autant plus que ce dernier ne peut se soustraire à ces taxes au risque de sanctions quelque fois dégradantes. Celles-ci vont de l'amende à la destruction du bien, parfois même à la bastonnade.

A ces taxes contraignantes imposées par les syndicats, s'ajoutent les frais imposés par les agents de la police postés sur les routes à travers la ville. En effet, la police a pour mission de veiller à la circulation des biens et des personnes, de réguler la circulation et de permettre la fluidité routière. Mais dans la ville d'Abidjan, ces derniers s'adonnent à d'autres pratiques peu recommandées.

*«Ils se mettent à contrôler les pièces des véhicules sans en être mandatés pour cette mission. Un contrôle de pièces des automobilistes survient quand il y'a un individu ou groupe d'individus spécifiques qui est recherché pour délit ou autre motif précis dans un temps défini. Dans ce cas, les agents sont mandatés pour la vérification des pièces des automobilistes et un dispositif logistique et humain les accompagne. Il sont plus de deux agents à chaque point de contrôle».* Monsieur O, commissaire de l'unité de lutte contre le racket.

Ces agents de police mobilisent la violence symbolique pour extorquer de l'argent aux automobilistes et particulièrement aux chauffeurs de *gbaka*. Au risque de voir son activité être ralenti par un stationnement obligatoire du véhicule, le chauffeur est tenu de coopérer. De toute évidence, le racket réduit la recette du chauffeur. Et le témoignage de Y. chauffeur de *gbaka* en donne l'ampleur en ces termes :

*«Les policiers nous fatiguent. Il faut toujours prévoir de l'argent pour eux. Si je leur ai rien donné par jour c'est 2000 francs. Lorsqu'ils arrêtent le véhicule, celui qui refuse de collaborer voit ses pièces confisquées».*

Le racket des agents de police sur les transporteurs n'est plus à démontrer. D'ailleurs, les chauffeurs de *gbaka* constitue la cible privilégiée des forces de défense et de sécurité avec un montant moyen journalier compris entre 8 703 et 10 138 francs CFA pour un *gbaka* (TOURE, 2008).

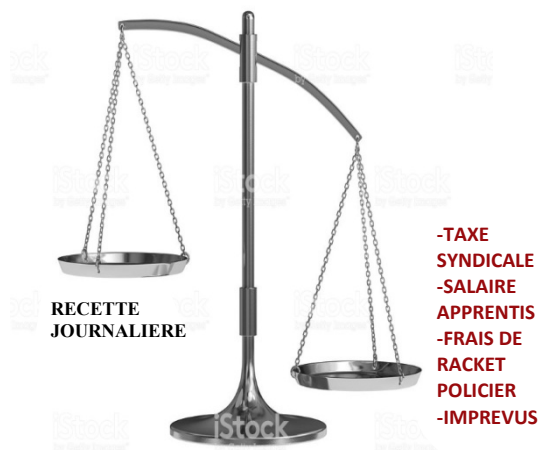
Par ailleurs, le chauffeur de *gbaka*, comme tout chauffeur étant au volant, ne peut exécuter certaines tâches utiles au fonctionnement de l'activité. Il est donc assisté d'un apprenti qu'il paie entre 3000 francs et 6000 francs par jour selon l'affluence des passagers. Appelé *balanceur* pour les figures acrobatiques qu'il réalise parfois pour attirer l'attention, l'apprenti dans le transport urbain a pour rôle de héler les clients en précisant l'itinéraire et la destination du véhicule. Il va parfois à la rencontre de ces derniers afin de les aider à prendre place dans le véhicule. C'est rôle est aussi d'encaisser le montant de course pour chaque voyageur.

A un moment de la journée, il rend compte au chauffeur. A ce titre, sa fiabilité est déterminante dans l'obtention de la recette. Ce qui n'est pas toujours le cas comme le confirme Y. chauffeur de *gbaka* :

*«Ce n'est pas facile de trouver un bon petit. Ces enfants-là ne sont pas sérieux et on ne peut pas trop les contrôler mais on est obligé de travailler avec eux. Sans eux, le chauffeur ne peut rien».*

Les apprentis constituent ainsi un mal nécessaire pour les chauffeurs bien qu'ils constituent un risque pouvant réduire la recette.

Ainsi, le caractère aléatoire de la recette face aux charges multiples et contra charges contraignantes liées au fonctionnement du véhicule, la situation du chauffeur est précaire au vu de l'instabilité du statut.



### **Balance de la recette et des dépenses journalières du chauffeur de *gbaka***

CONCEPTION : Dr. DAGO MICHELE ANGE

Le déséquilibre de la balance entre les charges journalières et la recette obtenue donne lieu à du surtravail que Marx définit comme une exploitation (Marx, 1867). De plus, la relation que noue le salarié et

l'employeur étant une relation de subordination fondée sur la dépendance économique, ce travailleur qui vend sa force de travail accepte de le faire parce qu'il n'a pas d'autre choix pour subsister (Bruno, 2004). L'on comprend alors que la précarité du métier des chauffeurs de *gbaka* découle de l'exploitation dont il ne peut se soustraire. A cette cause s'ajoute les relations de pouvoir entre les acteurs.

### 2.1.1.2. Les rapports de pouvoir entre l'employeur et son employé

La précarité, c'est également les rapports sociaux de domination (Valentine Helardot, op.cit.). Ces rapports se construisent autour de paie mensuelle lorsque le chauffeur est parvenu à remplir sa mission stipulé par le contrat. En effet, même si ce dernier a réussi à reverser la recette journalière à l'employeur, ce dernier se soustrait à ses engagements. C'est ce que précise Monsieur T, responsable d'association de chauffeurs en ces propos :

*«Je vous dis, tout les prétextes sont brandis pour ne pas que le chauffeur reçoive son dû. La dernière fois, j'ai du intervenir pour tenter de régler une situation similaire, ça faisait deux(2) mois que le chauffeur n'avait rien reçu de son patron, malgré le fait qu'il n'y ait aucun problème. L'employeur lui disait de patienter le temps de régler un problème à son niveau».*

Ses propos sont d'ailleurs confirmés par A. chauffeur de *gbaka* qui raconte :

*«Le mois de mars dernier, j'ai eu ce problème avec mon employeur. Il ne m'a pas payé à la fin du mois selon lui, pour réparer certaines pannes que j'ai causées à son véhicule. Il arrive même des mois où il n'arrive pas à me reverser la totalité sous prétexte qu'il va me donner le reliquat les mois à venir».*

La marge de manœuvre permettant à l'employeur de payer le salaire de son employé en temps voulu traduit des rapports de pouvoir en faveur de l'employeur et produisent l'insécurité financière de l'employé.

Ces facteurs aggravent la précarité de ce dernier, précarité qui se manifeste également par l'insécurité du statut d'employé.

### **2.1.2. L'insécurité du statut d'employé**

La loi ivoirienne définit clairement les devoirs de l'employeur concernant la protection sociale du travailleur et ses obligations dans le cadre de la rupture d'un contrat de travail. Elle jette les bases d'un emploi stable, de la santé et la sécurité au travail. En effet, l'article 43.1 du code de travail stipule que tout employeur a l'obligation d'assurer un service de santé au travail au profit des travailleurs qu'il emploie.

Malgré ces dispositions juridiques visant à garantir la santé et la sécurité au travail, le chauffeur de *gbaka* est victime de conditions de travail à risque assorties d'une faible protection sociale.

#### **2.1.2..1. Le Faible niveau de protection sociale**

Aux charges économiques journalières supportées par le chauffeur s'ajoute l'intensité du travail. En effet, le contrat de travail implique le propriétaire de véhicule et un seul chauffeur à qui il doit un salaire. Dans cette logique, le chauffeur est tenu de travailler toute la journée. Et, pour atteindre la recette, la journée de travail commence relativement tôt pour finir tard soit de 4 h du matin à 23h. De même, l'indisponibilité de ce dernier, quelque soit le motif, n'est pas souhaitable au risque de voir son salaire être réduit ou hypothéqué. Aussi, les cas de maladie ne sont-ils pas à la charge du propriétaire. Monsieur N. propriétaire de *gbaka* s'en défend :

*«Voyez vous, aucun opérateur économique n'accepte des pertes. C'est quand le véhicule travaille qu'on peut payer le chauffeur. Dans le cas contraire, où voulez-vous que j'enlève l'argent».*

Cette logique capitaliste des employeurs amène certains chauffeurs à travailler souvent malgré un état de santé inquiétant. Ce qui est déplorée par T. vice président d'un collectif de chauffeurs à Cocody *«les chauffeurs sont livrés à eux-mêmes. Pour s'en sortir, ils sont obligés de venir travailler*

*quand bien même qu'ils soient malades*». La contrainte de la recette impose un rythme de travail qui contraint le chauffeur à recourir aux services d'un second chauffeur à ses frais. A ce dernier, il est recommandé une recette dont le montant est supérieur à la recette initiale. Car c'est le surplus de la recette qui constitue la paie journalière de ce dernier. Avec les difficultés énumérées, les conditions de travail du second chauffeur sont un peu plus précaires.

Par ailleurs, les risques d'accidents sont évidents et le chauffeur de *gbaka*, durant l'exercice de son activité y est particulièrement exposé. Pour preuve, à la libéralisation des importations de véhicules d'occasion par le décret n° 96-01 du 3 janvier 1996, l'on assiste à une ruée vers les véhicules d'un certain âge vendus à des prix accessibles. Cette situation favorise le vieillissement du parc auto ivoirien en général et des *gbaka* en particulier. Selon l'AGETU<sup>2</sup> (2009), l'âge moyen de ces véhicules est de 20 ans. Pis, sur certaines lignes comme Adjamé-Locodjro, Abobo-Doumé, Anono<sup>3</sup>, etc, ces minibus ont une moyenne d'âge de 30 ans (kassi, 2007). De par cette vétusté, ces outils de travail qui constituent un risque pour la population, met en permanence en danger la vie du chauffeur.

D'ailleurs, ils sont impliqués dans environ 15 % dans les accidents mortels, et environ 13 % dans les accidents avec blessés (SSATP, 2000). L'âge des véhicules en témoigne la proportion d'accident impliquant ces derniers. L'insécurité du statut d'employé découle de la nature du contrat de travail entre le chauffeur et son employeur. Le contrat de travail est verbal et met l'accent sur la productivité attendu de l'employé, sans pour autant souligner les obligations de l'employeur en termes de sécurité de l'emploi. C'est ce qu'explique Monsieur T lorsqu'il affirme que :

*«la situation des chauffeurs est déplorable. Ce qui intéresse leurs employeurs, c'est leur recette. Ils se foutent de la manière dont le chauffeur fera pour l'obtenir. Même quand le chauffeur est blessé dans un accident, le propriétaire ne*

---

<sup>2</sup> Agence de Gestion du Transport Urbain. ex- structure organisatrice du transport à Abidjan, dissoute en 2016

<sup>3</sup> Commune ou quartier dans la ville d'Abidjan

*s'inquiète que pour l'état de son véhicule et le chauffeur se débrouille comme il peut pour se rétablir. Pendant ce temps, on lui trouve un remplaçant».*

Son constat est renchéri par Monsieur K. ancien chauffeur de *gbaka* qui regrette *«même quand le chauffeur décède, le véhicule qu'il conduisait au moment de l'accident est en circulation le jour de son enterrement ; aucune pause pour lui rendre hommage».*

Ainsi, le travailleur exerce son activité dans un environnement à risques alors qu'il ne bénéficie d'aucune protection sociale.

#### **2.1.2.2. Des relations de travail précaires**

Le contrat de travail peut être rompu selon le bon vouloir de l'employeur et sans indemnité en dépit du cadre législatif à travers l'article 16.6 qui mentionne que si la rupture de contrat survient, la partie responsable est tenue de verser à l'autre partie une indemnité dont le montant correspond à la rémunération et aux avantages de toute nature dont aurait bénéficié le travailleur durant le délai de préavis qui n'a pas été effectivement respecté. Pourtant les propriétaires rompent les contrats de travail sans préavis quelque soit l'ancienneté du chauffeur. Le cas de Monsieur K. illustre bien. Ce dernier mélancolique, raconte que :

*«J'ai travaillé pour un monsieur en tant que chauffeur pendant plus de vingt ans. Au début, il me payait 60 mille. Mais pendant ces vingt ans, mon salaire n'a pas connu d'augmentation alors qu'au fil des années, grâce à mon travail, il a agrandi son parc auto. D'un véhicule, il en a eu une vingtaine. Et ces véhicules portaient même mon nom sous prétexte de se couvrir. Mais malgré mon implication dans l'entreprise, en 2013, le monsieur m'a dit qu'on arrête notre collaboration sans raison, ni indemnité».*

Les aléas liés au métier et le pouvoir que détient l'employeur font du chauffeur, un individu qui ne peut tirer profit de sa force de travail. Il demeure ainsi un travailleur pauvre qui ne peut que dépendre de son réseau



familial pour les besoins élémentaires. Monsieur C. chauffeur de *gbaka* s'en plaint d'ailleurs en ces propos :

*«Vous voyez, j'ai six enfants et une femme. Depuis j'ai commencé le métier, cela fait cinq ans, je suis incapable de louer une maison et prendre soin de ma famille. Depuis lors je vis dans la cour familiale chez mon père pour être hébergé gratuitement et avoir au moins de quoi nous nourrir. Vous voyez à mon âge, pourtant je ne suis pas un vagabond».*

L'on comprend donc que la précarité de l'emploi entraîne une précarité sociale dans la mesure où l'emploi maintient l'individu dans des rapports sociaux de dépendance, d'assistance. Cette pauvreté du travailleur se manifeste également à travers l'exclusion du jeu social de ces acteurs.

## **2.2. L'exclusion du jeu social**

Dans le système de transport urbain, certains indicateurs témoignent de l'exclusion sociale des chauffeurs de *gbaka*. Il s'agit de la faible représentativité au niveau syndical et d'une faible reconnaissance administrative.

### **2.2.1. La faible représentativité au niveau syndicale**

*«Si les salariés, notamment ouvriers devaient négocier individuellement leur rémunération avec le patron, ils auraient rarement le dessus, sauf en période de boom économique, quand la main d'œuvre manque. En se coalisant, les salariés cherchent à établir avec les employeurs un rapport plus équilibré sinon favorable ... »* p.6 Andolfatto et Labbé (2011).

Cette assertion montre l'importance du syndicalisme dans l'amélioration des conditions de vie des travailleurs. Ainsi de sa configuration dépend son efficacité car cette organisation doit refléter quantitativement, la catégorie professionnelle qu'elle représente. Pourtant, certaines de syndicats de chauffeurs intègrent des acteurs extérieurs à la corporation de chauffeurs.

### 2.2.1.1. Le syndicat des chauffeurs, une corporation ouverte à tous

«A l'origine du syndicat, on trouve toujours la coalition de salariés d'un même métier». Andolfatto et Labbé (op cit). Mais dans le cas des syndicats dans le transport, notamment des chauffeurs, nul besoin d'être chauffeur pour en constituer ou y adhérer. Cela se perçoit à travers le témoignage de A. chef de gare qui explique que :

*«Quand les jeunes riverains, chômeurs n'ont rien à faire de leur journée, ils se constituent en syndicat et vont voir les autorités municipales pour avoir une autorisation d'exercer. Dans la plupart des cas, ils l'obtiennent. Et c'est comme ça. On assiste à la création effrénée de pseudo syndicat dans le domaine alors que quand on regarde de près ce ne sont pas des chauffeurs qui les compose», avant d'ajouter que : «même certains maires imposent ces groupes dans des gares pour qu'ils y travaillent vu que ces gares procurent de l'argent aux syndicats qui y organisent le transport».*

Le constat qui s'impose, c'est que les syndicats de chauffeurs se constituent d'acteurs n'ayant pas les mêmes objectifs que les chauffeurs dans l'exercice de leurs activités. Alors que les initiateurs du groupement ne cherchent qu'à exister pour bénéficier des avantages liées à l'exploitation des gares, les adhérents c'est-à-dire les chauffeurs, sont en quête d'un groupe homogène reflétant la corporation et amené à lutter pour le bien-être de celle-ci. Face aux logiques qui s'opposent, faudrait-il encore une collaboration entre ces acteurs afin de mutualiser les intérêts. Mais la réalité est tout autre.

### 2.2.1.2. Le niveau de collaboration entre syndicats de chauffeurs et chauffeurs insatisfaisant

Les chauffeurs de *gbaka* évoluent dans un environnement de travail qui contribue à la dégradation de leurs conditions de vie. Dans cette dynamique, les syndicats représentent cet acteur capable de leur négocier un mieux-être auprès des autorités compétentes. Mais le niveau de collaboration permettant le partage du vécu et des expériences des travailleurs

demeure insatisfaisant pour ces derniers. Monsieur D. chauffeur de *gbaka* met en évidence la qualité de communication entre eux :

*«Si vous voyez que nous sommes en réunion avec les responsables syndicaux, c'est que ceux-ci veulent nous imposer une nouvelle taxe ou veulent manifester leur mécontentement face à un comportement des nôtres jugé injuriant pour eux».*

Ce témoignage est complété par celui de Monsieur Y. qui s'indigne en interrogeant : *«qui vous a dit que les syndicats sont là pour nous ? Ils ne savent même pas ce que nous vivons».*

Dès lors, les chauffeurs se sentent dépourvus des ressources capables de changer les relations de pouvoir en leur faveur ; relations entre eux et leurs employeurs. Face à cette situation et pour diversifier les espaces de négociations, certains chauffeurs tentent de renforcer leur légitimité auprès des autorités. La encore, ils se heurtent à un sentiment de faible reconnaissance institutionnelle.

### **2.2.2. Une faible reconnaissance institutionnelle**

Les conditions de vie liées au métier de chauffeur de *gbaka* produisent une situation de pauvreté de ces derniers. Dans cette dynamique, l'identification, le sentiment d'appartenir à un groupe, une institution apparait comme une solution à l'allègement des difficultés rencontrées. Fort de cette logique, les chauffeurs sont en quête d'une institution, d'un ministère duquel ils seront sous la tutelle. Mais ces derniers se retrouvent confrontés à un rejet et à des conditions qui tendent à les disqualifier.

#### **2.2.2.1. Le sentiment de rejet comme réponse au besoin d'identification des chauffeurs**

Si les chauffeurs de *gbaka* exercent dans le secteur du transport, ces derniers ne sont pas pour autant reconnus comme des travailleurs sous tutelle dudit ministère. Ainsi les chauffeurs sont sans cesse en quête d'une identité professionnelle. C'est ce qu'explique Monsieur K. responsable d'association de chauffeurs.

*«On ne sait même pas qui est notre ministère de tutelle, lorsqu'on va au ministère des transports, ils nous disent d'aller au ministère du commerce. Quant à ces derniers, ils nous disent d'aller au ministère de l'artisanat. On nous prend pour des artisans. Voyez- vous, c'est une mauvaise foi de ces ministères car c'est le service transport qui encaisse les droits de stationnement dans les districts.*

*Quand il s'agit de nous prendre de l'argent, le responsable est vite trouvé mais si c'est nous qui avons besoin d'eux, aucune structure ne veut de nous. Nous ne sommes pas valorisés malgré le rôle que nous jouons».*

La confusion autour du ministère de tutelle en charge des chauffeurs ne favorise pas la construction d'une identité professionnelle. Elle est perçue comme un rejet, une exclusion des espaces de négociation au profit des employeurs. C'est ce que pense Monsieur D. chauffeur qui soutient que :

*«Les autorités font tout ceci pour que les propriétaires de gbaka continuent de se servir de nous. Ils en profitent bien sinon les choses allaient être plus simples pour nous. Ils se disent qu'on ne peut rien leur apporter puisque les véhicules de travail ne sont pas à nous».*

Cette position trouve sa justification dans le fait que les propriétaires des *gbaka* sont sous la tutelle du ministère des transports. Cet ancrage institutionnel qui s'avère difficile pour les chauffeurs favorise un rapport de domination en faveur de leurs employeurs.

Même les chauffeurs qui affirment leur détermination à se faire identifier se heurtent à des conditions qui les démotivent.

#### **2..2.2.2. Les conditions d'identification jugées excessives.**

Au plan institutionnel, c'est le ministère de l'artisanat qui demeure inclusif, de par ses attributions et ses missions. Il assure la promotion, l'incitation, la formation et l'encadrement des artisans. Ces prérogatives facilitent l'ancrage institutionnel des chauffeurs de *gbaka* déterminés à

acquérir une identité professionnelle. Dans ce ministère, c'est la chambre nationale des métiers qui enregistre les artisans. Mais si cette institution s'avère plus inclusive, les conditions pour s'y identifier semblent excessives pour les chauffeurs. Le discours de Monsieur k. président d'association de chauffeurs, traduit cette réalité :

*«Pour se faire identifier, il faut payer son registre de métier qui coûte 10.000 francs et sa carte professionnelle de 5000 francs qu'il faut renouveler chaque année. Mais c'est difficile de convaincre les chauffeurs pour qu'ils se soumettent à ces conditions qui les trouvent excessives».*

Sous ce rapport, les conditions d'identification ou de reconnaissance institutionnelle ne sont pas à la portée des chauffeurs de *gbaka* dont le travail ne peut fournir des moyens financiers nécessaires. Ainsi ces travailleurs sont sans reconnaissance administrative, sans identité professionnelle. Situation qui contribue à l'exclure du jeu social car bénéficiant d'une faible légitimité

### **3. Discussion**

Les résultats présentés ont permis de montrer que les chauffeurs de *gbaka* sont dans une situation de pauvreté découlant de leur travail en dépit du rôle social de leur activité et de la force de travail investie. Pourtant, ces derniers constituent peu la cible d'étude ou de politique de réduction de la pauvreté en côte d'ivoire, alors que la littérature décrivant cette situation de pauvreté abonde.

#### **3.1. La pauvreté, une réalité monétaire**

De nombreuses approches envisagent la pauvreté comme une situation observable sur la base de la capacité financière. Selon le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD), une personne vit dans la pauvreté extrême si elle ne dispose pas des revenus nécessaires pour satisfaire ses besoins alimentaires essentiels. Une personne vit dans la pauvreté générale si elle ne dispose pas des revenus suffisants pour satisfaire ses besoins essentiels non alimentaires, tels l'habillement, l'énergie et le logement et alimentaires (Benicourt, 2001). La définition met en lumière

un ensemble de besoins qui, non satisfaits par le revenu, matérialise une situation de pauvreté.

L'utilité de cette définition réside dans sa capacité à mesurer la pauvreté partir des incapacités financières liées au revenu. De plus, l'institution montre divers intensités de la pauvreté à travers la non satisfaction de besoins précis. Cette intensité de la pauvreté décrite par le PNUD se perçoit au niveau des chauffeurs de *gbaka* à *Abidjan*, qui faute de moyens financiers suffisants, demeurent chez leurs parents avec femme et enfants, afin de bénéficier de nourriture et de logement. Ces derniers sont donc, selon le PNUD, dans une situation de pauvreté générale.

Cette position du PNUD est soutenue par l'Institut Nationale de la Statistique (INS, 2005) en Côte d'Ivoire. Selon cet institut, le revenu constitue un critère essentiel permettant saisir le phénomène de pauvreté. En effet, à la suite une étude portant sur la pauvreté dans le District d'Abidjan, la structure constate que plus les individus sont démunis du point de vue monétaire, plus ces derniers mettent en avant les différentes dimensions de la pauvreté. Cette corrélation entre faiblesse de revenu et pauvreté trouve écho chez Ponthieux et Raynaud qui qualifient de pauvre toute personne qui, tout en ayant travaillé une partie de l'année, vivent dans un ménage dont les revenus ne suffisent pas à offrir à ses membres un niveau de vie supérieur au seuil de pauvreté monétaire.

La mise en relation du revenu et de la pauvreté permet de comprendre que la pauvreté n'est pas l'apanage des sans-emploi car, selon Ponthieux et Raynaud, l'on peut être pauvre tout en étant un travailleur ; situation qu'illustre notre cible qui travaille près de dix-huit (18) heures par jour et demeure dans l'incapacité financière à faire face à ses besoins essentiels. Mais la pauvreté n'est pas que monétaire. Elle se manifeste sous d'autres aspects moins évidents même si la pauvreté monétaire est la définition la plus ancienne de la pauvreté quoi que la plus fréquemment utilisée (Dubois 2009). Ainsi, il est judicieux de mettre en évidence d'autres indicateurs de la pauvreté.

### 3.2. Le travail précaire, un aspect de la pauvreté

Selon Cingolani, le travail précaire est décrit comme un emploi qui accumule de nombreux déficits notamment la mauvaise rétribution de l'effort de travail, une basse rémunération, le peu de protection sociale, un processus de production dévalorisé, avec peu de reconnaissance dans l'entreprise. (Cingolani, 2005).

Cette dimension du phénomène se perçoit également dans les travaux d'Ulysse qui fait une lecture de la montée du salariat dans les sociétés Québécoises dans un contexte de lutte contre le chômage (Ulysse, 2009). L'auteur constate que la lutte contre le chômage, avec l'accès pour tous à l'emploi, a eu pour conséquence paradoxale la production de la pauvreté elle-même, notamment travers la précarisation de cet emploi. Car la pauvreté transparaît dans les conditions de vie et de travail des travailleurs Québécois, soutient-il. Ce constat emmène l'auteur à définir le pauvre comme *«celui qui cumule à la fois des conditions de travail précaires et conditions de vie précaires»*.

Si cette définition établit un lien entre la précarité et la pauvreté, elle démontre également que la précarité constitue un indicateur de la pauvreté. Ce constat de Ulysse portant sur le nombre croissant de travailleurs pauvres en occident est partagé par Zaepfel (2012) lorsqu'il s'indigne face aux inégalités socioéconomiques dans une société *riche et moderne*.

En s'appuyant sur le cas de la France, l'auteur établit une démographie de la précarité et de la pauvreté qui pour lui prennent de plus en plus d'ampleur dans les sociétés occidentales. Pour ce faire, il définit la précarité comme *«issu du latin precarius, "qui s'obtient par la prière"»*.

*Il s'agit de l'état de ce qui est précaire, qui n'offre aucune garantie de stabilité, de durabilité, qui peut être perpétuellement remis en cause»* (Zaepfel, p.12).

La définition de la précarité met en évidence le degré d'incertitude dans lequel évoluent les travailleurs concernés à tel enseigne que, poursuit l'auteur, cette notion est assimilée depuis les années 80 à la notion de

pauvreté. Zaepfel en veut pour preuve l'apparition du concept " nouvelle pauvreté " p.12 qui décrit des ménages précaires, insérés dans la société mais vulnérables à toute détérioration de leurs conditions économiques. Pour renforcer son point de vue, l'auteur évoque le caractère indissociable de ces deux notions à travers la définition fournie par Wresinski pour qui la précarité est «*l'absence d'une ou plusieurs des sécurités, notamment celle de l'emploi, permettant aux personnes et familles d'assumer leurs obligations professionnelles, familiales et sociales et de jouir de leurs droits fondamentaux. Elle conduit à la grande pauvreté quand elle affecte plusieurs domaines de l'existence, qu'elle devient persistante, qu'elle compromet les chances de réassumer ses responsabilités et de reconquérir ses droits par soi-même, dans un avenir prévisible*» (Wresinski cité par Zaepfel p.12.). L'approche de la précarité telle que mise en évidence par l'auteur permet d'affirmer que la précarité et la pauvreté constituent la même réalité sociale. Par conséquent, l'intensité de la précarité traduit celle la pauvreté. Tous ces travaux nous interpellent sur la nouvelle forme de pauvreté que connaissent les sociétés dites développées. Pourtant, elle n'est pas l'apanage de cette partie du monde. Même dans les pays en voie de développement, visant l'émergence à l'horizon 2020 comme la Côte d'Ivoire, l'on assiste à la paupérisation des travailleurs à travers la précarité de leur emploi, pendant que ces derniers font peu objet d'étude en ce qui concerne le phénomène.

### **3.3. L'exclusion du jeu social comme forme de pauvreté**

Le lien entre l'exclusion et la pauvreté ne semble pas évident. Pourtant certains travaux le démontrent. En effet, les écrits précédents n'ont cessé de définir la pauvreté comme un manque de finances conduisant à une incapacité de satisfaire des besoins vitaux, nécessaires. D'ailleurs, selon Mercier «*on associe généralement la pauvreté absolue au manque de l'avoir, à l'incapacité de subvenir aux besoins primaires liés à la survie*». (Mercier, 1995, p.10.). De même, le pauvre est celui dont le revenu, les ressources ou les conditions de vie l'excluent des normes et des standards sociaux du groupe de référence (Townsend, cité par Gaudreault 2013).

Qu'elle soit absolue ou relative, ces définitions montrent que la pauvreté traduit une incapacité dans une situation, un contexte social donné. Mais les incapacités ne sont pas que matériels ou biologiques. A ce propos,



Dumont nous éclaire en déclarant que : «*Être pauvre, c'est non seulement manquer des biens considérés comme essentiels par sa société, mais c'est aussi manquer de participation sociale*». La participation sociale suppose la capacité à prendre part au jeu que Crozier (1977) avait défini comme une invention des individus visant à réguler leur coopération. Grâce au jeu, les acteurs ont la capacité de négocier un mieux être, une valorisation et de parvenir à une dynamique des rapports de pouvoir suivant la marge de manœuvre dont ils pourraient disposer. L'individu inscrit dans des liens forts notamment à travers la participation sociale se dote d'un capital social qui est un facteur de production selon le PNUD (PNUD, cité par Benicourt, 2001). Le capital social est défini par Bourdieu comme les relations et les réseaux d'entraide qui peuvent être mobilisés à des fins socialement utiles (Meda, 2002). Il intègre la solidarité et constitue comme une richesse dans la mesure où les incapacités de l'individu laissent place à une capacité du réseau.

De même, poursuit Meda, les réseaux sociaux reposent sur des obligations mutuelles, ils ne sont pas simplement des contacts. Ils produisent une réciprocité spécifique et, surtout, une réciprocité générale : "*je fais cela pour toi sans attendre de ta part une contrepartie immédiate, mais je suis confiant qu'à l'occasion, quelqu'un me le rendra*" p.37. Cette forme de confiance et d'entraide est symbolisée par les organisations professionnelles notamment les syndicats dans le transport. En plus d'être une organisation pour la lutte des intérêts professionnels, le syndicat des transporteurs est un espace social où se construisent des relations, d'entraide entre des individus ayant des liens forts.

Dans cette logique, le manque de participation sociale, qui est une exclusion du jeu, a pour conséquence la vulnérabilité des acteurs ; ces derniers étant dans l'incapacité de favoriser une dynamique des rapports de pouvoir. C'est en cela que la Banque Mondiale décrit le manque de participation sociale comme «*la sensation d'être sans parole et sans pouvoir dans les institutions de l'État et de la société*» (Banque Mondiale, 2000.p.34.). L'on perçoit alors la pauvreté des chauffeurs dans la mesure où ils ne bénéficient d'aucune identité professionnelle, d'une faible reconnaissance institutionnelle produisant, une faible intégration professionnelle, sociale, une marginalité de ces acteurs. Ces derniers sont exclus des dialogues sociaux.

Castel qualifie l'intégration que devrait connaître tout travailleur. Pour l'auteur, le travail est un élément constitutif de l'intégration à travers la sociabilité, qui comprend des aspects relationnels et connecte les individus dans des liens sociaux.

### **Conclusion**

L'objectif de ce travail était de décrire la situation de pauvreté des chauffeurs de *gbaka* dans le transport à Abidjan. Au terme de cette étude, il ressort que ces travailleurs évoluent dans une précarité au regard du salaire et du statut d'employé incertains. De même, ces derniers sont victimes d'un mécanisme d'exclusion, de marginalisation qui aggrave la pauvreté ; car cela empêche toute participation sociale et toute construction d'un capital social. Si elle est moins reconnue comme telle dans les pays sous développées où les pauvres sont identifiés parmi les sans emploi, la manifestation de la pauvreté est aussi perceptible chez les travailleurs dans ces sociétés comme c'est le cas dans sociétés occidentales. Au vu de ces dimensions de la pauvreté, l'étude se veut une participation à la remise en question de la pertinence de la relativité de la pauvreté.

### **Références Bibliographiques**

- Andolfatto D. Labbe D. (2011) *Sociologie des syndicats*, repères, la découverte, Paris Bardin I. (1997), *analyse du contenu*, PUF, Paris.
- Benicourt E. (2001) «La pauvreté selon le PNUD et la Banque mondiale», *Études rurales* [En ligne], 159-160, mis en ligne le 03 janvier 2017, consulté le 25 janvier 2017. URL : <http://etudesrurales.revues.org/68>.
- Boudon r, Bourricaud F. (2012), *Dictionnaire critique de la sociologie*. PUF, 7<sup>ème</sup> édition, Paris.
- Bresson M. (2007) «La pauvreté est-elle encore une question sociologique d'actualité ? Un enjeu de définition, de méthode et de théorie», *Pensée plurielle* n°16, p. 9-17. DOI 10.3917/pp.016.0009.
- Bruno T, (2004), «A quoi servent les patrons ?» *Marglin et les radicaux américains*, ENS Editions.

96 - REVUE INTERNATIONALE DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DE L'EDUCATION  
Chos  
aux indicateurs internationaux ? Une étude qualitative sur les Hautes Terres de Madagascar», *Mondes en développement*, n° 137, p. 51-66. DOI 10.3917/med.137.0051.

Destremau B. et Nasraoui M. (1997), «*La représentation de la pauvreté dans la société tunisienne*» *Revue du monde musulman et de la Méditerranée, Enquêtes dans la bibliographie de Jacques Berque - Parcours d'histoire sociale*, n°83-84 p. 259-262.

Dominique Méda (2002), «Le capital social : un point de vue critique», *L'Économie politique* », no 14, p. 36-47. DOI 10.3917/leco.014.0036.

Deza a. D. (2014), *Cartographie de la pauvreté non financière dans le district d'Abidjan à partir du recensement général de la population et de l'habitat de la Côte d'Ivoire*, observatoire démographique et statistique de l'espace francophone, rapport de recherche, Québec.

Gaudreault D. (2013), *Représentations sociales de la pauvreté dans la ville de Québec* Enquête par entrevues dirigées, Département de sociologie de l'Université Laval, Avril.

HÉLARDOT V., DRULHE M. (2007), «Précarisation du travail et de l'emploi : vers de nouvelles dynamiques d'inégalités sociales de santé ?» *Revue Sociologie Santé*, n°25, janvier, p.241-259.

Labbé E.*et al.* (2007), «Un indicateur de mesure de la précarité et de la santé Sociale, le score EPICES. L'expérience des Centres d'examens de santé de l'Assurance maladie», *La Revue de l'Ires* n° 53, p. 3-49. DOI 10.3917/rdli.053.000.

Jane. J et Claude. M. (2009), Présentation : Pauvreté, précarité : quels modes de régulation ? *Lien social et Politiques*, (61), 7-11. doi:10.7202/038460 ar.

Lasida E.*et al.* (2009) «La pauvreté : une approche socio-économique. Entretien avec Jean-Luc Dubois», *Transversalités* N° 111, p. 35-47. DOI 10.3917/trans.111.003.

Martinache I. (2013) «

*Idées Économiques et sociales/ N° 171, p. 4-9. DOI 10.3917/idee.171.0004.*

Olm. C., LeQueau P. et Simon M.O. (2000), «La perception de la pauvreté en Europe» *cahier de recherche* n° 144, Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie (CREDOC), septembre.

Olm. C., Simon M.O. (2005), Une approche de la pauvreté à partir de l'hétérogénéité des conditions de vie, » *Cahier de recherche* n° 214, Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie (CREDOC), novembre.

Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne/ Banque Mondiale et Commission Economique pour l'Afrique (2000), *Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne Série I: Le cas des gbaka à Abidjan*, Document de travail SSATP, n°45.

République de Côte d'Ivoire (2015), *Journal officiel de la république de Côte d'Ivoire cinquante- septième années*, N°74, lundi 14 septembre.

TOURE M. A. (2008), *étude du racket sur les routes en Côte d'Ivoire, banque mondiale, république de Côte d'Ivoire*, rapport d'étude, version finale, mai.

Ulysse P. (2009), «Les travailleurs pauvres : de la précarité à la pauvreté en emploi. Un état des lieux au Canada/Québec, aux États-Unis et en France» *Lien social et Politiques*, (61), p. 81–95.doi:10.7202/038473ar.

Zaepfel. C. (2012), *Démo-géographie de la précarité et de la pauvreté, Démographie*. Université Montesquieu - Bordeaux IV, Français. (Tél-00763189).

34 – REVUE INTERNATIONALE DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DE L'EDUCATION

98 - REVUE INTERNATIONALE DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DE L'EDUCATION

Achévé d'imprimer  
sur les presses de l'IPNETP

Décembre 2018

ISBN : 2-909426-43-2

EAN : 9782909426433

---

**REVUE INTERNATIONALE DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DE L'EDUCATION**

**SOUSSION D'ARTICLES : [info@ipnetp.ci](mailto:info@ipnetp.ci)**