



**Revue des Sciences humaines
et sociales, Lettres, Langues et
Civilisations**

**ISSN
(E) 2958-2814
(P) 3006-306X**

Volume 4, Numéro 3, Juin 2026

**Université Alassane Ouattara
UFR Communication Milieu et Société**

revue.akiri-uao.org



ISSN-L: **2958-2814**
ISSN-P: **3006-306X**

Site web: <https://revue.akiri-uao.org/>

E-mail : revueakiri@gmail.com

Editeur

UFR Communication, Milieu et Société
Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)



ISSN-L: **2958-2814**
ISSN-P: **3006-306X**

INDEXATIONS INTERNATIONALES

Pour toutes informations sur l'indexation internationale de la revue *AKIRI*, consultez les bases de données ci-dessous :



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/398946>



<https://reseau-mirabel.info/revue/15150/Akiri>



<http://sjifactor.com/passport.php?id=23334>



<https://orcid.org/0009-0002-6794-1377>



<https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/2958-2814>



<https://www.ajol.info/index.php/akiri>



[https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-\(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales,-lettres,-langues-et-civilisations\)/2360](https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales,-lettres,-langues-et-civilisations)/2360)



<https://oaji.net/journal-detail.html?number=14071>

Impact factor : SJIF 2026 : 7.620

ISSN-L: 2958-2814

ISSN-P: 3006-306X

REVUE ELECTRONIQUE

AKIRI

Revue Scientifique des Sciences humaines et sociales, Lettres, Langues et Civilisations

E-ISSN 2958-2814 (Online ou en Ligne)

I-ISSN 3006-306X (Print ou imprimé)

Equipe Editoriale

Coordinateur Général : BRINDOUMI Kouamé Atta Jacob

Directeur de publication : MAMADOU Bamba

Rédacteur en chef : KONE Kiyali

Chargé de diffusion et de marketing : KONE Kpassigué Gilbert

Webmaster : KOUAKOU Kouadio Sanguen

Comité Scientifique

SEKOU Bamba, Directeur de recherches, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny

OUATTARA Tiona, Directeur de recherches, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny

LATTE Egue Jean-Michel, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop

GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches, CNRST,

ALLOU Kouamé René, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

KAMATE Banhouman André, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

ASSI-KAUDJHIS Joseph Pierre, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

SANGARE Abou, Professeur titulaire, Université Peleforo Gbon Coulibaly

SANGARE Souleymane, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

COULIBALY Amara, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

NGAMOUNSIKA Edouard, Professeur titulaire, Université Marien N'gouabi de Brazzaville

KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur titulaire, Université de San-Pedro

BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé

N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Université Marien N'gouabi de Brazzaville

DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

NGUE Emmanuel, Maître de conférences, Université de Yaoundé I

N'GUESSAN Mahomed Boubacar, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

BA Idrissa, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop

KAMARA Adama, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop

ALLABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny

DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

TOPPE Eckra Lath, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

M'BRA Kouakou Désiré, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

ISSN-L: 2958-2814

ISSN-P: 3006-306X

Comité de Lecture

BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé
 N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N'gouabi de Brazzaville
 CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop
 BA Idrissa, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop
 BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop
 GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches,
 DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 BRINDOUMI Atta Kouamé Jacob, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 DIARRASOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
 ALABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
 DEDE Jean Charles, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara
 BAMBA Abdoulaye, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny
 BAKAYOKO Mamadou, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
 SANOGO Lamine Mamadou, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou
 GOMA-THETHET Roal, Maître-Assistant, Université Marien N'gouabi de Brazzaville
 GBOCHO Roselyne, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara
 SEKA Jean-Baptiste, Maître-Assistant, Université Lorognon Guédé,
 SANOGO Tiantio, Maître-Assistante, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle
 ETTIEN N'doua Etienne, Maître-Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny
 DJIGBE Sidjé Edwige Françoise, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara
 YAO Elisabeth, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara

Comité de rédaction

N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N'gouabi de Brazzaville
 KONÉ Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara
 KONÉ Kiyali, Maître-Assistant, Histoire, Université Péléforo Gon Coulibaly
 BAKAYOKO Mamadou, Maître de Conférences, Philosophie, Université Alassane Ouattara
 OULAI Jean-Claude, Professeur titulaire, Communication, Université Alassane Ouattara
 MAMADOU Bamba, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara
 TOPPE Eckra Lath, Professeur titulaire, Etudes Germaniques, Université Alassane Ouattara,
 ALLABA Djama Ignace, Maître de Conférences, Etudes Germaniques, Université Félix Houphouët-Boigny,
 KONAN Koffi Syntor, Maître de Conférences, Espagnol, Université Alassane Ouattara
 SIDIBÉ Moussa, Maître de Conférences, Lettres Modernes, Université Alassane Ouattara
 ASSUÉ Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences, Géographie, Université Alassane Ouattara
 KAZON Diescieu Aubin Sylvere, Maître de Conférences, Criminologie, Université Félix Houphouët-Boigny
 MEITÉ Ben Soualiouo, Maître de Conférences, Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny
 BALDÉ Yoro Mamadou, Maître-Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar
 MAWA Miraille-Clémence, Chargée de cours, Université de Bamenda

Contacts

Site web: <https://revue.akiri-uao.org/>

E-mail : revueakiri@gmail.com

Tél. : + 225 0748045267 / 0708399420/ 0707371291

Indexations internationales :

Auré HAL : <https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/398946>

Mir@bel : <https://reseau-mirabel.info/revue/15150/Akiri>

Sjifactor: <http://sjifactor.com/passport.php?id=23334>

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-6794-1377>

AJOL: <https://www.ajol.info/index.php/akiri>

IPIndexing: [https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-\(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales,-lettres,-langues-et-civilisations\)/2360](https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales,-lettres,-langues-et-civilisations)/2360)

OAJI: <http://oaji.net/journal-detail.html?number=14071>

Impact factor: SJIF 2026: 7.620

ISSN-L: 2958-2814

ISSN-P: 3006-306X

PRESENTATION DE LA REVUE AKIRI

Dans un environnement marqué par la croissance, sans cesse, des productions scientifiques, la diffusion et la promotion des acquis de la recherche deviennent un impératif pour les acteurs du monde scientifique. Perçues comme un patrimoine, un héritage à léguer aux générations futures, les productions scientifiques doivent briser les barrières et les frontières afin d'être facilement accessibles à tous.

Ainsi, s'inscrivant dans la dynamique du temps et de l'espace, la revue « **AKIRI** » se présente comme un outil de promotion et de diffusion des résultats des recherches des enseignants-chercheurs et chercheurs des universités et de centres de recherches de Côte d'Ivoire et d'ailleurs. Ce faisant, elle permettra aux enseignants-chercheurs et chercheurs de s'ouvrir davantage sur le monde extérieur à travers la diffusion de leurs productions intellectuelles et scientifiques.

AKIRI est une revue à parution trimestrielle de l'Unité de Formation et de Recherches (UFR) : Communication, Milieu et Société (CMS) de l'Université Alassane Ouattara. Elle publie les articles dans le domaine des Sciences humaines et sociales, Lettres, Langues et Civilisations. Sans toutefois être fermée, cette revue privilégie les contributions originales et pertinentes. Les textes doivent tenir compte de l'évolution des disciplines couvertes et respecter la ligne éditoriale de la revue. Ils doivent en outre être originaux et n'avoir pas fait l'objet d'une acceptation pour publication dans une autre revue à comité de lecture.

PROTOCOLE DE REDACTION DE LA REVUE AKIRI

La revue **AKIRI** n'accepte que des articles inédits et originaux dans diverses langues notamment en allemand, en anglais, en espagnol et en Français. Le manuscrit est remis à deux instructeurs, choisis en fonction de leurs compétences dans la discipline. Le secrétariat de la rédaction communique aux auteurs les observations formulées par le comité de lecture ainsi qu'une copie du rapport, si cela est nécessaire. Dans le cas où la publication de l'article est acceptée avec révisions, l'auteur dispose alors d'un délai raisonnable pour remettre la version définitive de son texte au secrétariat de la revue

Structure générale de l'article :

Le projet d'article doit être envoyé sous la forme d'un document Word, police Times New Roman, taille 12 et interligne 1,5 pour le corps de texte (sauf les notes de bas de page qui ont la taille 10 et les citations en retrait de 2 cm à gauche et à droite qui sont présentées en taille 11 avec interligne 1 ou simple). Le texte doit être justifié et ne doit pas excéder 18 pages. Le manuscrit doit comporter une introduction, un développement articulé, une conclusion et une bibliographie.

Présentation de l'article :

- Le titre de l'article (15 mots maximum) doit être clair et concis. De taille 14 pts gras, il doit être centré.
- Juste après le titre, l'auteur doit mentionner son identité (Prénom et NOM en gras et en taille 12), ses adresses (institution, e-mail, pays et téléphones en italique et en taille 11)
- Le résumé (200 mots au maximum) présenté en taille 10 pts ne doit pas être une reproduction de la conclusion du manuscrit. Il est donné à la fois en français et en anglais (abstract). Les mots-clés (05 au maximum, taille 10pts) sont donnés en français et en anglais (key words)
- Le texte doit être subdivisé selon le système décimal et ne doit pas dépasser 3 niveaux exemples : (1. - 1.1. - 1.2. ; 2. - 2.1. - 2.2. - 2.3. - 3. - 3.1. - 3.2. etc.)
- Les références des citations sont intégrées au texte comme suit : (L'initial du prénom suivi d'un point, nom de l'auteur avec l'initiale en majuscule, année de publication suivie de deux points, page à laquelle l'information a été prise). Ex : (A. Kouadio, 2000 : 15).
- La pagination en chiffre arabe apparaît en haut de page et centrée.
- Les citations courtes de 3 lignes au plus sont mises en guillemet français («... »), mais sans italique.

N.B. : Les caractères majuscules doivent être accentués. Exemple : État, À partir de ...

Références bibliographiques

Ne sont utilisées dans la bibliographie que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, zone titre, lieu de publication, zone éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif.

Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté entre guillemets et celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une presse écrite est présenté en italique. Dans la zone éditeur, on indique la maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2^{nde} éd.).

Les références des sources d'archives, des sources orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page.

- Pour les sources orales, réaliser un tableau dont les colonnes comportent un numéro d'ordre, nom et prénoms des informateurs, la date et le lieu de l'entretien, la qualité et la profession des informateurs, son âge ou sa date de naissance et les principaux thèmes abordés au cours des entretiens. Dans ce tableau, les noms des informateurs sont présentés en ordre alphabétique
- Pour les sources d'archives, il faut mentionner en toutes lettres, à la première occurrence, le lieu de conservation des documents suivi de l'abréviation entre parenthèses, la série et l'année. C'est l'abréviation qui est utilisée dans les occurrences suivantes :
Ex. : Abidjan, Archives nationales de Côte d'Ivoire (A.N.C.I), 1EE28, 1899.
- Pour les ouvrages, on note le NOM et le prénom de l'auteur suivis de l'année de publication, du titre de l'ouvrage en italique, du lieu de publication, du nom de la société d'édition et du nombre de page.
Ex : LATTE Egue Jean-Michel, 2018, *L'histoire des Odzokru, peuple du sud de la Côte d'Ivoire, des origines au XIX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 252 p.
- Pour les périodiques, le NOM et le(s) prénom(s) de l'auteur sont suivis de l'année de la publication, du titre de l'article entre guillemets, du nom du périodique en italique, du numéro du volume, du numéro du périodique dans le volume et des pages.
Ex : BAMBA Mamadou, 2022, « Les Dafing dans l'évolution économique et socio-culturelle de Bouaké, 1878-1939 », *NZASSA*, N°8, p.361-372.

NB : Les articles sont la propriété de la revue.

SOMMAIRE

LANGUES, LETTRES ET CIVILISATIONS

Anglais

1. **The Utopias of Toni Morrison's Paradise**
SORO Dolourou..... 1-11
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.1>
2. **Abjection and Desire: A Feminist Reading of Sarah Kane's Phaedra's Love and Eugene O'Neill's Mourning Becomes Electra**
Wandja Fatoumata TUO & Ouana Alassane SEKONGO..... 12-24
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.2>
3. **Émergence du sujet féminin et esthétique de l'oralité dans Their Eyes Were Watching God de Zora Neale Hurston**
Zié Bi Golé Eugène KOFFI & Bi Zoh Elisée GOLE..... 25-37
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.3>
4. **Black Renaissance and Baraka's Legacy**
Yao Katamatou Kouma..... 38-53
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.4>
5. **Influence des facteurs sociodidactiques sur l'enseignement et l'apprentissage de l'anglais : cas du lycée Soundjata Keïta**
Yacouba Boubacar TOURE..... 54-66
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.5>
6. **Remote sensing monitoring and assessment of oil pollution from 2015 to 2020 in the Gulf of Guinea: The case of the two Congos and the Cabinda region (Angola)**
Marius MASSALA MBINDZOUKOU..... 67-81
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.6>

Études hispaniques

7. **El "muro de la vergüenza" en Chambacú, corral de negros de Manuel Zapata Olivella: entre opresión y expresión de la libertad**
Bonzallé Hervé SAKOUM..... 82-94
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.7>

Lettres Modernes

8. **Le fragmentaire : les modalités d'un mécanisme dramaturgique du théâtre d'Aristide Tarnagda**
Kan Mathieu KOUASSI 95-109
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.8>
9. **Poétique de la migration et reconfiguration postcoloniale du roman africain francophone chez Maurice Bandaman**
Kagnon Brahim SANOGO..... 110-124
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.9>

- 10. Migration et développement local dans le roman africain francophone**
Koudougou Frédéric KONTOGOM..... 125-138
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.10>
- 11. Écrire, créer et diffuser le théâtre de commande d'intervention sociale**
ZAGRÉ Issa..... 139-154
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.11>
- 12. Le sacré au risque de la déconstruction ou le discours de la
« désédéification » dans galerie infernale de Jean-Marie Adiaffi**
Zana Karim SORO..... 155-168
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.12>
- 13. La pratique stylistique à l'œuvre dans « larmes en pleurs »,
extrait de la mère rouge de C. Marshall Kissy**
Aby Emmanuel AKADJÉ..... 169-182
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.13>
- 14. Quête de l'altérité et dialogue interculturel dans l'attentat
de Yasmina Khadra : se réconcilier au-delà des extrêmes
et des frontières identitaires ?**
Mamadou KONATE..... 183-196
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.14>

COMMUNICATION, SCIENCE DU LANGAGE, ARTS ET ARCHITECTURE

Sciences du langage et de la communication

- 15. Essai de sémantique des mots onomatopéiques et idéophoniques**
Koffi Joël KOUAKOU & Koffi Yéboua Vincent KOUASSI 197-210
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.15>
- 16. Les difficultés des situations de transfert en activités de langage
et lecture à l'école élémentaire**
Oumar DIA..... 211-231
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.16>
- 17. Débats citoyens et vie sociopolitique en Côte d'Ivoire
à l'ère du numérique**
Konan Zagoh Martial YAO & Olive-Martial Kokoi ASSEU 232-248
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.17>

Architecture & urbanisme

- 18. Planifier, aménager et bâtir des « villes en mouvements » au Sahel :
cas de la ville moyenne de Pouytenga au Burkina Faso**
Pougwendé Léandre GUIGMA..... 249-273
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.18>

SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

Histoire

19. **Relire Cheikh Anta Diop : pour une critique historiographique de son assimilation à l'afrocentrisme**
Yves Victor NGONO..... 274-295
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.19>
20. **L'immigration libano-syrienne en AOF : des abords des Rivières du Sud à la constitution d'une diaspora robuste (XIX^e-XX^e siècles)**
Abdou Karim TANDJIGORA..... 296-316
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.20>
21. **L'histoire des Oubi, un peuple de l'ouest ivoirien peu connu, des origines à la période coloniale**
TOURE Tiegbe & GNETO Gbakre Jean-Patrice..... 317-330
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.21>
22. **Les arts plastiques contemporains burkinabè entre défis et survie**
Hyacinthe SANDWIDI, Adama TOURÉ & Patrick KABRÉ..... 331-348
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.22>
23. **Engagement des associations musulmanes dans la promotion du don de sang au Burkina Faso (1997-2025)**
Aboubakar Sidiki SEGDA & Adama KABORE..... 349-365
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.23>
24. **Désarmement, démobilisation et réintégration (DDR) au Mozambique et en Côte d'Ivoire : une approche des mobilités post-conflit**
KOUASSI Tehua Maizan & KOUASSI Noël Zouzou..... 366-384
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.24>
25. **Les « choses-dieux » chez les peuples de l'Est du Cameroun : matérialité du sacré et ontologies religieuses**
Jeannette Sylvie PILO ATTA..... 385-405
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.25>
26. **La musique traditionnelle au Burkina Faso à l'épreuve des dynamiques sociales : cas de la musique des Lyèla de la Province du Sanguié**
Emmanuel BAYALA & Jean Célestin KY..... 406-420
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.26>
27. **La diplomatie culturelle de la Côte d'Ivoire (1959-2021) : genèse, recompositions et enjeux d'un soft power africain**
Amenan Félicité Nadège DJAHA & Bakary TRAORÉ..... 421-440
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.27>
28. **L'impact de la présence de l'école occidentale sur les institutions de formation traditionnelles chez les Djimini, 1903-1960**
Drissa COULIBALY..... 441-453
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.28>

- 29. Les confréries religieuses au Sénégal : un facteur de solidarité et de cohésion sociale**
 Sadibou SEYDI..... 454-467
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.29>
- 30. L'État dans la gestion du hadj et du pèlerinage chrétien en Côte d'Ivoire**
 Fatoumata BAMBA & Kiyali KONE..... 468-481
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.30>

Géographie

- 31. De l'eau impure à l'eau potable à Legaïn/Lallé dans la région du Mayo-Kebbi-Est au sud-ouest du Tchad**
 BAYANG Sirbéle..... 482-495
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.31>
- 32. Analyse de l'engagement des populations dans la gestion des déchets plastiques sur les plages de la ville de Sassandra (Côte d'Ivoire)**
 Youto Elodie Ama DOUBA..... 496-513
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.32>
- 33. Le marketing territorial, nouveau levier du développement territorial du département de Rufisque (Dakar/Sénégal)**
 Moussa TAMBA, Abdourahmane Mbade SÈNE & Oumar SALL 514-530
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.33>
- 34. Évaluation des géopotentialités du département de Vavoua en faveur de la culture de l'anacarde à partir des SIG et l'analyse multicritère (AMC)**
 Kopeh Jean-Louis ASSI..... 531-548
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.34>
- 35. La filière manioc : un levier d'autonomisation des femmes rurales dans la sous-préfecture de Djebonoua**
 N'guessan Pascal KONAN, Watagaman Paul YEO,
 Koffi Landry DIBY & Dhédé Paul Éric KOUAMÉ..... 549-564
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.35>
- 36. Filières d'approvisionnement et stratégies commerciales des produits alimentaires dans les marchés urbains de Ziguinchor (Sénégal)**
 Yaya DIALLO, Djiby SOW, Sécou Omar DIEDHIOU & Oumar SY..... 565-582
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.36>
- 37. Perception des populations sur l'usage des passerelles piétonnes dans la ville de Bamako (Mali)**
 Charles SAMAKE..... 583-598
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.37>
- 38. Récurrence des inondations à Bamako, impacts de l'aménagement de Diafaranako**
 Adama SISSOKO & Moussa Mady KEITA..... 599-614
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.38>

- 39. La province gabonaise de la Nyanga comme espace-frontière :
logiques sociospatiales et mécanismes de la circulation des stupéfiants**
Poliny NDONG BEKA II & Joa-Méline MAGANGA BOUSSOUGOU..... 615-635
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.39>
- 40. Diagnostic de la gestion foncière dans le périurbain de Bouaké
(Centre Côte d'Ivoire)**
Konan Norbert Koffi..... 636-653
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.40>
- 41. Impacts de la qualité de l'eau sur la santé des ménages à Koro, Mali**
Abdoulaye TOGO & Abdou BALLO..... 654-668
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.41>
- 42. Scolarisation au primaire dans la région du Gontougo
au nord-est de la Côte d'Ivoire : déterminants et
perspectives pour une scolarisation durable**
Kouadio Franck Olivier YAO, Tozan ZAH Bi & Ané Landry TANO..... 669-685
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.42>
- 43. Les marchés périphériques dans la connection de l'hinterland
agricole et la métropole Yaoundé**
Fridolin Brice Nicolas ATEKOA MBARGA..... 686-702
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.43>
- 44. Variabilité climatique et environnementale et incidence des infections
paludéennes en milieu urbain sahélien : cas des districts de sante
de Maroua (Extrême-nord, Cameroun)**
Daniel Valérie BASKA TOUSSIA, Maurice NDIKWE DOURWE &
François GONGA..... 702-720
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.44>
- 45. Le programme de « villagisation » dans l'Unité-SOCAPALM d'Eseka,
au Cameroun : Dynamiques des acteurs, pratiques socio-spatiales
et effets induits**
MBOUHNOUM Philippe Alexandre Emmanuel & NDJOGUI Thomas-Eric 721-742
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.45>
- 46. Défis et perspectives de formation des femmes dans les instituts
éducatifs du Département de Botro (Côte d'Ivoire)**
Maxime YAPI..... 743-757
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.46>
- 47. Polarisation urbaine des nuisances environnementales.
Les bruits et les odeurs dans le Grand-Libreville (Gabon)**
Jean-Kevin Aimé TSIBA..... 758-779
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.47>
- 48. Vulnérabilité des quartiers urbains face aux risques d'érosion
à Dikodougou (Côte d'Ivoire)**
SORO Seydou Kadodjomon..... 780-792
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.48>

- 49. The Bororo community: From the Decline of Pastoralism to the Challenges of Socio-economic Reintegration**
Sylvain TCHAGUI & Umaru HASSAN BUBA..... 793-809
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.49>
- 50. Activités artisanales et crise de l'assainissement urbain à Dimbokro (Centre de la Côte d'Ivoire)**
N'guessan Arsène KOUADIO & Akissi Ketsia KOIDJO..... 810-825
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.50>

Philosophie

- 51. La crise identitaire et l'apport de solution cartésienne pour la valorisation du droit humanitaire**
Kouassi Luc N'GOTTA..... 826-842
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.51>
- 52. Gouvernance des ressources naturelles et conflits intercommunautaires au Tchad : cas des conflits agriculteurs-éleveurs dans la sous-préfecture de Bologo/Tandjile-ouest**
OLAME HOUMINA Patrice..... 843-860
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.52>
- 53. Penser l'IA comme science auxiliaire en médecine avec Claude Bernard**
Tiasvi Yao Raoul AGBAVON..... 861-873
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.53>
- 54. La politique de l'équilibre régional au Cameroun : peut-on sortir de la controverse ?**
Gilbert Hippolyte MBENDA TOUM..... 874-892
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.54>
- 55. Parole de l'Être comme authenticité ek-sistentielle du Da-sein**
Yao Wilfried N'GUESSAN..... 893-910
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.55>
- 56. Travail, identité et reconnaissance dans la société de l'automatisation**
Bi Naga Landry BOTTY..... 911-918
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.56>
- 57. Orpaillage artisanal et migrations en Afrique : entre quête existentielle, crise écologique et exigence écosophique**
Méfègbé MÉITÉ..... 919-932
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.57>
- 58. Hobbes et les crises foncières en Afrique : cas de la Côte d'Ivoire**
Kouadio Louis N'GUESSAN..... 933-948
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.58>
- 59. De l'évidence à la pluralité : l'avènement des géométries non-euclidiennes comme rupture épistémologique**
Moctarou BALDÉ..... 949-961
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.59>

- 60. Architecture et urbanisme de l'Égypte pharaonique :
modèles du développement durable pour la Côte d'Ivoire**
Konan Lazard KOUADIO..... 962-977
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.60>
- 61. La liberté de philosopher à l'épreuve de la religion :
l'exemple de Fichte et Forber**
Julien YABRE..... 978-991
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.61>
- Anthropologie et sociologie**
- 62. Conservation of vegetated green spaces in the municipality
of Ouagadougou by 2050**
Roséline KAMBOULÉ, Pounyala Awa OUOBA &
Kpemame DJANKARI..... 992-1005
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.62>
- 63. Analyse du fonctionnement des structures socio-éducatives
en mode décentralisé dans le cercle de Bougouni/Mali**
Youssef Kolon COULIBALY..... 1006-1020
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.63>
- 64. Usages sociaux des MILDA et bien-être des populations dans les
communautés rurales de côte d'ivoire : cas des populations de Djébonoua**
Kouakou Luc N'GOTTA & Koffi Dermane KOUAKOU..... 1021-1031
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.64>
- 65. « Travail des enfants dans le transport routier à Daloa :
cas des minibus » Centre-ouest Côte d'Ivoire**
Nawan Issouf OUATTARA & Issiaka KONE 1032-1047
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.65>
- 66. Propagation des discours haineux et éducation aux médias :
Responsabilité individuelle face au tribalisme et à
la cohésion sociale au Cameroun**
Paulette Mappi Dzukou..... 1048-1074
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.66>
- 67. L'accès par l'exception : Modélisation du processus de sécurisation
foncière des femmes en milieu rural ivoirien**
Walo Monique GRAH Epouse SARAKA..... 1075-1092
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.67>
- 68. Gouvernance informelle et expérience des usagers
face à l'absentéisme administratif dans le Gbêkê**
Zanga Aboudramane TOURÉ..... 1093-1107
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.68>
- 69. Savoirs endogènes, techniques innovantes et gestion des pathologies
du cacao : cas de Téapleu (ouest de la Côte d'Ivoire)**
Siaky Motihé KAMARA..... 1108-1125
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.69>

- 70. Assainissement productif et développement rural : analyse sociologique des enjeux économiques et environnementaux à Bouaflé**
 Jeannine Tchely GAUZE & YAPI Ellélé Aimé Marius..... 1126-1138
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.70>
- 71. Réseaux relationnels et recours maternels aux soins des enfants malnutris à Bouna (Côte d'Ivoire)**
 Kouassi Serge KOUADIO & Aka N'zi Jean-Vincent KOUA..... 1139-1151
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.71>
- 72. Violences sexuelles en Centrafrique : disparités sanitaires territoriales et résilience des survivantes**
 Kassinabin Diakaridia Frédéric SILUE & Aka N'zi Jean-Vincent KOUA...1152-1162
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.72>
- 73. Résistances et adaptations en contexte précaire : logiques de l'auto-emploi des jeunes conducteurs de taxis-motos à Bangui**
 Hyacinthe Anicet BEKPA..... 1163-1179
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.73>

Psychologie

- 74. Épisodes suicidaires en milieu universitaire : causes motivationnelles et stratégies de résilience chez un échantillon de huit étudiants de l'Université Félix Houphouët-Boigny**
 Kinanya Donatien TOURE, BA Néné TRAORE,
 KONE née YEO Lokotianwa Sali & Grace Daniella AMAKON..... 1180-1201
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.74>

Criminologie

- 75. Enjeux de pouvoir et Gestion de risques miniers dans la carrière de Kalukuluku, à Lubumbashi**
 MULUNDA TSHIEYA Lucien..... 1202-1217
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.75>

Science de l'éducation

- 76. Manifestations de la pédagogie active dans les pratiques ordinaires des enseignants en classe de géographie**
 Mamadou THIARE & Ismaila MBODJI..... 1218-1236
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.76>
- 77. Jeux sérieux et humanité numérique : Vers une éducation contextualisée en Afrique**
 THIAM Aboubekr, MAIGA Alhoudourou,
 DIOP Alassane & HOTTE Richard..... 1237-1252
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.77>
- 78. Les obstacles de l'introduction des langues nationales dans le système éducatif formel au Tchad »**
 Ali Moussa & Ousmane Hassane Ousmane..... 1253-1270
 Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.78>

- 79. Approche inclusive et différenciation pédagogique pour les apprenants de l'école primaire burkinabè présentant un bégaiement**
Dasmané MOGMENGA, Oumou DIALLO &
Wenkuuni Désiré POUDIOUGO..... 1271-1284
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.79>

Sciences juridiques et politiques

- 80. Les dynamiques des migrations climatiques en Afrique**
Saad CHAFIK..... 1285-1303
Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.80>

Résistances et adaptations en contexte précaire : logiques de l'auto-emploi des jeunes conducteurs de taxis-motos à Bangui

Hyacinthe Anicet BEKPA
*Enseignant-chercheur,
Département des Sciences Sociales,
Université de Bangui,
République centrafricaine,
Email : bekpah@yahoo.fr*

Date de soumission : 10-02-2026

Date de publication : 30-06-2026

Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i3.73>

Résumé

À Bangui, la mobilité urbaine reste fortement limitée par l'insuffisance des transports publics et la précarité économique des jeunes. Face à ces contraintes, l'auto-emploi dans le secteur informel, notamment via les taxis-motos, apparaît comme une stratégie essentielle de survie et d'insertion professionnelle. Cette étude examine les logiques d'adaptation et de résistance développées par ces jeunes conducteurs confrontés à des difficultés économiques et sociales multiples. La problématique centrale explore comment l'auto-emploi permet de concilier besoins économiques immédiats et aspirations à une reconnaissance sociale. Une méthodologie qualitative a été adoptée : entretiens semi-directifs avec une trentaine de conducteurs et observations participantes dans différents quartiers de Bangui. Les résultats montrent que les conducteurs élaborent des stratégies flexibles, telles que l'organisation informelle des circuits, la mutualisation des ressources et l'innovation dans les services offerts. Ces pratiques reflètent à la fois une résilience face à la vulnérabilité économique et une autonomie relative face aux contraintes institutionnelles et réglementaires. Au-delà de l'activité économique, elles participent également à la construction d'un capital social et d'un statut identitaire dans un espace urbain marqué par la précarité.

Mots clés : Résistances, adaptations, logiques de l'auto-emploi, taxis moto, jeunes conducteurs.

Resistance and adaptation in a precarious context : Self-employment logics among young motorcycle taxi drivers in Bangui

Abstract

In Bangui, urban mobility is strongly constrained by the limited availability of public transport and the economic vulnerability of young people. In this context, self-employment in the informal sector—particularly through motorcycle taxis—has become an important strategy for survival and labor market insertion. This study examines the forms of adaptation and resistance developed by young motorcycle taxi drivers facing multiple economic and social constraints. The central research question explores how self-employment enables these young actors to reconcile immediate economic needs with aspirations for social recognition. A qualitative methodology was adopted, combining semi-structured interviews with around thirty drivers and participant observation conducted in several neighborhoods of Bangui. The findings reveal that drivers develop flexible strategies such as the informal organization of routes, resource sharing, and innovation in the services offered to customers. These practices reflect both resilience in the face of economic vulnerability and a certain degree of autonomy from

institutional and regulatory constraints. Beyond their economic function, these dynamics also contribute to the construction of social capital and identity status within an urban environment marked by precariousness.

Keywords : Resistance, adaptation, self-employment logics, motorcycle taxis, young motorcycle taxi drivers

Introduction

La plupart des pays en développement ne sont pas capables de créer des conditions d'emploi durable à leur population. Dans ces pays, l'accès des jeunes au marché d'emploi se pose avec acuité. Et cela s'explique par un faible niveau de formation professionnelle, combiné avec la montée de la déperdition scolaire. Ces phénomènes s'observent en République centrafricaine (RCA) qui, après de multiples crises militaro-politiques, a vu son marché d'emploi se détériorer. Le principal employeur en RCA, c'est l'État. Cependant, « la faible adéquation entre la formation (en qualité et certainement en types de formations spécialisées) et l'emploi (en quantité et niveau de qualification) conduit à exacerber les situations de chômage et de sous-emploi pour ceux qui font les études les plus longues » (Mossoa, 2015 :29).

Aussi, convient-il de souligner que les industries centrafricaines sont fragiles, et sont incapables de créer des opportunités d'emploi des jeunes. Leur fragilité s'explique par de cas de vandalisme dont elles font souvent l'objet en période des turbulences sociopolitiques que le pays a connues. Un exemple frappant est celui de certaines entreprises pourvoyeuses d'emplois et qui ont vu leurs actifs vandalisés lors de la dernière crise de 2013 : « l'année 2013 a vu les quelques entreprises ayant encore une activité perdre la quasi-totalité de leurs capacités de production et de gestion. » (Niewiadowski, 2014 :43). Ainsi, les jeunes centrafricains sont en première ligne dans la précarisation de l'emploi, les bas salaires et la discontinuité des revenus qui l'accompagne. Les entrants sur le marché du travail connaissent systématiquement les petits boulots et le chômage. Dans ce contexte, le secteur informel se développe pratiquement partout. Ce secteur « domine le marché du travail et absorbe une main d'œuvre importante des jeunes employés en 2019 avec des emplois précaires et mal rémunérés. » (PNUD, 2024:27). Ce secteur offre des opportunités de l'auto-emploi même s'il est caractérisé par son instabilité, sa précarité et le faible niveau du revenu qu'il génère (Banerjee et Duflo, 2007). Le Bureau International du Travail (2013 : 23) reconnaît que ce secteur est la « source majeure, voire la source principale d'emplois dans de nombreux pays, où ce secteur se compose de travailleurs indépendants ou de petites entreprises, sans structure formelle ni organisation du capital, et d'emplois occasionnels ». C'est d'ailleurs dans ce secteur que l'on retrouve la plupart des petites entreprises. En République centrafricaine, les activités informelles tournent autour de

l'artisanat, des petits commerces, des ateliers de couture, de menuiserie, de fabrication d'ustensile de cuisine, de la restauration rapide, des activités de taxi-moto.

En effet, Bangui capital de la RCA, n'est pas épargné par ce problème de chômage qui limite l'insertion professionnelle des jeunes. Malgré les efforts déployés par l'État à travers la formation professionnelle proposé par l'Agence Centrafricaine pour la Formation Professionnelle et l'Emploi, l'offre d'emploi est en deçà des attentes et entraînant par voie de conséquence, une dégradation du marché de travail. Dans ce contexte de précarité, l'économie informelle apparait comme un espace privilégié d'adaptation et de survie. Parmi les activités qui structurent ce secteur, le taxi-moto s'est imposé au cours de la dernière décennie comme une alternative à l'absence d'opportunités économiques et à l'effondrement des transports publics. L'essor de cette pratique traduit plus qu'une simple quête de revenus : il révèle des logiques sociales et politiques profondes. En effet, les jeunes conducteurs de taxis-motos mobilisent des réseaux de solidarité, des stratégies de débrouille et des formes d'organisation qui leur permettent non seulement de s'insérer dans la vie économique urbaine, mais aussi de résister, à leur manière, à l'exclusion sociale et au désengagement de l'État. Leur expérience illustre la capacité des populations précarisées à inventer des réponses aux défaillances institutionnelles, tout en négociant un rapport ambivalent avec les autorités nationales.

Le phénomène de taxi-moto a émergé dans un contexte où la ville de Bangui avait enregistré des cas de vol de voitures et la fermeture de l'unique société de transports dénommée Société Nationale de Transport urbain (SONATU) suite aux crises récurrents que le pays a connu. Aussi, l'urbanisation rapide de Bangui et la défaillance des transports publics (taxis et mini-bus) ainsi que l'état dégradé des infrastructures (routes en mauvais état, surtout en périphérie) ont créé un vide que les taxis-motos comblent efficacement. Ces crises et dysfonctionnements de l'espace urbain ont provoqué dégradation du secteur du transport urbain ; ce qui constitue un facteur de l'émergence de ce phénomène. Le taxi-moto est aussi générateur d'autres emplois indirects tels que l'atelier de pneumatique, le montage de moto à partir des pièces détachées, la vente des pièces de rechange, la décoration, la mécanique, la vente des lubrifiants, les laveries, etc. Cette activité, non seulement permet de résoudre la question de mobilité urbaine dans la ville Bangui qui a subi une forte pression démographique, mais aussi de résorber le chômage endémique des jeunes, en dépit des risques qu'elle représente. Le métier de taxi-moto, même s'il est méconnu des statistiques nationales, génère de l'emploi précaire soumis constamment aux accidents de circulation et aux tracasseries policières. Cette activité est beaucoup plus exercée par des jeunes défavorisés qui combinent école et travail et les couches sociales sans

perspective d'emploi. Avec un taux de chômage d'environ 82% en milieu jeune (Banque Africaine de Développement, 2024), le nombre de jeunes qui exercent ce métier ne cesse d'augmenter.

Dès lors, une interrogation centrale se pose : quelles sont les logiques économiques, sociales et politiques qui structurent l'auto-emploi des jeunes conducteurs de taxis-motos à Bangui, et comme celles-ci traduisent-elles à la fois des stratégies de survie, des formes d'adaptation et des modalités implicites de contestation face aux contraintes sociopolitiques ? L'hypothèse qui structure cette réflexion postule que l'auto-emploi des jeunes conducteurs de taxis-motos à Bangui ne constitue pas seulement une stratégie économique de survie face au chômage et à la précarité, mais s'inscrit également dans une logique sociale de reconnaissance et dans une logique politique d'autonomie, traduisant ainsi une forme implicite de contestation des modèles dominants d'intégration professionnelle et de régulation étatique.

1. Méthodes et matériaux

La démarche méthodologique utilisée dans le cadre de cette étude mobilise les outils de collecte des données qualitatives suivants : la recherche documentaire, l'observation participante et les entretiens semi-directif. Concrètement, la recherche documentaire a permis de passer en revue quelques ouvrages et articles scientifiques en rapport avec l'objet de cette étude. L'observation participante a consisté à une immersion dans les gars de rassemblement des mototaxis et suivi de trajets. Cette technique a permis de collecter des données significatives en lien avec la pratique de la conduite de taxi-moto. Les entretiens semi-directifs ont été organisés pour collecter les données auprès de 50 acteurs de ce secteur d'activité et sont repartis comme suit : 30 conducteurs de taxi-moto sur les points de stationnement précisément au rondpoint Marabéna, au marché combattant et au pk 12. Les 20 autres acteurs sont constitués des responsables du syndicat de mototaxis, les usagers et les responsables municipaux.

1.1. Cadre théorique de l'étude

L'étude sur les logiques de l'auto-emploi des jeunes conducteurs des taxi-moto dans la ville de Bangui s'inscrit dans une approche sociologique qui articule trois perspectives complémentaires : la sociologie de l'informalité, la théorie du capital social, et les théories critiques de la jeunesse en contexte postcolonial. Ces cadres permettent de comprendre non seulement les conditions objectives de l'activité, mais aussi les logiques subjectives et symboliques qui la structurent.

1.2. La sociologie de l'informalité

Inspirée des travaux d'A. Portes (1994) et K. Hart (1973), cette approche permet de penser le travail informel non pas comme un simple résidu d'un système formel défaillant, mais comme un espace économique autonome, structuré par ses propres règles et ses propres formes de rationalité. Dans ce cadre, le taxi-moto peut être analysé comme une activité économique à la fois marginale et fonctionnelle, qui supplée l'absence d'emploi formel et s'adapte aux contraintes locales.

Selon Portes, l'informalité combine trois dimensions :

- Une logique de survie dans les contextes de crise ;
- Une logiques entrepreneuriale fondée sur l'autonomie et adaptation ;
- Une logique d'illégalité tolérée, en raison de la permissivité institutionnelle ou du vide juridique.

Dans le cas de Bangui, ces dimensions sont visibles dans les pratiques de contournement (absence de permis, non-paiement de taxes), mais aussi dans la structuration de réseaux d'acteurs à la marge de l'État.

1.3. La théorie du capital social

La théorie du capital social (Bourdieu, 1980 ; Putnam, 1995) offre une grille de lecture pertinente pour comprendre les relations de solidarité, de confiance et de réciprocité au sein des groupes de mototaxis. Ces jeunes, souvent exclus des dispositifs étatiques et du marché de l'emploi, développement des formes alternatives de cohésion et d'organisation autour de leur activité.

Dans une perspective bourdieusienne, le capital social est un ensemble de ressources mobilisables à travers les réseaux d'appartenance. Ainsi, les conducteurs de taxis-motos de Bangui créent ou intègrent :

- Des réseaux informels d'entraide (réparation, protection mutuelle, partage d'informations) ;
- Des groupements ou syndicats de fait, qui régulent l'accès aux gares, aux clients, et gèrent les conflits internes ;
- Une sociabilité professionnelle, marquée par des codes, des normes implicites et une culture partagée.

Cette capacité à mobiliser des ressources collectives dans un univers précaire constitue une forme de capital social de substitution.

1.4. Les théories critiques de jeunesse et la notion de “waithood”

Les travaux d’Achille Mbembe (2000), Alcinda Honwana (2005) ont mis en lumière la situation des jeunes en Afrique dans des contextes de post-colonialité et de désengagement de l’État. Loin de l’image du jeune en transition vers l’âge adulte selon les normes occidentales (éducation, emploi, mariage), la jeunesse africaine urbaine est souvent marquée par l’attente, la débrouille et la fragmentation.

Honwana développe le concept de waithood, cette période d’attente prolongée où les jeunes n’accèdent ni à l’emploi stable, ni à l’autonomie familiale ou sociale. Dans ce cadre, le taxi-moto devient :

- Une stratégie de transition face à une insertion formelle impossible ;
- Une forme de résistance face aux attentes institutionnelles ;
- Un espace d’intervention identitaire, où se construisent des subjectivités et des formes alternatives de citoyenneté.

Les jeunes conducteurs de taxi-moto, bien qu’exclus du système économique formel, refusent de rester inactifs : ils s’auto-affirment comme “travailleurs”, comme figures visibles de l’espace public urbain, et parfois même comme vecteurs de sécurité et de mobilité. Ce cadre théorique permet de penser le phénomène de taxi-moto à Bangui dans toute sa complexité :

- Comme un mode d’intégration d’adaptation économique informelle, fonctionnel et socialement reconnu ;
- Comme un réseau de solidarité de substitution dans un contexte d’abandon institutionnel ;
- Comme une stratégie d’émancipation juvénile, entre survie et affirmation d’un rôle social.

2. Résultats

L’analyse des données recueillies met en évidence quatre logiques majeures qui structurent l’engagement des jeunes dans le secteur du taxi-moto : une logique économique de survie et de subsistance, une logique sociale de reconnaissance et d’insertion, une logique de résilience et adaptation en contexte précaire, et une logique politique d’autonomie et de contestation implicite.

2.1. Une logique économique de survie et de subsistance

Dans un contexte marqué par le chômage de masse, la faiblesse des opportunités d’emploi formel et la précarité économique généralisée, de nombreux jeunes de Bangui se tournent vers

l'activité de taxi-moto comme solution de survie immédiate. Cette logique se traduit par plusieurs dimensions :

2.1.1. Accès rapide à une source de revenu

Contrairement à d'autres formes d'emploi ou entrepreneuriat qui exigent un capital de départ, des qualifications formelles ou des délais d'attente (procédure de recrutement, formation, financement, etc.), le taxi-moto permet de « gagner de l'argent dès le premier jour d'activité », souvent sans démarches administratives complexes. Cette dimension est particulièrement cruciale dans un environnement où la pression économique est quotidienne : besoins alimentaires, loyers, soins de santé, scolarisation des enfants ou des frères et sœurs, etc. Pour de nombreux jeunes, l'urgence de « faire vivre la famille » ou simplement de survivre à la journée rend les choix professionnels essentiellement dictés par la rapidité et la régularité des gains. En quelques jours, un conducteur peut générer un revenu journalier moyen compris entre 3 000 à 5000 FCA, selon la zone, l'heure et le nombre de clients. Bien que modeste et aléatoire, ce revenu offre une certaine forme de liquidité immédiate, introuvable dans d'autres secteurs.

Par ailleurs, les systèmes de location-vente (ou crédit) permettent de contourner l'obstacle du capital initial : un jeune peut débiter sans posséder sa propre moto, en versant une somme quotidienne ou hebdomadaire à un propriétaire, avec la promesse de devenir propriétaire à terme. Cette accessibilité renforce encore l'attrait de l'activité pour ceux qui n'ont ni capital, ni appui familial ou institutionnel.

En somme, le taxi-moto est moins perçu comme une carrière que comme un levier de survie économique immédiat, dans un contexte où tout retard dans la génération de revenus peut avoir des conséquences dramatiques. Cette immédiateté du gain, bien qu'attachée à des conditions précaires, justifie en grande partie l'engagement massif des jeunes pour cette activité.

2.1.2. Absence d'alternatives viables

En effet, l'économie informelle en RCA, particulièrement dans la capitale Bangui, n'offre que très peu d'emplois accessibles aux jeunes. La faiblesse d'investissement privé, la destruction de l'appareil productif par les crises politico-militaires, et la réduction de l'emploi public ont contribué à assécher le marché du travail formel. L'absence d'alternatives viables au taxi-moto révèle une crise structurelle de l'insertion socioéconomique des jeunes à Bangui. Elle témoigne un déficit global de l'État en matière de politique de jeunesse, de développement urbain, et de diversification économique. Le recours massif à cette activité par défaut ne fait que masquer les fractures profondes du système social et économique centrafricain. Pour une grande majorité de ces jeunes, l'auto-emploi par le taxi-moto n'est pas un choix de vocation mais une stratégie

par défaut, face à l'accès difficile au marché du travail formel, à l'absence de structures de formation professionnelle efficaces et au manque d'accès au crédit. Dans ce contexte, le secteur du transport urbain, en particulier le taxi-moto a connu un développement fulgurant au cours de la dernière décennie. L'activité s'est imposée comme une véritable bouée de sauvetage économique accessible pour une jeunesse nombreuse, souvent sans capital de départ ni formation professionnelle reconnue. Témoignage marquant d'un jeune exerçant cette activité : « moi j'ai été à l'école... je m'y vais plus à cause du manque d'aide... j'étais déserteur. Et lorsque les taxis-motos sont arrivés, je m'y suis intéressé ».

2.1.3. Logique de court terme

L'activité de taxi-moto à Bangui s'inscrit largement dans une logique à court terme, caractéristique d'une jeunesse urbaine confrontée à l'urgence économique et à l'absence de perspectives durables. Cette logique, fondée sur la recherche de revenus immédiats, découle d'un environnement instable marqué par un chômage de masse, l'effondrement du secteur formel, l'insuffisance des politiques d'insertion, et une insécurité chronique. Les jeunes s'orientent ainsi vers une activité facilement accessible, peu exigeante en capital de départ, et capable de générer des gains quotidiens, même modestes.

Cette approche court-termiste ne résulte pas d'un manque d'ambition, mais plutôt d'une stratégie de survie dans un contexte où l'avenir est incertain et difficilement maîtrisable. L'incapacité à se projeter dans le long terme par manque de moyens, d'opportunités ou de stabilité pousse les jeunes à privilégier une économie de l'instant, centrée sur la satisfaction des besoins immédiats. Cette logique à court terme révèle un double enjeu : elle reflète la précarité systémique dans laquelle évolue une grande partie de la jeunesse urbaine centrafricaine, tout en soulignant les limites d'une insertion fondée exclusivement sur des solutions informelles et non régulées. Rompre avec cette dynamique supposerait la mise en place de dispositifs favorisant la formation, l'encadrement, la sécurisation et la structuration possessive de ce secteur d'auto-emploi.

L'activité est principalement envisagée comme moyen de « tenir » face aux contraintes du quotidien (payer de nourriture, le logement, soutenir la famille). Peu de conducteurs parviennent à constituer une véritable épargne ou à transformer cette activité en projet durable, ce qui témoigne du caractère essentiellement palliatif et conjoncturel de ce type d'auto-emploi.

2.1.4. Stratégies de débrouillardise

Les conducteurs adoptent des pratiques de contournement pour maximiser leurs revenus (allongement du temps de travail, transport clandestin de marchandises, circulation à des heures

tardives malgré l'insécurité). Ces tactiques renforcent l'idée que leur activité est guidée avant tout par une recherche de subsistance immédiate, parfois au détriment de leur santé ou sécurité.

Somme toute, cette logique de survie et de subsistance traduit l'incapacité de l'État et des structures économiques à offrir aux jeunes des perspectives stables d'insertion. Elle met en évidence la manière dont l'auto-emploi des conducteurs de taxi-moto constitue une économie de la précarité, où l'objectif central n'est pas tant l'accumulation de capital que la satisfaction des besoins vitaux au jour le jour.

2.2. Une logique sociale de reconnaissance et d'insertion

Au-delà de la recherche d'un revenu quotidien, l'auto-emploi par le biais du taxi-moto constitue pour les jeunes de Bangui une voie de reconnaissance sociale et une porte d'insertion dans des contextes marqués par l'exclusion économique et politique. Beaucoup de conducteurs rencontrés soulignent que le fait d'exercer une activité visible, d'être présents dans l'espace public et d'assurer un service utile à la population, leur procure une certaine légitimité et un sentiment d'appartenance à la communauté urbaine.

Mais au-delà de la simple survie, ces jeunes revendiquent parfois leur activité comme un choix stratégique : être « son propre patron », éviter les humiliations liées au salariat informel (domestique, petits métiers subalternes), et surtout accéder à une forme de reconnaissance sociale minimale, en étant perçus comme utiles, actifs et indépendants : « quand tu travailles avec ta moto, tu ne dépends de personne. Même si tu gagnes peu, c'est toi qui décides. »

Cette logique sociale s'exprime d'abord par la valorisation de l'effort individuel : dans un contexte où le chômage est massif et où les opportunités d'emploi sont rares, le fait de « se débrouiller » par soi-même est perçu comme une preuve de responsabilité et de dignité. Le taxi-moto devient ainsi un support identitaire qui distingue les jeunes travailleurs de ceux considérés comme « oisifs » ou « déviants ».

Ensuite, l'activité favorise une insertion relationnelle : les conducteurs de taxis-motos développent des réseaux de clients réguliers, établissent des relations de confiance avec des commerçants, étudiants, fonctionnaires ou habitants de quartiers périphériques, et construisent des formes de sociabilité professionnelle au sein de leurs associations ou syndicats informels. Cette densification des liens sociaux participe à leur intégration dans le tissu urbain.

Enfin, cette logique sociale joue un rôle dans la construction d'une image positive de la jeunesse. Les jeunes, souvent stigmatisés comme des facteurs de troubles ou des acteurs de violences urbaines, trouvent dans l'activité de taxi-moto un moyen de montrer leur utilité

sociale. Loin d'être seulement une stratégie de survie, l'auto-emploi devient une plateforme de visibilité sociale et d'insertion symbolique. Ainsi, la logique sociale de reconnaissance et d'insertion contribue à transformer les taxis-motos en une arène d'intégration et de dignité pour une jeunesse en quête de statut et de respectabilité dans la société centrafricaine contemporaine.

2.3. Une logique de résilience et adaptation en contexte précaire

L'analyse des conditions de travail des jeunes conducteurs de taxi-moto à Bangui révèle une précarité diffuse, qui ne se limite pas à la seule question des revenus. Elle est à la fois économique, sociale, institutionnelle, et physique. Ces différentes dimensions de la précarité s'entrecroisent et participent à fragiliser durablement ces jeunes travailleurs, en les maintenant dans un cycle de vulnérabilité et de survie permanente.

Le premier aspect de cette précarité réside dans l'irrégularité et l'insuffisance des gains journaliers. La majorité des conducteurs doivent reverser une part importante de leur recette quotidienne (entre 2000 et 3500 FCFA) au propriétaire de la moto. Le reste sert à couvrir le carburant, l'entretien, la nourriture et parfois des obligations familiales. Il en résulte un revenu net moyen souvent inférieur à 3000 FCFA/jour, très en deçà du seuil de pauvreté. Ce constat se vérifie à travers le témoignage d'un enquêté : « parfois je roule toute la journée et je ne gagne que 2000 francs après les dépenses. Et si je tombe malade ? ». Cette instabilité rend toute projection à long terme difficile : peu peuvent épargner ou investir, et certains s'endettent pour survivre entre deux journées de travail peu fructueuses.

La mobilité urbaine à Bangui est marquée aussi par un fort niveau d'insécurité routière. En l'absence de formation formelle à la conduite et de code de circulation respecté, les accidents sont fréquents. De plus, le mauvais état des routes et la surcharge aggravent ces risques. Les conducteurs sont également exposés à :

- Des agressions de nuit surtout dans des zones peu sécurisées ;
- Des arnaques ou vols de la part de clients malveillants ;
- Des conflits avec les forces de l'ordre ou des gangs.

Les jeunes conducteurs de taxi-moto n'ont aucun contrat de travail, ni couverture sociale. En cas de maladie, d'accident ou de décès, aucune institution ne garantit leur protection. La plupart dépendent de la solidarité familiale ou de collectes spontanées entre collègues : « quand un frère motard tombe, on fait une cotisation à la gare. Mais ce n'est pas toujours suffisant ». Il n'existe pas non plus de cotisation pour la retraite ou d'accès à l'assurance santé. Cela crée une insécurité sociale chronique, où chaque jour de non-travail devient une menace directe pour la substance.

Plusieurs jeunes dénoncent le comportement des policiers et gendarmes, qui multiplient les contrôles et amendes arbitraires. Les motos sont parfois confisquées sans véritables motif, puis restituées contre une somme d'argent. Le défaut de papiers officiels (permis de conduire, assurance, carte grise) est fréquent, mais souvent lié au coût élevé et au manque de clarté dans les démarches administratives. Cette situation alimente un sentiment d'injustice et d'impuissance chez les jeunes conducteurs.

La précarité vécue par les jeunes conducteurs de taxi-moto est globale et multidimensionnelle. Elle reflète l'absence d'un cadre étatique de régulation du secteur, mais aussi la marginalisation plus large de la jeunesse urbaine dans les dynamiques économiques et sociales. Cependant, malgré cette précarité structurelle et des conditions de travail particulièrement rudes, les jeunes conducteurs de taxi-moto de Bangui ne se définissent pas uniquement par la souffrance ou l'exclusion. L'enquête met en lumière leur capacité à résister, à se projeter dans l'avenir, mais aussi à construire des formes alternatives de reconnaissance sociale, en dehors des circuits formels d'emploi. Leur insertion par le biais du taxi-moto ne représente pas simplement un refus économique, mais aussi un espace d'existence et de dignité sociale.

Face à la précarité et à l'insécurité, ces jeunes mobilisent une intelligence sociale quotidienne, combinant savoir-faire technique, stratégies de débrouille, réseaux de solidarité. La gestion autonome des gares, les mécanismes de rotation, les règles informelles de régulation, ou encore les collectes solidaires en cas d'accident, illustrent une forme de résilience collective, ancrée dans une économie informelle mais socialement structurée. Contrairement aux représentations sociales qui associent souvent les jeunes conducteurs de taxi-moto à une population sans ambition, beaucoup expriment des projets personnels, des rêves de stabilité et de mobilité sociale :

- Acheter leur propre moto pour sortir de location ;
- Epargner pour lancer un commerce ou un petit atelier ;
- Poursuivre ou reprendre des études, même de façon informelle ;
- Etre un soutien économique pour leur famille et gagner le respect du voisinage.

Cette projection dans l'avenir, bien que fragilisée, révèle un souci d'émancipation et une volonté de transformer leur condition actuelle. En l'absence d'intégration dans le marché formel de l'emploi ou dans les structures publiques, les jeunes conducteurs investissent leur travail d'un fort sens identitaire et symbolique. Etre conducteur de taxi-moto, c'est souvent mieux que « ne rien faire » ou « voler », et cela permet de revendiquer une certaine utilité sociale dans la ville. Certains s'érigent en modèles de responsabilité au sein de leur famille, d'autres en « petits

entrepreneurs ». Le gilet, les accessoires personnalisés, les surnoms affichés sur les motos, les codes de conduite en gare : tous ces éléments participent à la construction d'un statut social, certes fragile, mais reconnu dans certains quartiers.

En marge de l'État, ces jeunes développent des formes alternatives de citoyenneté urbaine. En assurant une mobilité quotidienne indispensable, en contribuant à la vie économique des quartiers populaires, ou en s'impliquant dans la gestion des conflits locaux (discussions en gare, médiation entre jeunes et anciens), ils participent activement à la vie sociale de la ville. Cette contribution reste cependant largement invisibilisée par les politiques publiques, qui les perçoivent surtout comme une source d'insécurité ou de désordre. D'où un besoin croissant de reconnaissance institutionnelle et de valorisation de leur rôle dans l'économie urbaine.

Les jeunes conducteurs de taxi-moto de Bangui ne se réduisent pas à leur condition de précarité. Ils incarnent une jeunesse urbaine qui résiste, invente, s'organise et rêve, malgré des contraintes structurelles lourdes. Leur trajectoire d'auto-emploi, marquée par la débrouille, la résilience et la recherche d'autonomie, mérite une lecture attentive pour penser autrement les politiques d'insertion et de régulation économique en milieu urbain.

2.4. Logique politique d'autonomie et de contestation implicite

Au-delà des considérations économiques, l'auto-emploi dans le secteur des taxi-moto à Bangui traduit également une logique politique sous-jacente, souvent implicite, mais néanmoins significative. Les jeunes conducteurs expriment, à travers leur choix d'activité, une volonté d'émancipation vis-à-vis d'un État perçu comme absent, inefficace ou clientéliste, et d'un marché du travail fortement verrouillé par les réseaux de patronage.

Cette quête d'autonomie ne se fonde pas toujours sous forme d'un discours revendicatif explicite. Elle se manifeste plutôt dans les pratiques quotidiennes : refus de dépendre d'un emploi public rare et précarisé, rejet des hiérarchies traditionnelles du salariat, affirmation d'une identité collective de « jeune débrouillards » capable de s'auto-organiser. Cette logique d'autonomie s'accompagne d'une contestation implicite de l'ordre social et institutionnel existant. Les conducteurs de taxis-motos contestent de facto la légitimité d'un système qui marginalise leur génération, en développant des alternatives économiques et sociales en dehors du cadre officiel.

De plus, l'activité devient un espace où s'élaborent de nouvelles formes de citoyenneté et de visibilité politique. Par leur présence massive dans les rues de Bangui, par leur capacité à se mobiliser collectivement en cas de répression policière ou de hausse des taxes municipales, les

jeunes conducteurs construisent un rapport conflictuel mais aussi stratégique avec les autorités locales. Sans constituer un mouvement social structuré, leur dynamique d'auto-emploi peut être interprétée comme une manière subtile de résistance, où l'économie informelle devient une arme silencieuse face aux promesses non tenues des élites politiques.

Ainsi, la logique politique de l'auto-emploi des taxis-motos articule à la fois autonomie individuelle, construction d'un pouvoir collectif de négociation, et contestation implicite de l'ordre établi, contribuant à redessiner les frontières entre économie informelle, citoyenneté et politique dans la capitale centrafricaine.

3. Discussion

L'analyse des trajectoires et des pratiques des jeunes conducteurs de taxi-moto dans la ville de Bangui met en lumière une jeunesse confrontée à des impasses structurelles, mais capable de réinventer des formes d'insertion économique et sociales dans un contexte urbain dominé par l'informalité. Loin de l'image stigmatisante qui les associe à l'illégalité, à la déviance ou à la marginalité, ces jeunes développent des logiques d'auto-emploi construites à la fois dans la contrainte et dans la créativité. Les résultats de l'étude mettent en évidence que l'auto-emploi des jeunes conducteurs de taxis-motos à Bangui dépasse la simple logique économique. Il constitue un espace hybride de pratiques sociales et politiques, où s'articule survie, solidarité et contestation.

3.1. Logiques sociales et capital social

L'activité de taxi-moto illustre comment les jeunes mobilisent leurs réseaux sociaux et familiaux pour accéder aux ressources nécessaires, partager les risques et apprendre le métier. Ces pratiques confirment les analyses de Bourdieu (1980) sur le capital social : les relations et solidarités créées dans le cadre du taxi-moto deviennent des ressources stratégiques permettant d'affronter la précarité et de renforcer la position sociale. L'auto-emploi apparaît ainsi comme un instrument d'intégration sociale et de construction identitaire dans un contexte urbain marqué par l'exclusion.

Les logiques sociales révèlent que l'auto-emploi est une forme de résistance à l'exclusion. Les jeunes conducteurs redéfinissent les normes de réussite dans une société où l'accès à l'emploi public ou formel est limité. Dans ce sens, le taxi-moto devient un espace de socialisation et d'insertion, renforçant des solidarités horizontales qui pallient l'absence de politiques publiques inclusives. Ces dynamiques confirment l'importance du capital social dans la structuration de l'économie informelle.

3.2. Formes de résistance et contestation silencieuse

L'activité des taxis-motos illustre la complexité des relations entre l'État et les jeunes urbains. La régulation de ce secteur est marquée par l'ambiguïté : toléré comme solution au chômage et à la crise des transports, mais souvent réprimé au nom de la sécurité routière et du contrôle fiscal. Cette situation témoigne d'un rapport ambivalent à l'autorité, où les jeunes revendiquent leur droit à travailler tout en développant des pratiques d'évitement (corruption, arrangements informels avec les forces de l'ordre).

Les jeunes, dans un tel contexte, développent des stratégies de résistance diffuse, notamment par la négociation quotidienne des règles urbaines et l'adaptation aux tracasseries policières. Selon Scott (1985), ces « armes des faibles » représentent des formes subtiles de contestation face aux institutions perçues comme oppressives. Loin de se traduire par une mobilisation visible ou violente, la contestation des conducteurs s'exprime dans la débrouille, la flexibilité et la capacité à contourner les obstacles bureaucratiques.

3.3. Arts de faire et adaptation au quotidien

Le développement du secteur des taxis-motos à Bangui repose sur une logique de débrouille rationalisée, structurée autour de normes internes (règles de gare, hiérarchies informelles, code de comportement) et de réseaux de solidarité (cotisations en cas d'accident, soutien entre pairs, prêts entre conducteur). Cette économie informelle n'est pas anarchique : elle obéit à ses propres règles, souvent plus efficaces dans la régulation des conflits ou dans l'adaptation aux chocs que les dispositifs publics. On assiste ainsi à la constitution d'un système économique parallèle, producteur de valeurs, de services et de liens sociaux, mais rarement reconnu dans les politiques économiques ou les programmes d'emploi.

L'activité de taxi-moto révèle également les ruses et stratégies d'adaptation quotidiennes décrites par de Certeau (1990). Les jeunes créent des itinéraires optimisés, négocient les tarifs et établissent des codes informels de circulation et de solidarité. Ces pratiques témoignent d'une créativité sociale qui leur permet de survivre dans un environnement urbain précaire et de tirer parti d'un espace économique informel tout en évitant les sanctions et conflits.

3.4. Citoyenneté informelle et visibilité politique

Les résultats montrent que l'activité n'est pas neutre politiquement. Elle permet aux jeunes de développer une citoyenneté informelle : compétence en négociation, gestion des conflits, participation indirecte aux mobilisations urbaines. Cela correspond à ce que l'anthropologue James Holston (2008) appelle la « citoyenneté insurgente » : une forme d'engagement politique qui émerge de l'expérience quotidienne de la marginalisation. Leur visibilité dans la ville leur

confère une reconnaissance sociale et politique, et certains acteurs politiques locaux sollicitent leur engagement lors de campagnes ou manifestations. Ainsi, le taxi-moto devient un laboratoire d'apprentissage civique et régulation sociale, révélant des formes de participation politique alternatives à celles offertes par l'État.

En résumé, les jeunes conducteurs de taxis-motos à Bangui incarnent une citoyenneté informelle : ils participent activement à la vie de la ville sans être formellement reconnus comme citoyens à part entière. Leur visibilité dans l'espace urbain est à la fois une force (présence massive) et une faiblesse (stigmatisation, répression). À travers leur activité, ils « font la ville » et revendiquent, sans discours officiel, leur droit à la ville, à l'emploi, à la dignité.

Conclusion

À la croisée de l'informalité, de la survie économique et de la quête de dignité, les jeunes conducteurs de taxi-moto de Bangui incarnent une frange importante de la jeunesse urbaine centrafricaine, souvent reléguée aux marges des dispositifs institutionnels. Loin d'être un simple symptôme du chômage de masse ou de l'échec des politiques d'insertion, leur mobilisation dans ce secteur reflète une capacité d'adaptation, d'organisation et de résistance face aux vulnérabilités systémiques. L'auto-emploi des jeunes conducteurs de taxis-motos à Bangui illustre une résilience urbaine et une résistance sociale et politique face à l'exclusion et à l'absence de soutien étatique. Le taxi-moto constitue un espace stratégique à la fois économique, social et politique, où se construisent des formes nouvelles de citoyenneté, solidarité et de régulation collective. Ces pratiques témoignent de la capacité des jeunes à inventer des réponses hybrides et innovantes aux défis structurels de la ville, révélant des dynamiques inédites de participation sociale et politique dans un contexte de précarité urbaine.

Les résultats montrent que la condition des jeunes conducteurs de taxi-moto à Bangui ne peut se comprendre qu'en articulant les dimensions économique, sociale. Ils vivent une précarité multidimensionnelle, mais ils développent aussi des formes de résilience et de macro-organisation qui démontrent leur capacité à participer à dynamique urbaine. Pourtant, ces jeunes actives restent invisibilisées ou criminalisées par les politiques publiques, perçues davantage comme une menace à encadrer que comme des partenaires à accompagner. Cette déconnexion entre pratiques sociales et réponses institutionnelles nourrit une citoyenneté fragmentée, source potentielle de tensions, mais aussi de revendications pour un droit à la ville plus inclusif.

Face à ce constat, il devient urgent de repenser les logiques d'intervention à leur égard. Plutôt que de chercher à formaliser brutalement ou à éradiquer un secteur qui joue un rôle central dans

la mobilité et l'économie urbaine, les pouvoirs publics gagneraient à reconnaître, réguler et renforcer les dynamiques positives déjà à l'œuvre. Cela suppose :

- Une écoute attentive des aspirations des jeunes concernés ;
- La mise en place de mécanismes souples d'enregistrement, de formation et protection sociale minimale ;
- Une politique urbaine qui intègre l'économie informelle comme composante légitime de la ville.

En définitive, les jeunes conducteurs de taxi-moto à Bangui ne demandent pas la charité ou l'assistance, mais la reconnaissance de leur rôle, de leur travail et de leur place dans une société en construction. Ils sont les ouvriers de la mobilité quotidienne, les entrepreneurs de la débrouille, les tisseurs du lien social dans les quartiers populaires. Prendre leur parcours au sérieux, c'est ouvrir la voie à une inclusion citoyenne plus juste, plus durable et plus solidaire.

Références bibliographiques

BANERJEE Abhijit et DUFLO Esther, *Economic Lives of the Poor*, www.aeaweb.org, consulté le 23 août 2025.

Banque Africaine de Développement, 2024, *Rapport Annuel*, Abidjan.

BAYART Jean-François, 2006., *La politique africaine de la jeunesse*, Paris, Karthala.

BLUNDO Giorgio et OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 2006, *La régulation informelle en Afrique*, Paris, Karthala.

BOURDIEU Pierre, 1980, *Le sens pratiques*, Paris, Minuit.

Bureau International du Travail, 2013, *Tendances mondiales de l'emploi 2013 : une génération menacée*, Genève.

DE CERTEAU Michel, 1990., *L'invention du quotidien, Tome 1 : Arts de faire*, Paris, Gallimard.

FAYE Ibrahima, 2017, *Jeunesse et économie informelle en Afrique urbaine*, Dakar, CODESRIA.

HART Keith, 1973, Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana. *The Journal of Moderne African Studies*, 11(1) : p.61-89.

HOLSTON James, 2008, *Insurgent citizenship : Disjunctions of Democracy and Modernity in Brazil*



HONWANA Alcinda, 2005, *Makers & Breakers : Children and Youth in postcolonial Africa*.
Oxford : James Currey ; Trenton, NJ : Africa World Press ; Dakar : CODESRIA.

MBEMBE Achille, 2000, *De la postcolonie : Essai sur l'imagination politique dans l'Afrique contemporaine*, Paris, Karthala.

MOSSOA Lambert, 2015, *Où va la Centrafrique ?* Paris, l'Harmattan.

NIEWIADOWSKI Didier, 2014, *La République centrafricaine: le naufrage d'un État, l'agonie d'une Nation*, Bangui, 20 janvier.

PNUD, 2024, *Rapport sur le Développement Humain dans le monde 2023-2024*.

PORTES Alejandro, 1994, *Comparative National Development : Society and Economy in the Global Order*. Chapel Hill : University of North Carolina.

PUTNAM Robert, 1995, Bowling Alone : America's Declining Social Capital. *Journal of Democracy*, 6 (1), p.65-78

SCOTT James, 1985, *Weapons of the weak : Everyday forms of Peasant Resistance*, Yale University Press.