

## LA PRÉCARITÉ DES CONDITIONS DE VIE ET DE TRAVAIL DES CHAUFFEURS DE LA GARE ROUTIÈRE D'ADETA AU TOGO

DANDONOUGBO Iléri  
Maître-Assistant  
Enseignant-Chercheur  
Université de Lomé (Togo)  
Département de Géographie  
[ileridandonougbo@gmail.com](mailto:ileridandonougbo@gmail.com)

### **Résumé**

Construite en 1997, la gare routière d'Adéta accueille les transports en commun interurbain. La méthodologie de recherche est basée sur la recherche documentaire, les observations directes, les entretiens et les enquêtes de terrain. L'objectif de cette étude est d'analyser les conditions de vie et de travail des chauffeurs opérant dans la gare routière d'Adéta. Les résultats révèlent que l'état délabré des équipements, le non-respect du tour de rôle, l'opacité de gestion des taxes et l'absence de couverture sociale sont des freins à l'amélioration des conditions de vie et de travail des chauffeurs.

**Mots-clés:** Adéta (Togo), Gare Routière, Précarité des Conditions de Vie, Equipements Sommaires, Salaire Dérisoire

### **Abstract**

Build in 1997, the bus station of Adéta welcome the common interurban transports. The methodology of research is based on the documentary research, the direct observation, the interviews, and the investigations on the field. The goal of this study is to analyze the conditions of living and working of the drivers who works in the bus station of Adéta. The results show that the bad conditions of the equipments, the non-respect of the turn, the antiquated of the automobile's park, the low income of drivers, the opacity of the taxes' management and the absence of social coverage don't give a chance to the improvement of the conditions of living and working of the drivers.

**Key words:** Adéta (Togo), Bus Station, Tenuousness of the Conditions of Living, Summary Equipment, Derisory Salary

## Introduction

Une gare routière est une structure de correspondance entre plusieurs lignes de transport en commun des passagers qui voyagent par la route. Elle se différencie d'un simple arrêt par sa taille et par les infrastructures qu'elle utilise. « Cette infrastructure terminale est un lieu de concentration, de régulation et d'exclusion sociale » (J. Chenal et al, 2009, p. 84). « La gare remplit plusieurs fonctions au-delà de celle de transport et fait intervenir plusieurs acteurs qui sont les conducteurs, les représentants syndicaux, les apprentis et les commerçants » (M. Agbamaro, 2005, p. 56). En Afrique, les conditions de vie et de travail des chauffeurs sont précaires. L'état délabré des équipements des gares routières, le non-respect des tours de rôle, la vétusté du parc automobile, le faible niveau d'instruction et de revenu des conducteurs, les rackets sont les principaux traits caractéristiques du transport artisanal.

Au Togo, la politique libérale du transport a augmenté l'offre de transport en véhicules et a créé des emplois aux conducteurs ayant un niveau d'instruction faible. Les taxis collectifs sont des véhicules de 5 places à 15 places qui assurent le transport des passagers et des marchandises entre Adéta et les villes comme Kpalimé, Lomé, Atakpamé, Notsé et Danyi, « Le transport artisanal parce que l'exploitation du véhicule de transport public se fait à une échelle individuelle dont la propriété est entre de nombreux propriétaires. La situation des transports dans les villes secondaires est difficile à cause de la précarité des infrastructures routières qui favorisent péniblement le transport en commun » (I. Dandonougbo, 2018, p. 2). Le constat est que les conditions de vie et de travail à la gare publique d'Adéta ne sont pas satisfaisantes.

Une question majeure se pose : quelles sont les conditions de vie et de travail des chauffeurs à la gare routière d'Adéta ? Pour répondre à cette question, il est nécessaire d'analyser les modes précaires de gestion de la gare routière d'Adéta et les conditions de vie et de travail des chauffeurs professionnels. Cette étude s'articule autour de trois axes. Elle présente d'abord le cadre méthodologique. Ensuite, la gare routière est présentée dans la deuxième partie. Enfin, les conditions de vie et de travail des conducteurs seront analysées.

### 1. Matériel et méthodes

La réalisation de cette étude a nécessité l'application d'une démarche scientifique rigoureuse marquée par quelques étapes fondamentales d'une recherche. Ainsi les méthodes de recherche qualitative et quantitative ont été utilisées. Elles ont consisté en la recherche documentaire et à l'enquête de terrain. La recherche documentaire est menée dans les bibliothèques de l'Université de Lomé. Les principales informations recueillies portent sur les caractéristiques socio-démographiques des chauffeurs, le rôle des responsables syndicaux, les taxes prélevées dans les gares publiques, les revenus des chauffeurs et l'insécurité routière. Ce travail résulte d'une collaboration avec des structures notamment la gendarmerie nationale et la Direction des Transports Routières et Ferroviaires ((DTRF). Il a aussi porté sur les articles universitaires, les mémoires, les thèses, les ouvrages et les actes de colloques relatifs à la question des conditions de vie et de travail des conducteurs dans les gares routières publiques au Togo.

Les prises de vue ont conduit à mieux cerner les réalités de terrain. L'enquête de terrain s'est déroulée du 10 au 22 avril 2019 et a été menée à travers les observations directes. Les entretiens ont concerné les responsables syndicaux (7) et les autorités municipales (5) et les autorités traditionnelles (3). Ces entretiens ont porté sur la date de création de la gare d'Adéta, l'effectif total des responsables syndicaux et les différentes taxes de stationnements. Un taux de sondage de 1/5 est appliqué pour les responsables syndicaux, les autorités municipales et administratives. Au niveau de l'entretien, les informations recueillies concernent les catégories de taxes prélevées, la date de création de la gare et l'effectif des chauffeurs. Pour les enquêtes proprement dites, un échantillon de 76 chauffeurs sur un effectif total de 152 est pris par tirage raisonné pour recueillir des informations sur les conditions de vie et de travail des conducteurs à la gare routière d'Adéta. Le taux de sondage appliqué pour ces

chauffeurs est également  $\frac{1}{2}$ . Les conducteurs ont fourni des informations sur l'âge, le niveau d'instruction, les conditions de logements, la couverture sociale et le salaire.

Les analyses s'appuient sur les statistiques recueillies sur les conditions de vie et de travail des conducteurs. Le dépouillement de ces informations permet d'analyser la précarité de l'exercice de leur travail. Les données recueillies ont été traitées au moyen des logiciels SPSS 16.0 qui a servi à la réalisation des tableaux, Excel pour les graphiques. Le GPS a servi à relever les coordonnées géographiques de la gare. L'appareil photo numérique a permis de prendre des images des véhicules en stationnement. La combinaison de ces différentes techniques de recherche a permis d'obtenir des résultats.

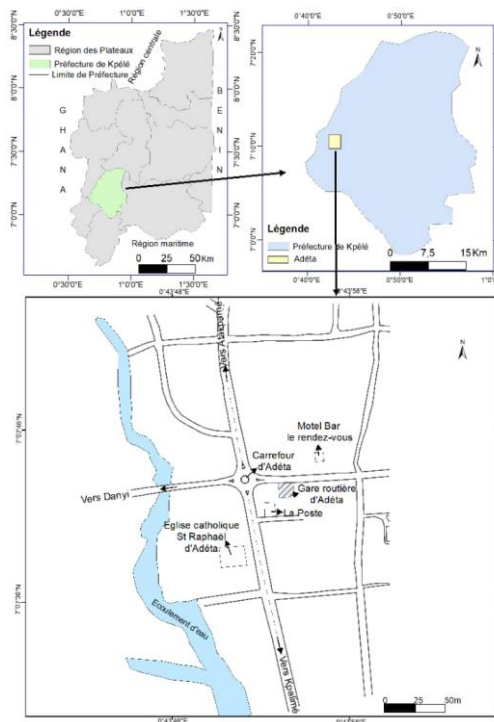
## 2. Résultats

### 2.1. Présentation et fonctionnement de la gare routière d'Adéta

#### 2.1.1. Une gare située à proximité de la Route Nationale n°5

La gare publique d'Adéta a pour fonction principale d'assurer la mobilité des personnes et des biens entre la ville d'Adéta et les autres villes du pays. Elle est le lieu d'où partent et arrivent les véhicules de transports interurbains nationaux. Construite en 1997, la gare routière d'Adéta (Figure 1) est située derrière la station Total sur le tronçon Adéta-Haito-Notsè.

**Figure 1 : Situation géographique de la gare routière d'Adéta**



*Source : D'après Atlas de développement (1981) et les travaux de terrain, 2019*

La figure 1 montre que la gare routière publique d'Adéta est limitée entre  $7^{\circ}7'42''$  N et  $0^{\circ}43'54''$  E et couvre une superficie totale 975 m<sup>2</sup>. Unique gare routière publique de la Préfecture de Kpélé dont le chef-lieu est Adéta, elle est destinée à accueillir les transports en commun interurbain. Reliée aux principaux nœuds de communication de la ville, la gare étudiée sert de relai entre les gares de Doulassamé à Atakpamé et de Kpalimé. Les principales lignes desservies par cette gare sont Adéta-Lomé, Adéta-Atakpamé, Adéta-Danyi et Adéta-Notsè Au total, 4 lignes structurent la Préfecture de Kpélé. Cette Préfecture couvre une superficie de 871 km<sup>2</sup> et a une population totale de 91 950

habitants en 2017 » (INSEED, 2018). « Les infrastructures et équipements rattachés à cette gare dès sa création sont 9 boutiques d'alimentation générale, 8 débits de boissons, 7 ateliers de couture, 5 ateliers de coiffure, 3 quincailleries, 2 ateliers de mécanique auto, 2 poissonneries, et un commissariat de police » (B. M. Segbéfia, 1991, p. 39). Chaque jour, deux agents de police sont affectés pour assurer la sécurité des chauffeurs et des voyageurs. Elles mettent théoriquement en œuvre 135 véhicules de 5 places, 13 véhicules de 9 places et 4 véhicules de 9 places, soit une capacité de transport de 1 704 voyageurs par jour en raison de deux tours par véhicule par jour. Chaque lundi, jour d'animation du marché, la gare routière d'Adéta connaît une forte fréquentation et reçoit en moyenne 855 voyageurs par jour. En moyenne 125 voyageurs fréquentent du mardi à dimanche cette gare, ce qui donne lieu à une faible fréquentation les jours de non animation du marché.

De par sa position, elle est à 600 m du grand marché d'Adéta et à 30 m de la Route Nationale n°5 qui converge vers les centres urbains d'Amlamé, d'Atakpamé et de Kpalimé, Selon les travaux de terrain, 35 responsables syndicaux, 152 chauffeurs professionnels, 59 aide-chauffeurs travaillent en permanence à la gare routière d'Adéta. Les emplois indirects créés sont en tout 149. Au total, 395 emplois directs et indirects sont créés par cette gare routière L'équipement de cette gare n'est pas de type moderne. Les normes de construction et d'hygiène ne sont pas respectées. Elle ne dispose pas de toilette, de salle de repos. Les deux bureaux des responsables syndicaux sont délabrés. La gare routière d'Adéta n'offre pas un cadre très accueillant. Cette gare est insalubre et les trois bâtiments sont vétustes.

### Planche n°1 : Déserte de la gare routière d'Adéta

Photo 1 : Déserte de la gare publique



Photo 2 : Stationnement des taxis le long de route d'Adéta nationale n°5 Kpalimé-Atakpamé à Adéta



Source : I. Dandonougbo Avril 2019

La photo 1 montre que l'aire de stationnement de la gare publique d'Adéta n'est pas revêtue, ce qui constitue une entrave à la circulation des usagers en période de pluie. Le cliché montre deux véhicules en stationnement à la gare d'Adéta. Ce qui dénote que cette gare est désertée par les véhicules. La photo 2 montre une aire de stationnement le long de la Route Nationale n°5 (RN5) à Adéta, à proximité de la station de service Total. Selon les enquêtes menées auprès de 97% des chauffeurs, 75% d'entre eux chargent hors de cette gare. Le chargement des véhicules le long de la RN5 est un blocage. Les véhicules chargés hors de la gare ne paient pas les taxes et échappent aux contrôles des comités syndicaux, ce qui constitue un manque à gagner pour les comités syndicaux. Selon 85% des responsables syndicaux interrogés, la perte se chiffre entre 8 500 et 9 000 F CFA par jour. A Adéta, la mauvaise réglementation du transport routier laisse libre cours aux chauffeurs d'organiser leurs activités selon leur bon vouloir.

### 2.1.2. Une gestion monopolisée par les syndicats

A la gare routière d'Adéta, opèrent cinq syndicats à savoir l'Union Syndicale des Conducteurs Routiers du Togo (USYNDICTO), le Syndicat Libre des Conducteurs du Togo (SYLICONTO), le Syndicat National des Conducteurs Indépendants du Togo (SYNACIT), le Syndicat Indépendant des Conducteurs du Togo (SYCTO) et l'Union des Conducteurs du Togo (UNICOT).

Tous ces syndicats sont regroupés en fédération de syndicats appelée l'Union des Syndicats des Conducteurs Routiers du Togo (USYCORT) et ont pour but de défendre les intérêts sociaux, moraux et économiques des membres. La gare publique d'Adéta n'est pas gérée par les autorités municipales. Elles n'interviennent pas dans la collecte des taxes municipales. Cette infrastructure de transport est totalement gérée par les comités syndicaux. Tout conducteur est tenu de s'inscrire à la section de voyages à la gare. Cette adhésion à la section de voyage est impérative et soumise à des conditions telles que la présentation d'un permis de conduire catégorie A ou D, le paiement de 5 000 F CFA des frais d'adhésion, la remise aux membres de l'USYCORT d'une bouteille de *whisky*, d'une bouteille de *Youki*, d'une bouteille de *sodabi* et d'une bouteille de bière *Pils*. Mais toute personne n'ayant pas son permis de conduire est d'emblée exclue. Les facteurs favorisant ces actes sont les courses poursuivies vers les passagers et le faible taux de fréquentation.

## 2.2. Les caractéristiques générales des conducteurs

### 2.2.1. Profil sociodémographique des chauffeurs professionnels

#### - Une activité dominée par la couche juvénile de moins de 30 ans

Les enquêtes auprès des conducteurs ont montré que 81,89% d'entre eux ont moins de 40 ans. Le tableau 1 présente la répartition des chauffeurs selon l'âge.

**Tableau 1 : La répartition des enquêtés par âge**

Age	Chauffeurs interrogés
Moins de 30 ans	40
30-40	23
41-50	10
Plus de 50 ans	3
Total	76

Source : Travaux de terrain, 2019

D'après les données du tableau 1, l'activité de conduite automobile est essentiellement animée par des jeunes de moins de 30 ans. Les travaux de terrain menés auprès de 76 chauffeurs montrent que 52,63 % des interrogés ont moins de 30 ans. Seulement 3,94% des conducteurs ont plus de 50 ans. Le dynamisme qu'exige le métier de conduite explique la forte présence des chauffeurs de moins de 30 ans et la faible représentativité des plus de 50 ans. Le chauffeur doit être physiquement apte car il doit aller vers les passagers en courant afin de les convaincre à monter dans le véhicule. Il doit également assister les aide-chauffeurs dans le chargement des marchandises de plus de 25 kg. La forte proportion de la couche juvénile a un impact sur le statut matrimonial des conducteurs car 73,7 % des chauffeurs interrogés vivent en situation maritale.

### -Une forte proportion des chauffeurs mariés

Le tableau 2 montre la répartition des chauffeurs selon la situation matrimoniale.

**Tableau 2 : La situation matrimoniale des chauffeurs**

Age	Célibataire	Marié	Total général
Moins de 30 ans	21	19	40
30-40	2	21	23
41-50	1	9	10
Plus de 50 ans	0	3	3
Total	24	52	76

*Source : Travaux de terrain, 2019*

D'après les données du tableau 2, il révèle que la proportion la plus élevée des célibataires se retrouve chez les individus âgés de moins de 30 ans. Le plus fort pourcentage des personnes mariées se retrouve au niveau de la tranche d'âge comprise entre 30 et 40 ans. L'âge constitue un facteur important dans la situation car plus l'âge augmente, plus la proportion des individus mariés est importante.

### - Très bas niveau d'instruction

Les enquêtes portant sur les conducteurs ont montré 75% d'entre eux n'ont que le niveau primaire. Le tableau 3 présente la répartition des chauffeurs selon le niveau d'instruction.

**Tableau 3 : Le niveau d'instruction selon la tranche d'âge**

Age	Analphabète	Primaire	Secondaire	Universitaire	Total général
Moins de 30 ans	6	32	4	0	42
30-40	4	17	0	0	21
41-50	3	7	0	0	10
Plus de 50 ans	2	1	0	0	3
Total	15	57	4	0	76

*Source : Travaux de terrain, 2019*

Les données du tableau 3 montrent que 19,73 % des chauffeurs interrogés sont analphabètes. Les conducteurs n'ont pas un bon niveau d'autant plus que tous ont appris le métier sur le tas et seulement 5,26% ont atteint le niveau secondaire. Avec leur niveau d'instruction faible, les conducteurs sont exclus du marché de travail moderne de plus en plus exigeant qui demande, soit le baccalauréat soit un diplôme technique. Les jeunes qui manquent de moyens financiers pour poursuivre leurs études sont obligés d'embrasser le métier de transport interurbain qui leur ouvre très tôt la porte de l'entrepreneuriat individuel.

## -Taille des ménages élevés

Le tableau 4 présente la répartition des chauffeurs selon la taille de leur ménage.

**Tableau 4 : La taille de ménages suivant la tranche d'âge**

Taille du ménage	Moins de 30 ans	30 – 40 ans	41 – 50 ans	Plus de 50 ans	Total général
0 – 4	15	5	3	1	24
5 - 9	15	5	9	10	39
10 - 14	0	1	2	7	10
15 - 19	0	0	0	3	3
Total général	30	11	14	21	76

Source : Travaux de terrain, 2019

Les données du tableau 4, montre que 31,57 % des conducteurs interrogés ont des ménages dont la taille est inférieure à 4 personnes. Dans cette catégorie, 19,74% sont constitués des chauffeurs dont l'âge est inférieur à 30 ans. 51,31% des chauffeurs interrogés ont des ménages dont la taille est comprise entre 5 et 9 personnes. Les ménages de plus de 15 personnes sont à 3,95 % et appartiennent à la tranche d'âge de plus de 50 ans. L'augmentation de la taille des ménages est liée à l'élévation du nombre d'enfants en charge. Les chauffeurs sont en contact permanent avec les revendeuses qui sollicitent des faveurs notamment la diminution du tarif et le transport à crédit. Cette situation amène ces commerçantes à se livrer aux chauffeurs.

### 2.2.2. Précarité de logement

Les enquêtes menées auprès des chauffeurs ont montré que seulement 6,57 % ont déclaré occuper des logements de plus de 5 pièces (tableau 5).

**Tableau 5 : Répartition des enquêtés selon le type de logement**

Nombre de pièce de logement	Moins de 30 ans	30-40 ans	41-50 ans	Plus de 50 ans	Total général
1 à 2 pièces	14	27	16	6	63
3 à 4 pièces	0	2	4	2	8
Plus de 5 pièces	0	0	2	3	5
Total général	14	29	22	11	76

Source : Travaux de terrain, 2019

D'après les données du tableau 5, les logements de 1 à 2 pièces sont dominants. Ce type de logement est occupé par la tranche d'âge de 30 à 40 ans qui représente 35,52 % des chauffeurs enquêtés. La faiblesse du niveau de niveau marquée par un salaire maigre ne permet pas à 82,89% des chauffeurs interrogés plus de deux pièces dans un milieu où une pièce coûte 5 000 FCFA.

## 2.3. La précarité des conditions de travail

### 2.3.1. La mauvaise gestion des taxes collectées par les comités syndicaux

Les responsables de gestion de la gare sont les comités syndicaux constitués chacun de 7 membres soit au total 35. Les conducteurs sont tenus de s'acquiescer un ticket syndical et une taxe qui s'élève à 100 F CFA par jour pour les véhicules de 5 places et 200 F CFA pour les 9 et 15 places et plus à chaque chargement. Les recettes issues de la vente de ces tickets doivent servir à payer mensuellement les responsables syndicaux et à assister les chauffeurs en cas d'accidents et de décès. Cependant, selon 85 % des conducteurs enquêtés, ils ne connaissent pas la finalité des recettes parce que les syndicats n'appuient pas financièrement leurs membres.

Les syndicats vendent leurs tickets par tour de semaine, ce qui est même plus cher que les tickets de la mairie. « Le ticket d'un chargement d'un véhicule de 5 places Adéta-Lomé est 1 500 F CFA à la gare et 1 200 F CFA au niveau des aires de stationnement illicites. Les recettes hebdomadaires se chiffrent à 150 000 F CFA ». A la gare routière d'Adéta, la gestion financière est opaque et il n'existe pas d'états financiers réguliers et fiables. Les comités syndicaux collectent les taxes journalières qui varient selon la catégorie de véhicules (tableau 6).

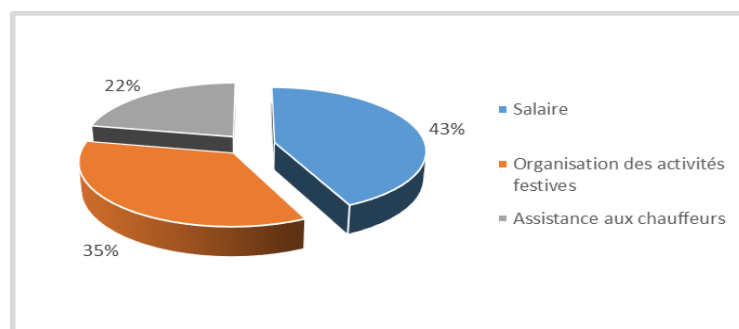
**Tableau 6 : Taxes moyennes journalières et mensuelles collectées par les comités syndicaux (en F CFA)**

Principaux droits	Véhicules de 5 places	Véhicules de 9 places	Véhicules de 15 places	Estimation mensuelle des taxes
Droit de bouchon	200	200	200	993 300
Droit de tour	100	200	200	709 500
Ticket syndical	300	800	1000	1 129 200
Total journalier des taxes (Par catégorie)	62 000	22 800	9800	2 838 000

Source : Travaux de terrain, 2019

Les données du tableau 6 montrent que les taxes journalières collectées par les comités syndicaux sont diverses. Les principales taxes sont les droits de bouchon et de tour puis le ticket syndical. Les taxes prélevées devraient servir à secourir les conducteurs en cas d'accidents et de maladies (figure 2).

**Figure 2 : Affectation des taxes prélevées**



Source : Travaux de terrain, 2019

Les données de la figure 2 montrent que 43 % des taxes prélevées sont consacrées au salaire des membres des comités syndicaux, 35 % à l'organisation des activités festives comme la journée internationale des travailleurs (1<sup>er</sup> mai). Le reste (22%) est géré par les comités syndicaux à travers l'assistance en cas d'accident et le décès des membres. Le Président du bureau syndical gagne 60 000 F CFA par mois. Chaque vice-Président touche 50 000 F CFA par mois. Les autres membres syndicaux ont un salaire mensuel de 40 000 F CFA. En 2018, les responsables syndicaux ont porté assistance à un cas d'accident sur 5 et à 2 décès sur 8. Le rôle des comités syndicaux dans l'amélioration des conditions de vie et de travail est faible comme le témoigne un chauffeur interrogé :

Moi, je suis un chauffeur de 5 places depuis Septembre 2011. En juin 2014, j'ai eu un grave accident au cours duquel j'ai failli perdre ma vie, mon véhicule était endommagé. Mon frère, c'est vraiment frustrant que j'avais fait 2 mois et demi à l'hôpital sans visite d'un membre des comités. Aucune assistance financière n'a été apportée par les membres des comités syndicaux. Mais dans les règlements intérieurs des syndicats, cette assistance est prévue. Le comportement des comités syndicaux est très regrettable.

Les taxes prélevées à la gare d'Adéta n'atteignent pas réellement leurs objectifs. Selon 75% des chauffeurs enquêtés, la traçabilité des fonds perçus dans les gares n'existe pas. La gestion financière



présente des limites qui constituent des entraves au bon déroulement des activités dans cette gare. Les comités syndicaux n'honorent pas leur engagement en cas d'accident et décès de leurs membres. Le non-respect des tours à la gare, le privilège accordé au chargement des véhicules des membres des syndicats sont surtout à la base de la création des aires de stationnement. Selon les travaux de terrain, 8 % des conducteurs échappent aux prélèvements des taxes constituant un manque à gagner pour les comités syndicaux.

### 2.3.2. La pénurie de passagers

Les passagers préfèrent prendre leur transport dans les stationnements illicites où les coûts de transports sont moindres par rapport à ceux appliqués à la gare. Face à cette situation, les responsables syndicaux infligent des amendes qui varient entre 5 000 et 10 000 F CFA. Les conducteurs font des chargements clandestins dans cette gare publique. Dans cette infrastructure terminale les prix de trajets sont fixes et non négociables. Dans les gares informelles, les tarifs appliqués par les chauffeurs sont très hétérogènes à cause du laisser-aller et du laisser-faire. Dans ces aires de stationnement, les tarifs sont négociables à la baisse et les surcharges sont autorisées. A la gare routière d'Adéta, le temps de chargement d'un taxi de 5 places varie entre 1 h 30 mn et 2 h. Ce temps extrêmement long ne permet pas de charger plus de 35 véhicules par jour. Selon 85% des enquêtés, le respect strict de tours n'est pas applicable aux chauffeurs faisant partie d'un bureau exécutif d'un syndicat. L'application stricte des tours aux chauffeurs non membres du bureau et des tarifs officiels à la gare d'Adéta menace la performance de celle-ci.

Les conditions de travail restent pénibles pour les chauffeurs à cause de la longueur de la journée de travail et de la lenteur de chargement au niveau de la gare publique. Selon 85% des conducteurs interrogés, ils travaillent plus de 14 heures par jour en parcourant en moyenne 610 km par jour. A la gare routière d'Adéta, un taxi de 5 places en chargement fait en moyenne 1 h 15 mn et un minibus de 9 places prend en moyenne 2 h pour le chargement. La lenteur de chargement à la gare d'Adéta amène les chauffeurs à se soustraire de la contrainte du « tour de rôle » et à créer leurs propres terrains de compétitivité qui sont les aires de stationnement. Ce respect strict de tours n'est pas applicable aux chauffeurs faisant partie des comités syndicaux. L'application stricte des tours aux chauffeurs non membres des comités syndicaux et des tarifs officiels menace sérieusement la performance de la gare d'Adéta. « Les tarifs pratiqués hors de la gare sont négociables à la baisse » (I. Dandonougbo, 2018, p. 412). Le tarif Adéta-Lomé, hors de la gare routière, varie entre 2 300 et 2 500 F CFA alors que celui officiel est 2 800 F CFA. Le non-respect des tarifs officiels entraîne la diminution des recettes au niveau de la gare routière.

**Tableau 7: Tarif des différentes lignes reliant la gare routière d'Adéta en F CFA**

Les différentes lignes	Nombre de tour journalier	Tarif officiel	Tarif non officiel
Adéta-Lomé	1	2800	2500
Adéta-Kpalimé	2	1800	1000
Adéta-Atakpamé	1	2000	1500
Adéta-Danyi Elavagnon	1	1200	800
Adéta-Amou-oblo	1 et 2 les jours du marché	1000	800
Adéta-Akata	2	400	300

*Source : Travaux de terrain, 2019*

D'après les données du tableau 7, les tarifs officiels sont supérieurs à ceux des tarifs non officiels. Les conducteurs sont exposés à des accidents de circulation. Les enquêtes de terrain menées auprès de 95% des conducteurs non propriétaires de véhicule montrent qu'ils ne sont pas assurés malgré les

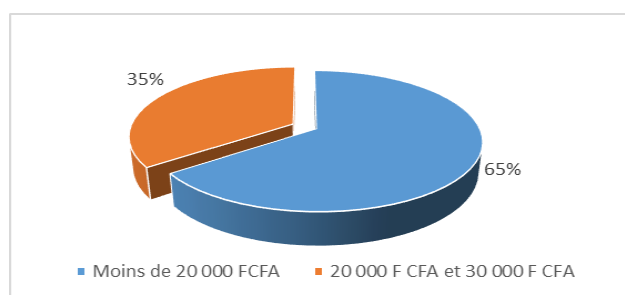
risques qu'ils encourent. L'insuffisance de leur revenu ne leur permet pas de se prendre en charge. Ils ne sont pas déclarés à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS).

Les chauffeurs se plaignent également de l'environnement dans lequel ils travaillent. Ils sont exposés aux poussières sur les routes non bitumées, ce qui provoque chez eux la pneumoconiose, la sinusite, l'histoplasmose, la fièvre Q et la psittacose qui sont des maladies contractées en inhalant des substances organiques contaminées par des micro-organismes. Les travaux de terrain menés auprès de 85% des chauffeurs interrogés sur ce site montrent que 12% souffrent de cette maladie.

### 2.2.3. Les salaires dérisoires

Le salaire des chauffeurs salariés est en-dessous du Salaire Minimum Inter Garanti (SMIG) qui est fixé à 35 000 F CFA. Ce salaire est faible car il est en-dessous du seuil de pauvreté qui est de 21 000 F CFA par mois (MFPTRAPS, 2018). Les responsables syndicaux ont des revenus au-dessus du seuil du SMIG. Les revenus selon 70% des chauffeurs salariés enquêtés ne permettent pas de répondre aux besoins de leur famille (Figure 3).

**Figure 3 : Le salaire mensuel des conducteurs salariés**



**Source : Travaux de terrain, 2019**

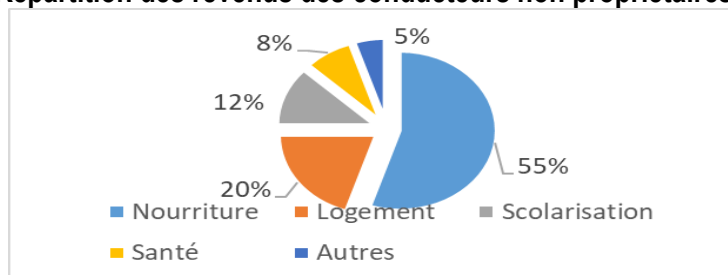
Les données de la figure 3 montrent que 65% des conducteurs salariés ont un revenu mensuel compris entre 20 000 et 30 000 F CFA. Les enquêtes de terrain menées auprès de 87% des enquêtés montrent que les salariés représentent 75 % des conducteurs de la gare d'Adéta. Les travaux de terrain menés auprès de 95 % des chauffeurs montrent que 93% n'ont pas d'épargne. A la gare routière d'Adéta, les chauffeurs se répartissent en deux catégories. Ceux qui sont en même temps propriétaires de leurs véhicules (10,71 %) et les autres (89,29%) sont des salariés. Ils sont engagés par des particuliers contre un salaire mensuel très maigre.

Les contrats verbaux entre propriétaires et chauffeurs non propriétaires fixent le montant de la recette journalière versée par le conducteur entre 5 000 et 7 000 F CFA et le salaire mensuel du conducteur entre 25 000 et 30 000 F CFA . Dans ces conditions, la recette mensuelle du propriétaire de véhicule s'élèverait entre 150 000 et 200 000 F CFA. Un chauffeur de taxi de 5 places affirme : « ça ne va vraiment pas mais on se débrouille. J'ai 5 enfants en charge. La scolarité de mes enfants est payée par ma femme. Le manger des enfants à l'école et les frais de santé sont également à la charge de ma femme ». Les conditions sont difficiles parce qu'il faut travailler dur pour avoir des revenus et rendre compte au propriétaire dans le système de « work and pay ». Un jeune conducteur l'affirmait par ces mots : « Il est difficile d'économiser et de construire. On arrive à faire le tout juste et même par moments, ça ne suffit pas pour le manger personnel ».

Le système de « work and pay » qui veut dire littéralement, « tu travailles et tu payes » a permis seulement à 15 % des conducteurs de devenir propriétaires à moins de trois ans. En plus des salaires, les chauffeurs ont des bénéfices issus de l'aller-retour qui varie entre 1 200 et 1 500 F CFA par jour. Tous les chauffeurs salariés enquêtés se plaignent de la faiblesse des salaires. La faiblesse des émoluments mensuels des chauffeurs salariés ne leur permet pas de satisfaire à leurs besoins familiaux

car 80 % d'entre eux ont plus de 8 personnes en charge surtout dans un contexte de vie chère (Figure 4).

**Figure 4 : Répartition des revenus des conducteurs non propriétaires de véhicule**



*Source : Travaux de terrain, 2019*

Les données de la figure 4 montrent que seulement 8% des revenus sont consacrés à la santé. Selon les travaux de terrain menés auprès de 95% des conducteurs non propriétaires de véhicules, 88 % vivent avec leur famille dans une chambre, et 12% résident dans une chambre-salon. « L'instabilité de leurs activités ne favorise pas l'obtention des crédits auprès des banques classiques. Ils font parfois recours aux usuriers qui perçoivent des taux d'intérêt supérieur à 20% » (F. Héchéli et I. Dandonougbo, 2018, p. 56). Ils arrivent difficilement à couvrir les frais de scolarité de leurs enfants bien que 56 % de leurs enfants ont un niveau primaire.

#### **2.3.4. Revenus insuffisants pour satisfaire les besoins essentiels**

Les revenus selon 70% des chauffeurs enquêtés ne permettent pas de répondre aux besoins de leur famille. Un chauffeur de taxi de 5 places affirme : « ça ne va vraiment pas mais on se débrouille. J'ai 5 enfants en charge. La scolarité de mes enfants est prise en charge par ma femme. Le manger des enfants à l'école et les frais de santé sont également à la charge de ma femme ». La situation financière est très précaire surtout pour les chauffeurs non propriétaires de véhicules. Les chauffeurs (15% des enquêtés) qui sont sous le système appelé « work and pay » doivent faire le compte financier hebdomadairement au propriétaire. Un jeune conducteur l'affirmait par ces termes : « L'exercice de cette profession ne permet pas d'économiser et de construire. On arrive difficilement à prendre en charge la famille et l'épargne n'existe pas ».

Les travaux de terrain menés auprès de 95% des chauffeurs non propriétaires montrent que 85% sont en location d'une pièce et 15% en pièce-salon. Les enfants dorment à même le sol. Les chauffeurs ne sont pas en mesure de satisfaire aux besoins vitaux de leur famille. L'insuffisance des revenus limitent l'accès des chauffeurs aux soins de santé modernes malgré l'augmentation des accidents de circulation.

#### **2.3.5. Les accidents de circulation relevés sur les différentes lignes**

Les conducteurs de la gare routière d'Adéta commencent le travail à 4 heures et finissent à 22 heures soit 18 heures de travail par jour. Selon M. B. Ségbéfia (2019, p. 56), l'augmentation de la durée de travail entraîne la fatigue, les ennuis de santé tels que le surmenage, les accidents cardiovasculaires et les accidents de circulation (tableau 8).

**Tableau 8 : Accidents de circulation sur les différentes lignes**

Année	Lignes	Lieu d'accidents	Nombre d'accidents	Nombre de blessés	Nombre de décès
2013	Adéta-Lomé	Azanhou	2	5	0
		Agou	1	0	0
	Adéta-Atakpamé	Kpélé	1	2	1
		Amlamé	1	0	0
Adéta-Danyi	Danyi N'digbé	2	3	0	
2014	Adéta-Lomé	Kévé	1	3	0
	Adéta-Atakpamé	Kpélé Elé	1	1	0
	Adéta-Danyi	Danyi Elavagnon	1	5	0
2015	Adéta-Lomé	Avétonou	1	2	0
	Adéta-Atakpamé	Hihiatro	2	1	0
	Adéta-Danyi	Danyi	1		0
2016	Adéta-Lomé	Lavié	0	0	1
	Adéta-Atakpamé	Kpélé Govié	2	2	0
	Adéta-Danyi	Adéta			0
2017	Adéta-Lomé	Aképé	2	7	1
		Kouassi	0	3	0
	Adéta-Atakpamé	Sodo-Zion	0	0	0
	Adéta-Danyi	Danyi N'Digbé	1	2	0
2018	Adéta-Lomé	Nouépé, Agou	2	3	0
	Adéta-Atakpamé	Sodo, Govié	2	4	0
	Adéta-Danyi	Danyi N'Digbé	1	3	1

*Source : Travaux de terrain, 2019*

D'après les données du tableau 8, les conducteurs sont exposés à des accidents de circulation sur toutes les lignes reliant Adéta et ses environs. En 2013, 8 accidents ont été enregistrés. Ces derniers ont entraîné 10 blessés et 1 décès. En 2017, il a été relevé 2 accidents sur la ligne Adéta-Lomé qui ont entraîné 10 blessés et 1 décès. En 2018, sur la ligne Adéta-Lomé, il a été également enregistré 2 accidents qui ont occasionné 5 blessés. Au total, entre 2013 et 2018, 7 accidents ont entraîné 2 décès et 24 blessés. Les principales causes des accidents de circulation sont le non-respect du code de la route, l'état d'ivresse, le défaut de maîtrise de conduite, la précarité du réseau routier, le travail excessif entraînant la fatigue.

### 3. Discussion

La fonction de conducteurs de véhicules attire de nombreux jeunes à faible niveau d'instruction. Ceux qui exercent majoritairement cette profession ont un âge moyen compris entre 20 et 30 ans et un niveau d'instruction très bas (niveau primaire). Le métier de chauffeur demande des efforts physiques et psychiques que ne peuvent produire les personnes âgées. Ce qui explique leur faible présence dans la profession. Les résultats des travaux sont analogues à ceux de B. M. Segbéfia (1991, p. 42) sur la gare routière principale de Kpalimé. L'auteur montre que 76% d'entre eux ont un âge compris entre 20 et 35 ans. Il montre également que ce corps de métier est constitué de 75% des chauffeurs analphabètes. Il ressort également des travaux d'Edoh (1991, p. 57) que le très bas niveau d'instruction fait qu'ils ont peu conscience des risques liés à leur activité. Cette prédominance est également mise en exergue dans les travaux de D. Yao Beli, K. C. Konan, B. J. Tapé (2018, p. 215) où les auteurs apportent des

éclairages sur la faiblesse du niveau d'instruction des chauffeurs. Pour eux, le faible niveau d'instruction s'explique par le fait que le métier de conduite ne demande pas suffisamment d'efforts intellectuels. Il suffit d'être vif et avoir les documents exigés, notamment le permis de conduire.

A la gare routière d'Adéta, 75% des chauffeurs n'ont pas leur propre véhicule et travaillent pour le compte d'autrui. Ils vivent dans des conditions difficiles avec un salaire dérisoire compris surtout entre 20 000 et 30 000 F CFA. Les résultats sont en concordance avec ceux obtenus par M. Agbamaro (2005, p. 98) à la gare routière de Kétao. Dans cette étude, les chauffeurs déplorent leurs conditions de vie et de travail qui sont excrément pénibles. Il s'agit de l'absence d'installations sanitaires, des horaires de travail excessifs, de l'absence de la couverture sociale, du bas salaire et de la non-existence d'un statut professionnel. Les travaux de B. M. Segbéfia (1991, p. 47) sur la gare routière centrale de Kpalimé vont également dans le même sens. Il montre que 85% des chauffeurs ont un salaire inférieur à 30 000 F CFA, en-dessous du Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti (SMIG) qui est fixé à 35 000 F CFA. Pour l'auteur, cette situation s'explique par le caractère informel de la profession. « Sur le plan national, le taux de chômage et de sous-emploi est de 31,9% en milieu rural contre 29,7% en milieu urbain. A Adéta, ce taux est de 34,7% en milieu rural et 32,8% en milieu urbain » (MFPTRA, 2017). « En 2017, 8 458 jeunes sont demandeurs d'emploi sur la population totale jeune (20 à 35 ans) de 15 987 » (INSEED/Atakpamé, 2018). Le nombre de demandeurs d'emplois chauffeurs et l'absence de contrôle des structures étatiques en matière du respect des dispositions réglementaires de l'activité font des chauffeurs, des personnes que l'employeur peut manipuler à sa guise.

Cette réalité n'est pas spécifique au Togo. En Afrique, le transport routier est le mode où les chauffeurs sont victimes de nombreux abus. Les propriétaires de véhicules peuvent lui arracher à n'importe quel moment le véhicule pour des fautes telles que les versements hebdomadaires irréguliers, les surcharges, l'éclatement régulier des pneus, la surfacturation, le vol des pièces de rechange. Ceci montre comme l'ont affirmé D. Yao Beli, K. C. Konan et B. J. Tapé (2018, p. 215) que les conducteurs recrutés par les propriétaires des camions n'ont pas de contrat de travail et le salaire mensuel qui reste une promesse verbale du patron, n'est pas régulier. Les chauffeurs ne sont pas couverts par une assurance. Cette perception est corroborée par M. Agbamaro (2005, p. 95). L'étude révèle qu'aucun de ces chauffeurs n'a une assurance maladie et une prise en charge médicale, car selon eux, leur rémunération ne leur permet pas.

## Conclusion

La gare routière joue un rôle essentiel dans le transport interurbain en régulant le système de transport. A la gare routière d'Adéta, la gestion de l'activité transport est exercée par les chauffeurs regroupés en syndicaux. Dans ce site, les principaux acteurs que sont les chauffeurs sont confrontés à des conditions de vie et de travail difficiles. Cette précarité se remarque au niveau du déficit d'équipement de la gare, de la faiblesse du niveau d'instruction, de la pénurie des passagers, du bas salaire et des rackets. Les enquêtes menées auprès des chauffeurs montrent que 75% d'entre eux n'ont pas leur propre véhicule et travaillent pour le compte d'autrui. Ils vivent dans des conditions précaires avec un salaire dérisoire compris surtout entre 20 000 et 30 000 F CFA. Les revenus selon 70% des chauffeurs enquêtés ne permettent pas de répondre aux besoins de leur famille.

La gare routière d'Adéta mérite une attention particulière et une profonde réorganisation de tout le système pour mieux assurer la circulation des personnes et des biens en termes de mobilité. L'amélioration des conditions de vie et de travail des chauffeurs passe par la sensibilisation des comités syndicaux pour une meilleure gestion des fonds et une meilleure collaboration pour la satisfaction des conducteurs. Pour un développement durable du système de transport, il s'avère nécessaire de prendre en compte les conditions de vie et de travail des conducteurs.

## Bibliographie

AGBAMARO Mayébinasso, 2005, *La gare routière de Kétao. Etude géographique*, Mémoire de maîtrise de géographie, option géographie des transports, Université du Bénin, Lomé.

AGBEYADZI Kodjo, 2014, *La ville de Kpalimé face à l'afflux des touristes*, thèse de doctorat de géographie humaine, Université de Lomé, Lomé.

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT (BAD), 2015, *Problématique de la facilitation du transport routier en Afrique de l'Ouest et plan d'action*, Groupe de la Banque Africaine de Développement, département des transports du développement urbain et des TIC, Abidjan.

CHENAL Jérôme, Yves Pedrazzini, Guéladio Cissé, Vincint Kaufmann, 2009, « Accords et conflits d'intérêts dans la gestion de la gare routière Pétersen de Dakar », in *Les éditions du LASUR*, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), Lausanne, p. 82-91.

DANDONOUGBO Iléri, 2018, « Le développement anarchique des aires de stationnement à Atakpamé (Togo) : une menace pour la performance de la gare routière de Nyekonopoè », in *NAZARI*, Revue africaine de philosophie et de sciences sociales, N°006, Niamey, p. 401-424.

DICKO Ahmadou Halassi, 2013, *Impact des transports sur la compétitivité des économies sahéliennes : cas de la filière cotonnière du Mali*, Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace, urbanisme, Université de Havre, Havre.

EDOH Komlan, 1991, *La gare routière de l'Est (Akodésséwa-Lomé), étude géographique, mémoire de maîtrise de géographie*, option géographie des transports, Université du Bénin, Lomé.

HETCHELI Follygan, DANDONOUGBO Iléri, 2018, « Le travail au port autonome de Lomé (Togo) : acteurs et organisation des activités économiques », in *Le port dans la ville*, Cormelles-le-Royal, Éditions Management et Société (EMS), p. 35-58.

SEGBEFIA Mawuli Bosso, 2009, *Etude géographique de la gare routière principale de Kpalimé, Sud-Ouest du Togo (Région des Plateaux)*, mémoire de maîtrise de géographie, Université de Lomé, Lomé.

SIGUE Ousseney, 2017, « Les conditions de vie et de travail des transporteurs routiers du Burkina Faso », in *Espace Scientifique*, n°16, Institut National des Sciences des Sociétés/ Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique (INSS/CNRST), Ouagadougou, p. 44-47.

YAO Beli Didier, KONAN Koffi Cyriaque, TAPE Bidi Jean, 2018, « Les camionneurs en stationnement au Port d'Abidjan », in *Réflexions sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires*, Éditions Management et Société (EMS), Cormelles-le-Royal, p. 201-219.

WADE Cheikh Samba., TREMBLAY Remy, NDIAYE El Hadji Mamadou., 2010, « La gare routière et la ville à Dakar », in *Revue Perspectives & Sociétés*, N°1, janvier 2010, Carrefour Africain de Recherche et d'Echanges pour le Développement (CAREDE), Cotonou, p.1-22.