



Processus de Vieillessement actif : cas des pratiques de protection sociale des travailleurs informels du secteur des transports routiers urbains d'Adjamé (commune d'Abidjan Côte d'Ivoire)

Kouadio Christian Dapa, Doctorant

UFR Sciences de l'Homme et de la Société (SHS), Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte d'Ivoire

[Doi:10.19044/esj.2022.v18n19p95](https://doi.org/10.19044/esj.2022.v18n19p95)

Submitted: 24 October 2021

Accepted: 22 June 2022

Published: 30 June 2022

Copyright 2022 Author(s)

Under Creative Commons BY-NC-ND

4.0 OPEN ACCESS

Cite As:

Dapa K.C. (2022). *Processus de Vieillessement actif : cas des pratiques de protection sociale des travailleurs informels du secteur des transports routiers urbains d'Adjamé (commune d'Abidjan Côte d'Ivoire)*. European Scientific Journal, ESJ, 18 (19), 95.

<https://doi.org/10.19044/esj.2022.v18n19p95>

Résumé

La présente étude vise à comprendre, les pratiques de protection sociale des travailleurs informels du secteur des transports routiers urbains d'Adjamé (commune d'Abidjan Côte d'Ivoire) dans le processus du vieillissement actif. Dans une approche interactionniste, la théorie de la stratégie d'ajustement de R.Lazarus et S.Folkman (1984) a été mobilisée en vue d'évaluer les risques liés au vieillissement de cette catégorie socio-professionnelle avant de saisir leurs stratégies d'ajustement au vieillissement actif. Partant, l'approche qualitative à travers des entretiens semi directifs, des observations directes, la recherche documentaire et la technique d'échantillonnage à choix raisonné, a permis de collecter des données et d'aboutir aux résultats suivants : d'abord, le vieillissement est perçu par les travailleurs informels comme une incapacité socio-économique et physique. Ils y voient comme une sorte de mort sociale. En outre, ces travailleurs, pour faire face aux risques liés au vieillissement, ils disposent des ressources physiques et socio-affectives conséquentes. Enfin, la solidarité intergénérationnelle et l'approche préventive par l'investissement social sont pour ceux-ci des ressources résilientes qu'ils mobilisent pour favoriser leurs

vieillissements actifs.

Mots clés : Protection sociale, vieillissement actif, travailleur informel, Transport routier urbain, stratégie d’ajustement

Active Ageing Process: Case of Social Protection Practices of Informal Workers in the Urban Transport Sector of Adjamé (Abidjan Cote d’Ivoire)

Kouadio Christian Dapa, Doctorant

UFR Sciences de l’Homme et de la Société (SHS), Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte d’Ivoire

Abstract

This study aims to understand, in the process of active ageing, the social protection practices of informal workers in the urban road transport sector of Adjamé (Abidjan, Côte d’Ivoire). In an interactionist approach, the adjustment strategy theory of R. Lazarus and S. Folkman (1984) was mobilised in order to evaluate the risks linked to ageing in this socio-professional category before understanding their adjustment strategies to active ageing. Accordingly, the qualitative approach through semi-structured interviews, direct observations, documentary research and the purposive sampling technique made it possible to collect data and to arrive at the following results: firstly, ageing is perceived by these informal workers as a socio-economic and physical incapacity, or even social death. Second, they have the physical and socio-emotional resources to cope with the risks associated with ageing. Finally, their strategies for adjusting to active ageing are based on intergenerational solidarity on the one hand and the preventive approach through social investment on the other.

Keywords: Social protection, active ageing, informal worker, urban road transport, adjustment strategy

Introduction

En Côte d’Ivoire, le vieillissement de la population est une réalité. Si bien qu’en 2018 environs 1.200 000 personnes âgées de plus de 65 ans ont été enregistrés dans le pays (Sylver Eco, 2016). Ainsi, face au vieillissement, les pouvoirs publics ont mis en place des services publics de la prévoyance sociale en faveur de tous les travailleurs du secteur privé. L’objectif étant de fournir aux bénéficiaires des prestations à l’effet de palier les conséquences

financière de certains risques tels que la vieillesse et l'invalidité. Les services publics sont gérés par des Institutions de Prévoyance Sociale (IPS) notamment la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale (CNPS) et la Caisse Générale de Retraite des Agents de l'État (CGRAE). L'affiliation à ces différentes IPS est sous conditions. En effet, l'IPS-CGRAE est ouverte aux fonctionnaires et agents de l'État. Tandis que, l'IPS-CNPS est destinée aux travailleurs du secteur privé et assimilé.

En 2014, avec une population active¹ estimée à 12 692 981 d'habitants, la CGRAE a réalisé un taux de couverture sociale de 1.76% tandis que la CNPS en a réalisé 4,91% (Rapport Cipres², 2014). Les taux de couverture sociale affichés par les services publics de prévoyance sociale sont dus à la non-couverture de la plupart des travailleurs issus du secteur informel. En fait, les travailleurs du secteur formel y sont privilégiés à partir des conditions d'affiliations. Or le marché ivoirien du travail est dominé par des emplois de l'économie informelle (J. Charmes & P. Adair, 2014 ; F. Roubaud, 2014, INS, 2002).

Dans le district d'Abidjan, la part des emplois engendrés par le secteur informel est estimée à plus de 74% (J-L., Lognon, 2010). Le travailleur informel n'a pas accès aussi facilement aux services publics de prévoyance sociale y compris les travailleurs du secteur artisanal (informel) du transport urbain³.

En plus, ils appartiennent à la cohorte socio-professionnelle qui vit au mépris des dispositions de la législation du travail en vigueur. Ils sont soumis à des conditions de travail et de salaire non conforme aux dispositions du titre troisième⁴ du code du travail ivoirien. En effet, les travailleurs artisanaux ou informels du transport urbain d'Adjamé exercent dans des conditions caractérisées entre autres par une instabilité du travail sans contrat de travail, mode de rémunération au comptant, absence de salaire fixe etc. Toute cette situation les expose davantage à la vulnérabilité aux risques socio-professionnels sans protection sociale formelle.

Dès lors, comment les travailleurs informels préparent-ils leur vieillissement en bonne santé tout en restant actif ? Cette question centrale peut être opérationnalisée à travers trois (03) questions subsidiaires. Alors, quelle est leur perception du vieillissement ? Quelles sont les ressources

¹ La population active est la tranche d'âge de 14-64 ans.

² C.I.PRE.S : Conférence Interafricaine de la Prévoyance Sociale

³ Le secteur des transports urbain fait partie du secteur « service » qui est le deuxième pourvoyeur d'emploi après le secteur des activités commerciales (INS, 2002).

⁴ Titre 3 du code de travail ivoirien Edition 2017 relatif au salaire. Article 31.1 : "Par rémunération ou salaire, il faut entendre le salaire minimum catégoriel et ses accessoires ainsi que tous les autres avantages, payés directement ou indirectement, en espèce ou en nature, par l'employeur au travailleur en raison de l'emploi de ce dernier. Il ne peut être inférieur au salaire minimum catégoriel fixé par convention ou accord ou à défaut par voie règlementaire »

mobilisées par les travailleurs informels du secteur des transports urbains d'Adjamé pour faire face au vieillissement pathologique ? Quelles sont leurs stratégies d'ajustement face au déficit de protection sociale institutionnelle afin d'espérer un vieillissement actif ?

Cette étude a pour objectif de comprendre les pratiques de protection sociale des travailleurs informels du secteur de transports routier d'Adjamé en lien avec le vieillissement actif.

1. Démarche méthodologique

1.1. Présentation de la zone de l'étude

L'étude se déroule dans la ville d'Abidjan précisément dans les gares spontanées de la commune d'Adjamé. Ces gares sont des espaces exploités par les véhicules de transport routier urbain collectif de personnes notamment les minicars appelés « Gbaka », les taxis communaux « wôrô-wôrô », et les taxis intercommunaux « les banan-banan ».

Les populations concernées par cette étude sont essentiellement composées d'acteurs intervenant comme travailleurs informels dans le secteur du transport routier urbains installés sur le périmètre des gares routières de la commune d'Adjamé. Il s'agit notamment de :

- Chauffeurs roulants (les chauffeurs titulaires⁵ ou « embauchés », les chauffeurs en second⁶ et les chauffeurs contractuels⁷ ou temporaires)
- Des chargeurs (apprentis ou convoyeurs, les apporteurs de clients ou « coxers » ; les agents de syndicat appelés les « gnambros »)
- Les responsables (chefs de gares, chef des syndicats, agent de la protection sociale)

Tableau 1 : Tableau récapitulatif des enquêtés par catégories socio-professionnelles

Catégories professionnelles		Effectif
Chauffeurs	Titulaire	3
	Second	2
	Contractuel	4
Chargeurs	Apprentis balanceur	4
	Coxer (apporteur d'affaire)	4
	Agent de syndicat (Gnambros)	3

⁵ Le chauffeur titulaire est le chauffeur à qui le propriétaire (le transporteur) a confié le véhicule de transport et qui bénéficie d'une rémunération. Celui-ci est chargé du versement de la recette journalière.

⁶ Le chauffeur en second est une aide ou un deuxième chauffeur recruté par le chauffeur titulaire comme un remplaçant. Le mode rémunération de celui-ci est défini par le chauffeur titulaire.

⁷ Le chauffeur contractuel est un chauffeur qui, n'ayant pas de véhicule fixe, par solidarité de ses collègues bénéficie de quelques moments de travail. Celui-ci tire sa rémunération du surplus de la recette journalière qui lui est imposée.

Responsables	Responsables des gares	5
	Responsables syndicaux	4
	Responsables de la protection sociale	2
Total		31

Source : DAPA Kouadio Christian, Enquête 2020

1.2. Collectes des données et cadre de référence théorique

L'étude s'inscrit dans une approche qualitative. La théorie de la stratégie d'ajustement⁸ de R. Lazarus & S. Folkman (1984) est convoquée pour appréhender le vieillissement comme un processus qui recouvre des implications à la fois sociale et économique, capables de susciter une situation stressante chez les travailleurs informels du secteur de transport routier urbain collectif d'Adjamé. Selon cette théorie, les travailleurs adoptent deux (2) postures. D'abord, à partir de la représentation qu'ils font des risques associés au processus du vieillissement, ils évaluent les ressources disponibles (sociale, économique et culturelle) et dont ils ont la capacité de mobiliser pour en faire face. Puis à partir de ces ressources, ils développent des stratégies d'ajustement ou d'adaptation basées sur le contournement ou l'évitement des risques liés aux activités dans le secteur des transports urbains collectifs en vue de combler le déficit institutionnel de protection sociale.

La collecte des données a nécessité l'utilisation de la revue documentaire, des interviews semi-structurés et de l'observation directe. Les interviews semi-structurées ont été réalisées auprès des travailleurs informels notamment les chauffeurs, les chargeurs, et les responsables syndicaux et des gares spontanées avec l'aide d'un guide d'entretien. Au total, 31 personnes ont été interrogées au cours de cette étude dont 9 chauffeurs, 11 chargeurs⁹, 9 responsables syndicaux et des gares, et 2 agents des services de protection sociale. Le choix des personnes interrogées était selon des critères d'inclusion. En effet, ces critères sont entre autres : être reconnu travailleurs régulièrement pendant au moins deux (2) ans dans la zone de l'étude, être chauffeur ou travailleur dans le secteur de transport routier urbain collectif et être âgé de 18 ans minimum. Cependant, la technique de l'échantillonnage étant le choix raisonné, la taille de notre échantillon a été déterminée en appliquant le principe de la saturation. À partir de 31 enquêtés, la saturation des données est atteinte car les données recueillies ne fournissaient plus d'éléments nouveaux à l'étude.

⁸ « La stratégie d'ajustement » est la traduction française de la théorie du stress et coping des auteurs R. Lazarus et R. Folkman, 1984.

⁹ Dans cette étude, les chargeurs sont l'ensemble des apprentis ou convoyeurs appelés les « balanceurs », des agents des syndicats, appelé « gnambros » en malinké, et les apporteur de client appelés « coxeurs ».

1.3. Analyse des données

Après l'enquête, les entretiens ont été rassemblés et codifiés. Par exemple, pour rendre compte de la formation comme facteur d'insertion professionnelle des potentiels aidants familiaux, le code FOR est employé. Cette opération avait pour but d'isoler chaque entretien afin d'en faciliter l'analyse. Par la suite, les informations sont regroupées par thèmes (PER= Perception du vieillissement) afin de structurer les récits et de dégager la fréquence des thèmes manifestes qui y sont repérables.

Enfin, une analyse des contenus manifestes a été faite, ultimes révélateurs du sens exact du phénomène étudié, et des contenus latents car selon R. L'Ecuyer (1990), elle permet d'accéder au sens caché potentiellement véhiculé par les informations.

2. Résultats

2.1. Perception des travailleurs informels relative au risque du vieillissement dans le secteur des transports routiers urbains collectifs

2.1.1. Vieillesse perçue comme facteur de pauvreté

Pour les enquêtés, beaucoup d'entre eux vieillissent dans des conditions de pauvreté. Les raisons évoquées portent à la fois sur le niveau d'instruction des travailleurs et les conditions de travail. En effet, les activités de transport urbain dans la commune d'Adjamé sont exécutées « *en majorité par des travailleurs illettrés* » qui ont du mal à accéder aux informations fiables relatives à la prévoyance vieillesse. Aussi, l'organisation du secteur d'activités et le mode de rémunération¹⁰ sont-ils des facteurs non favorables à l'épargne. Si bien que la majorité des enquêtés (soit 21 sur les 31 enquêtés) n'a pas d'épargne c'est-à-dire qu'ils ne disposent pas de compte bancaire proprement dit. Ils vivent au jour le jour sans précaution pour l'avenir. En fait, sans salaire formellement prédéfini, ils tirent leurs revenus sur le terrain en fonction de leur rendement quotidien. Dans ces conditions, il est difficile pour cette majorité de prendre des dispositions de prévoyance sociale pour prévenir le vieillissement dans la précarité financière. D'où pour survivre à un certain âge, « *beaucoup (...) sont obligés de venir se promener dans les gares comme des mendiants. Par solidarité on leur donne quelques choses pour pouvoir manger* ». (Chauffeur, 41 ans, niveau 3^e, entretien réalisé le 20 juillet 2020 à Adjamé gare CIE)

¹⁰ La plupart des travailleurs du secteur de transport ne perçoivent pas de salaire régulier. Ceux qui en ont sont payés au comptant. Ils sont payés au rendement. La rémunération dépend de facteurs aléatoires notamment de la performance du travailleur, de la fluidité de la circulation, du temps, l'état du véhicule, etc.

2.1.2. Vieillesse accélérée par la pénibilité du travail associée à la consommation de substance psychoactives

Selon les travailleurs interrogés, ils affirment que les conditions de travail précaire et difficile accélèrent « *la perte de la force physique* ». En effet, les activités du secteur sont exécutées sous pressions en vue d'augmenter le gain quotidien. C'est pour cela, beaucoup d'entre eux ont recours au dopage par la consommation de substances psychoactives en l'occurrence des produits énergétiques à savoir l'alcool, les drogues, le tabac etc. Cependant, la consommation de ces substances a, à long terme, des répercussions sur leurs états de santé. Cet abus de consommation crée une situation de dépendance qui se constate dans leur quotidien. Dans le domaine des transports urbains à Adjamé, la retraite survient lorsque le travailleur ne dispose plus de ses capacités physiques et mentales pour tenir dans les activités. Cet état de fait est attesté par un acteur du secteur qui dit en substance « *« Je suis même plus en forme que certains jeunes de 30 ans (...) quand j'étais jeune je ne m'adonnais pas à certains produits comme la drogue, l'alcool, la cigarette ou autres. Tu vois j'ai 75 ans. Mais je continue de travailler* ». Alors, estime-t-il que la consommation de telles substances participe au vieillissement accéléré et fragilisé. (Chef de gare, 75 ans, entretien réalisé le 28 juillet 2020 à Adjamé gare Gbaka de Port-Bouet 2)

2.1.3. Déficit de privilège institutionnel de couverture sociale participe au vieillissement avec incapacité sociale et physique des travailleurs du secteur des transports.

Selon les enquêtés, la qualité des emplois du secteur de transport ne garantit pas un « *bon vieillissement* ». Si bien que la majorité (27 enquêtés sur 31) (tous les chauffeurs et chargeurs) est sans couverture sociale formelle. Les raisons identifiées portent essentiellement entre autre sur l'organisation informelle du secteur avec ses corollaires comme l'irrégularité des salaires, l'instabilité du travail due à l'absence de contrat de travail, etc. Dès lors, les barrières qui se présentent aux travailleurs informels sont perçues comme une inégalité sociale qui se mue en sorte d'exclusion sociale. En effet, le déficit institutionnel est le facteur déclencheur de cette inégalité sociale représentée par les acteurs du secteur. Il n'y a pas de cadre adéquat pour un vieillissement encadré et sécurisé. Cette situation trouve son fondement par la non reconnaissance par « le gouvernement » de leur statut de travailleur. C'est pourquoi, à leur vieil âge, ils sont rejetés par leurs entourages. Ainsi, V.Caradec, 2009 parle de « *mort sociale* ». Pour ces acteurs du transports urbains, l'Etat accorde plus d'importance aux travailleurs du secteur formel par des offres de couvertures sociales telles que « *les assurances pour se soigner et pour préparer la retraite* » (Ancien chauffeur et chef de gare, 56 ans, entretien réalisé le 11 août 2020 à Adjamé gare centrale de Bingerville).

2.2. Ressources d'ajustement au vieillissement

2.2.1. Effort physique lié à l'activité du transport influe la bonne santé

Les travailleurs du secteur des transports urbains d'Adjamé travaillent dans des conditions qui exigent l'effort physique. Ces efforts physique portent sur des tâches exécutées en position debout pour certaines et en mouvement (va-et-vient), de manutention, etc., pour d'autres. « *Les paresseux ne peuvent pas faire ce que nous faisons ici. Parce qu'il faut s'arrêter longtemps. On court pour chercher les clients. On porte les bagages des clients aussi. Donc tous ces mouvements sont beaucoup physiques* » (Apprenti gbaka, 19 ans) entretien réalisé le 8 août 2020 à Adjamé gare d'Abobo BC). Partant, les activités physiques quotidiennes sont représentatives d'une bonne santé. Par ricochet, celles-ci influent sur leur «bien-vieillir». En d'autres termes, les efforts physiques réguliers que consacrent les activités de transports accroissent la longévité et contribue au bon vieillissement. (M.Campo et Al, 2015).

2.2.1.1. Famille : un comprimé affectif pour le travailleur

Face au risque du vieillissement pathologique¹¹, la famille est le premier recours des travailleurs en termes de protection sociale. Essentiellement pour les personnes âgées, l'entraide familiale est l'une des pratiques de protection sociale qui permet aux membres d'être solidaires entre eux. (B. Lecestre-Rollie, 2004 cité par S. Rozez.2020). Elle s'appuie sur l'entourage du travailleur notamment les enfants, les conjointes et les parents proches. Les réseaux familiaux demeurent le plus souvent aux côtés du travailleur dans les situations heureuses ou moins heureuses. Comme en témoigne ce travailleur : « *Sans ma famille je ne suis rien. Aujourd'hui, je ne peux plus travailler comme il se doit. Ce sont mes enfants et d'autres membres de ma famille qui me prennent en charges. Ils font tout pour moi. Grâce à eux, je vis bien* ». (Responsable de gare, 75 ans, entretien réalisé à Adjamé gare de Port-Bouet 2). La famille nucléaire du travailleur devient l'espace social la plus susceptible de lui offrir une sécurité sociale alternative dans la vieillesse. Cette entraide familiale intervient généralement pour faire face à des situations telles la maladie, la vieillesse, la perte d'emploi, etc. Ainsi, le soutien apporté est généralement sous forme financière (achat de médicament, apport financier, prise en charges de certaines dépenses du ménage), affective (accompagnement en cas d'incapacité physique occasionnée par la maladie ou l'avancée en âge).

¹¹ Vieillesse qui s'accompagne de la maladie, de l'incapacité physique, sociale et financière. Voir un vieillissement des travailleurs informels dans une incapacité physique et financière leur dispensant de leurs responsabilités familiales et/ou sociales habituelles

2.2.1.2. Vie associative participant à l'épanouissement des travailleurs informels

Les travailleurs informels disposent des ressources sociales qui émergent de leur appartenance à des associations (professionnelles, communautaires etc.). Ainsi, les travailleurs interrogés ont une bonne perception de la vie associative. Pour eux, participer à une association de collègue, de ressortissant, de voisinage etc., permet de trouver un autre cadre de couverture de certains besoins. Ainsi, les travailleurs se servent de cette solidarité en guise de stratégie pour combler le déficit institutionnel de couverture sociale. L'appartenance à une association est considérée comme une offre de protection sociale alternative par le biais des relations d'entraide qui s'y développent. Elle crée des liens forts entre les membres et les renforce davantage. Cette vie associative offre aux travailleurs-adhérents une nouvelle forme de sécurité sociale.

Au-delà de l'aspect solidarité qui sous-tend leur appartenance, les associations représentent des cadres de socialisation. En effet, l'avantage de l'appartenance à ces réseaux partage des savoirs, des expériences et l'apprentissage de certaine règle de vie sociale et professionnelle. La participation régulière des activités telles que les réunions, les visites et les événements particuliers est une occasion de « *se frotter aux anciens* ». Les rapports qui se créent au contact des « aînés » leur permet de s'approprier des rouages et des mécanismes de « réussite » dans le secteur d'activités qui est les leurs c'est-à-dire le secteur des transports routier urbain. En d'autres termes, le rapprochement avec les anciens a l'avantage de leur « *apprendre comment travailler pour être heureux demain dans la vieillesse* ». (*Chauffeur et propriétaire de « woro woro », 58 ans, entretien réalisé le 23 juillet 2020 à Adjamé gare « woro woro » saint Michel*).

En définitive, la capacité d'appartenance à un réseau social (groupement d'ami, de voisinage, association communautaire ou professionnelle, etc.) est une ressource sociale (capital social) des travailleurs informels. L'interaction dans ces réseaux sociaux produit pour ces travailleurs informels, un espace social de protection et de solidarité.

2.3. Stratégie d'ajustement aux risques liés au processus du vieillissement des travailleurs informels

2.3.1. Stratégie des travailleurs informels basée sur l'existence de solidarité entre les générations dans la famille

Selon les travailleurs informels interrogés, il existe une solidarité entre les générations dans la famille. Les plus jeunes soutiennent les aînés et vis-versa. C'est une alternative de prévoyance sociale. La solidarité telle qu'elle existait jadis est quelque peu impactée par des mutations sociales survenues du fait de la modernité comme le soutient S. Pin (2005). Cependant

dans le secteur des transports urbains, elle demeure un instrument efficace en termes d'adaptation et de résistance au risque du vieillissement pathologique ou de la déprise².

2.3.2. Offre d'emploi par transmission familiale : une alternative pour les travailleurs informels en vue de préparer leurs vieillissements en activité

Selon les enquêtés, les aînés ayant une activité dans le secteur des transports urbains (propriétaire de véhicule de transports, responsable d'une organisation syndicale, chauffeurs, chefs de gares, etc.) identifient généralement dans la lignée familiale quelques jeunes en vue de leur donner une formation sur le tas par le mécanisme d'apprentissage informel. Ces nouveaux apprentis apprennent aux côtés des aînés dans le métier. Cette formation sur le tas vise fondamentalement à assurer la relève en vue de pérenniser l'activité familiale. Au fur et à mesure de cet apprentissage, les bénéficiaires acquièrent de nouvelles aptitudes professionnelles dans le seul but d'occuper cette responsabilité plus tard. Par-delà, ils assimilent à la fois, par l'appropriation des mécanismes du métier que par la maîtrise des rouages du secteur des transports urbains. Dans la mesure où les employés (actifs) d'aujourd'hui deviennent un secours pour les vieillards de demain. Aussi, le choix stratégique basé sur l'offre d'emploi à un proche, a-t-il l'avantage de réduire le temps d'activité des travailleurs âgés. Car le travailleur qui a pris la précaution de transmettre son savoir-faire à une jeune génération se décharge d'une lourde responsabilité quand « *il sera fatigué à cause de l'âge* » car ce sont « *ses petits formés* » qui vont désormais assurer la continuité de l'activité. C'est une alternative pour un vieillissement actif. (*Chauffeur et propriétaire de véhicule de transport, 42 ans, entretien réalisé le 15 août 2020 à Adjamé gare Djeni Kobina*)

2.3.3. Investissement dans l'éducation des enfants : un mécanisme de prévention des risques liés au vieillissement des travailleurs informels

L'éducation des enfants a deux (2) fondements : l'éducation à travers la transmission des valeurs sociales et culturelles par le canal de l'institution éducative familiale d'une part, et l'investissement basé sur l'instruction et la formation des enfants par les structures de formation scolaire et professionnelle, d'autre part.

2.3.3.1. Education de base assurée par la famille

Pour les acteurs des transports interrogés, l'investissement dans l'éducation des enfants est une mesure de sécurité sociale. En effet, il est important que les us et coutumes soient inculqués aux enfants. Ainsi,

l'éducation est convoquée pour faciliter la transmission des valeurs culturelles notamment l'altruisme et la solidarité aux enfants dès le bas-âge. Cette éducation va conduire à une reproduction des valeurs familiales dans une société de plus en plus urbanisée. En effet, le référent éducatif dans notre contemporanéité est guidé par des canaux d'informations publics notamment les médias, les réseaux sociaux, les sites web, etc.

2.3.3.2. Investissement dans la formation des enfants

Les travailleurs interrogés estiment que « *mettre son enfant à l'école ou lui permettre d'apprendre un métier est une stratégie de préparer sa vieillesse* ». (*Chauffeur et propriétaire, 52 ans, entretien réalisé le 21 juillet 2020 à Adjamé gare Texaco*). En fait, il ressort de cette déclaration que la scolarisation des enfants est perçue comme une stratégie d'ajustement face à la perte d'autonomie physique et financière associée au processus de leur vieillissement. En effet, la formation est facteur d'insertion professionnelle des enfants qui sont des potentiels aidants familiaux. En d'autres termes, la formation diplômante est le sésame pour accéder à un emploi décent. Du coup, face aux défis du vieillissement, l'investissement dans la formation de ses enfants représente pour les travailleurs informels une prévoyance sociale. La vocation du système éducatif est de former en vue de conférer des habilités aux individus dès leur jeune âge. Par cette habileté acquise au cours de la formation, l'école ouvre l'accès à l'employabilité des futurs aidants dans les entreprises formelles (C. Trottier, 2001).

En définitive, l'investissement dans l'éducation des enfants est une stratégie d'ajustement en termes de prévention des risques liés au processus du vieillissement. Selon eux, il est constaté dans la société contemporaine africaine que le vieux pauvre et malade est représenté comme « *un sorcier* ». Par conséquent, ils s'exposent au rejet dans sa communauté.

Pour faire face à ce « désastre social » dont les aînés en sont victimes, le travailleur prend la précaution d'investir dans l'éducation de ses enfants. Car de tel investissement a pour but de préparer et d'accompagner les individus dans leur parcours de vie. (B.Palier et alii, 2017).

2.3.4. Changement d'activités en vue d'améliorer leur condition de vie

Pour les travailleurs informels, les activités dans le domaine des transports routiers se déroulent dans des conditions très risquées. Ces emplois sont très instables. En effet, il n'y a aucune garantie de sécurité sociale. Parce que les risques de pertes d'emploi et de chômages s'effilochent permanemment. Face à cette éventuelle insécurité se profilant à l'horizon, ils adoptent des stratégies de contournement. Il s'agit notamment de :

- trouver un emploi dans une entreprise formelle avec possibilité d'être embauché ;

- trouver des moyens pour avoir son propre véhicule de transport avec l'avantage d'être propriétaire « djoulatchê »
- trouver des possibilités pour l'aventure hors du pays ou l'immigration
- investir dans d'autres domaines autres que le transport.

Cette stratégie des travailleurs visent à développer des activités susceptibles de les rendre autonome d'une activité peu garantie.

2.4. Discussion des résultats

Le vieillissement est perçu différemment selon les sociétés et les époques. Dans le cadre de ce présent travail, les perceptions globales des travailleurs relativement au processus du vieillissement sont « négatives ». En effet, plusieurs auteurs (B. Ennuyer, 2020 ; M. Marchand, 2008) ont relevé cet aspect dans leurs écrits surtout dans les travaux du secteur informel. Cependant comme le dit V. Caredec (2009), le vieillissement est appréhendé en termes de « construction sociale ». Ainsi, la perception « négative » du processus du vieillissement n'est pas figée. Elle peut être corrélée positivement en fonction de l'amélioration des conditions de vie du travailleur informel.

Face au déficit institutionnel de protection sociale dans le secteur des transports urbains, les travailleurs mobilisent des ressources d'ajustement. En effet, pour M. Anaut (2009), les travailleurs mobilisent de ressources externes disponibles dans l'environnement social et familial. Tout en abordant le sujet sur le même angle, les auteurs M. Gangbè et F. Ducharme (2006), arguent que les individus et groupes sociaux peuvent compter sur ces ressources pour faire face aux circonstances difficiles de la vie.

Quant aux stratégies d'ajustement dans le cadre de ce travail, elles sont basées d'une part sur « l'investissement social » et l'amélioration des conditions de travail (F-X. Merrien, 2013, A. M. Guillemard, 2004). Toutefois, il est fréquent de constater des travailleurs se maintenir dans l'activité en dépit de l'âge et des conditions pénibles de travail parce qu'ils n'ont pas de garantie sociale (M. Guillemard, op-cit). La plus-value dans ce volet est que la transmission des valeurs culturelles et la conscience d'investissement éducatif dans un secteur où les travailleurs sont moins alphabétisés, dénotent un fait dynamisant.

Conclusion

De cette étude, il ressort que les travailleurs informels sont avertis du risque de vieillissement pathologique et dépendant auquel ils sont exposés. Toutefois, leurs conditions de travail ne sont pas favorables à une couverture de protection sociale formelle et institutionnelle. Pour cela, dans une perspective de résilience, ils développent plusieurs pratiques de protection

sociale notamment informelles comme stratégies d'ajustement au déficit de couverture institutionnelle. En effet, ces stratégies sont basées exclusivement sur l'investissement social (éducation primaire et secondaire) dans l'objectif d'une éventuelle prévention du vieillissement pathologique et dépendant. L'ensemble de ces pratiques constitue pour les travailleurs, des dispositions pour se maintenir en activité et en bonne santé en dépit de l'avancement en âge.

References:

1. Antonia Gomila Grau, M. (2006). Continuités et changements des rapports de solidarité familiale dans trois îles de la Méditerranée. *Recherches familiales*, 1(1), 113-125. <https://doi.org/10.3917/rf.003.0113>
2. Avenel ,C., Boisson-Cohen,M., Dauphin S., Duvoux N., Fourel C., Jullien M. & Palier B. (2017). L'investissement social : quelle stratégie pour la France ? La documentation française, Paris.
3. Campo, M., Louvet, B., Dosseville, F., Ferrand, C., Hagger, M., Martinent, G .. & Sanchez, X. (2015). Promotion de l'activité physique chez les seniors. Revue systématique des programmes d'intervention centrés sur les barrières affectives. *Staps*, 4(4), 115-127. <https://doi.org/10.3917/sta.110.0115>
4. Caradec, V. (2004). Anne-Marie Guillemard, L'âge de l'emploi. Les sociétés à l'épreuve du vieillissement , *Sociologie du travail* [En ligne], Vol. 46 - n° 4 , mis en ligne le 24 décembre 2004, consulté le 01 juillet 2021. URL : <http://journals.openedition.org/sdt/29859> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/sdt.29859>
5. Caradec, V. (2009). L'expérience sociale du vieillissement. *Idées économiques et sociales*, 157, 38-45. <https://doi.org/10.3917/idee.157.0038>
6. Cardinal, L. Langlois, M.-C. Gagné, D. Tourigny. A. (2008). *Perspectives pour un vieillissement en santé : proposition d'un modèle conceptuel*. Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Direction de santé publique et Institut national de santé publique du Québec, 58 pages.
7. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2020). World Population Ageing 2019 (ST/ESA/SER.A/444).
8. Charmes, J. & Adair, P. (2014). L'inconstant caméléon, ou comment appréhender l'informel ?. *Mondes en développement*, 166, 7-16. <https://doi.org/10.3917/med.166.0007>
9. C.i.pre.s. (2014). Rapport annuel de la CIPRES : exercice 2013 et 2014. Lomé

10. Collinet, C. & Schut, P. (2016). Les modes de prise en charge du public dans la prévention du vieillissement par les activités physiques au niveau local. *Santé Publique, S(HS)*, 41-49. <https://doi.org/10.3917/spub.160.0041>
11. Ennuyer, B. (2020). La discrimination par l'âge des « personnes âgées » : conjonction de représentations sociales majoritairement négatives et d'une politique vieillesse qui a institué la catégorie « personnes âgées » comme posant problème à la société ». *La Revue des droits de l'homme* [En ligne], 17 |, mis en ligne le 03 février 2020, consulté le 23 octobre 2021. DOI : <https://doi.org/10.4000/revdh.8756>
12. Gangbè, M. et Ducharme, F. (2006). Le « bien vieillir » : concepts et modèles. M/S : Médecine Sciences. Vol.22 n°3. P297-300. <https://id.erudit.org/iderudit/012785ar>
13. Guillemard, A-M. (2003). *L'âge de l'emploi. Les sociétés à l'épreuve du vieillissement*, Armand Colin, coll. « U », Paris, 286 p.
14. Guillemard, A. (2004). L'emploi des seniors les enseignements de l'Europe du nord et du japon. *Gérontologie et société*, 27(111), 29-43. <https://doi.org/10.3917/gs.111.0029>
15. Lazarus, R.S. et Folkman, S. (1984). *Stress appraisal and coping*, New-York : Springer
16. L'Écuyer, R. (1990). *Méthodologie de l'analyse développementale des contenus. Méthode GPS et concept de soi*. Québec : Presses de l'Université du Québec.
17. Lecestre-Rollier, B in Béatrice Lecestre-Rollier et Nowik, L. (dir.), (2004). *Vieillir dans les pays du Sud. Les solidarités familiales mises à l'épreuve du vieillissement*, Paris, Karthala
18. Lognon J-L., (2010). *Protection sociale et inclusion de l'informel : Une analyse des barrières à la création d'emplois décents dans l'économie informelle en Côte d'Ivoire*,
19. Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan, Côte d'Ivoire repéré à URL http://www.erudite.univ-paris-est.fr/evenements/colloques-et-conferences/atm-2013-communications-full-papers/?eID=dam_frontend_push&docID=25250
20. Marchand, M. (2008). Regards sur la vieillesse. *Le Journal des psychologues*, 256, 22-26. <https://doi.org/10.3917/jdp.256.0022>
21. Merrien, F-X. (2013). La protection sociale comme politique de développement : un nouveau programme d'action international. *Revue internationale de politique de développement* [en ligne], 4.2, Online since 10 June 2013, connection on 23 October 2021. DOI: <https://doi.org/10.4000/poldev.1519>

22. Mizrahi, A. & Mizrahi, A. (2002). Inégalités sociales face au vieillissement et à la mort. *Gérontologie et société*, 25(101), 63-83. <https://doi.org/10.3917/gs.101.0063>
23. Pin, S. (2005). Les solidarités familiales face au défi du vieillissement. *Les Tribunes de la santé*, 2(2), 43-47. <https://doi.org/10.3917/seve.007.47>
24. Roubaud, F. (2014). 7. L'économie informelle est-elle un frein au développement et à la croissance économiques ?. *Regards croisés sur l'économie*, 14, 109-121. <https://doi.org/10.3917/rce.014.0109>
25. Rozez,S.(2020).Politiques sociales de la vieillesse et de la longévité : recul de la solidarité nationale et réémergence des solidarités familiales. *La Revue des droits de l'homme* [En ligne], 17 | 2020, mis en ligne le 03 février 2020, consulté le 19 octobre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/revdh/8851> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/revdh.8851>
26. Trottier, C. (2001). La sociologie de l'éducation et l'insertion professionnelle des jeunes. *Éducation et sociétés*, 1(1), 5-22. <https://doi.org/10.3917/es.007.0005>
27. Sylver eco:
<https://www.silvereco.fr/la-cote-divoire-vers-une-meilleure-prise-en-charge-des-personnes-agees/3163116>