

Mobilités campagne-ville, nouvelles opportunités d'emplois et maintien d'une agriculture paysanne : cas des « taxis-motos » du quartier Kamenge de la ville de Bujumbura (Burundi)

Aloys Ndayisenga, Professeur Associé

Pierre Itangishaka, Maître-Assistant

Erasmus Ngiye, Professeur Associé

Université du Burundi, Département des Sciences Géographiques,
de l'Environnement et de la Population (SGEP), Burundi

[Doi:10.19044/esj.2026.v22n8p119](https://doi.org/10.19044/esj.2026.v22n8p119)

Submitted: 02 February 2026

Accepted: 25 March 2026

Published: 31 March 2026

Copyright 2026 Author(s)

Under Creative Commons CC-BY 4.0

OPEN ACCESS

Cite As:

Ndayisenga, A., Itangishaka, P. & Ngiye, E. (2026). *Mobilités campagne-ville, nouvelles opportunités d'emplois et maintien d'une agriculture paysanne : cas des « taxis-motos » du quartier Kamenge de la ville de Bujumbura (Burundi)*. European Scientific Journal, ESJ, 22 (8), 119. <https://doi.org/10.19044/esj.2026.v22n8p119>

Résumé

Le Burundi est un pays très peuplé, avec des densités rurales extrêmes atteignant mille habitants au kilomètre carré (1000 hab./km²). Ainsi, l'incapacité de l'agriculture paysanne de nourrir la population contraint les jeunes à chercher des stratégies de survie, notamment par des mobilités rurales-urbaines. Le présent article analyse ces mobilités à travers les taxis-motos exerçant dans le quartier de Kamenge. Notre objectif est de montrer en quoi l'exode rural participe à la régulation des déséquilibres socio-économiques entre ville et campagne. L'étude repose sur une enquête qualitative menée auprès de 50 taxis-motos à l'aide des guides d'entretiens semi-directifs, des **observations directes non participatives**. Les résultats montrent que ces taxis-motos sont des hommes (100% masculins) et travaillent dans conditions particulièrement difficiles caractérisées un travail dur et pénible, l'absence de protection sociale et des revenus trop faibles ne permettant pas une intégration urbaine durable. Les revenus tirés de ce métier (à peu près 25 USD) jouent un rôle déterminant dans la survie des ménages ruraux à travers les transferts monétaires. Ces mobilités apparaissent ainsi comme un mécanisme d'ajustement socio-économique contribuant au désengorgement des campagnes et au maintien d'une agriculture de

subsistance. Toutefois, cette mobilité engendre des effets sociaux ambivalents, notamment le célibat géographique et une intégration urbaine inachevée. Les taxi-motos restent pris dans un entre-deux spatial et social, oscillant entre ville et campagne et finissent par retourner définitivement au village. Ainsi, l'étude met en évidence les limites structurelles de l'urbanisation comme solution durable aux crises rurales burundaises, tout en soulignant le rôle central des mobilités dans l'équilibre ville-campagne.

Mots clés : Mobilités, campagne, ville, taxis-motos, emplois urbains

Rural-Urban Mobility, New Employment Opportunities, and the Preservation of Small-Scale Farming: The Case of “Motorcycle Taxis” in the City of Bujumbura (Burundi)

Aloys Ndayisenga, Professeur Associé
Pierre Itangishaka, Maître-Assistant
Erasmus Ngiye, Professeur Associé

Université du Burundi, Département des Sciences Géographiques,
de l'Environnement et de la Population (SGEP), Burundi

Abstract

Burundi is a densely populated country, with extremely high rural population densities reaching 1,000 inhabitants per square kilometre (1,000 inhabitants/km²). Consequently, the inability of small-scale farming to feed the population forces young people to seek ways to survive, notably through rural-urban migration. This article analyses this migration through the lens of motorbike taxis operating in the Kamenge district. Our aim is to demonstrate how rural exodus contributes to regulating socio-economic imbalances between town and country. The study is based on a qualitative survey of 50 motorbike taxi drivers using semi-structured interview guides and non-participatory direct observation. The results show that these motorcycle taxi drivers are men (100% male) and work in particularly difficult conditions characterised by hard and arduous labour, a lack of social protection, and incomes that are too low to allow for sustainable urban integration. Income from this occupation (approximately USD 25) plays a decisive role in the survival of rural households through remittances. This mobility thus appears as a socio-economic adjustment mechanism contributing to the depopulation of rural areas and the maintenance of subsistence agriculture. However, this mobility generates ambivalent social effects, notably geographical celibacy and incomplete urban integration. Motorcycle taxis remain caught in a spatial

and social limbo, oscillating between town and countryside, and eventually return permanently to the village. Thus, the study highlights the structural limitations of urbanisation as a sustainable solution to Burundi's rural crises, whilst emphasising the central role of mobility in the town-countryside balance.

Keywords: Mobility, countryside, town, motorcycle taxis, urban jobs

Introduction

Le Burundi, pays d'Afrique centre-orientale, vit depuis un certain temps une crise socio-économique sans précédent et qui s'inscrit dans un contexte socio-démographique particulièrement contraignant. D'après les données du dernier Recensement Général de la Population, de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Elevage (RGPHAE) réalisé en 2024, le pays a une densité moyenne de 489 habitants par km² et figure parmi les plus densément peuplés du continent africain: 3^{ème} rang après l'île Maurice et le Rwanda (Atlasocio.com, 2023). C'est aussi l'un des pays ayant le plus faible taux d'urbanisation en Afrique, voire dans le monde avec 24,5% de sa population vivant en ville (RGPHAE, 2024). La grande majorité des burundais (75,5%) habite donc à la campagne et cette dernière est presque sursaturée dans son ensemble. L'activité principale de la population reste l'agriculture bien que les terres cultivables se soient morcelées et atomisées suite au phénomène de succession à la terre de père en fils depuis plusieurs siècles. Son Indice Synthétique de Fécondité (ISF) figure parmi les plus élevés du continent, c'est-à-dire 5,5 enfants par femme en 2017 (ISTEEBU et ICF International, 2017). Par contre, certains pays d'Afrique subsaharienne, essentiellement les pays d'Afrique australe (Botswana, Namibie, RSA, Lesotho, Eswatini) ont réussi le pari de la transition démographique. Les mauvais élèves représentés par le Soudan du sud, la Somalie, le Niger, le Tchad, le Burundi, ... ne sont pas encore parvenus à réduire la fécondité de façon significative. Ces derniers ont encore une fécondité toujours supérieure à 5 enfants par femme (Buzingo & Kamuragiye, 2019).

Dans ce contexte, la réduction continue de la taille des exploitations agricoles, combinée à une fécondité encore élevée, limite fortement la capacité des ménages ruraux à assurer leur reproduction socio-économique. Bairoch P. (1971) l'a exprimé en ces termes il y a plus d'un demi-siècle: « Deux fois plus de bras sur un petit lopin de terre ne produisent pas nécessairement deux fois plus de riz mais demandent toujours deux fois plus de nourriture ». Cette situation engendre une précarité persistante dans les campagnes burundaises et accentue les déséquilibres entre espaces ruraux et urbains. La forte densité rurale, l'appauvrissement des sols lié à leur surexploitation, à l'érosion hydrique, ne favorisent pas une production agricole soutenue permettant

d'assurer la reproduction du système paysan. Diry (2004) écrit à ce propos: « l'exploitation familiale tire l'essentiel de ses revenus de l'agriculture. Le chef d'exploitation, son épouse, éventuellement certains de ses enfants, se consacrent exclusivement à la mise en valeur des terres dont ils sont propriétaires ou qu'ils ont louées. L'appel au salariat est très limité ».

Face à ces contraintes structurelles et à cette situation d'incertitudes, les burundais, dans leurs stratégies de résilience, ont réagi en défrichant de nouvelles terres qui sont par ailleurs de moins en moins fertiles et surtout en cultivant beaucoup plus intensivement. La deuxième action de résilience a été celle de s'adonner à des activités autres qu'agricoles génératrices de revenus. Ces activités non agricoles (pluriactivité) se réalisent souvent à travers des systèmes de mobilités. Il sied de souligner que la destination la plus prisée par les jeunes reste la ville de Bujumbura, la seule grande ville et capitale économique du pays. Cela rejoint les idées de Charvet & Sivignon (2005) quand ils écrivent à propos des mobilités dans les pays du Sud : « ces migrations s'effectuent bien davantage de la campagne vers la ville où l'on trouve plus aisément à la fois emploi et logement qu'en sens inverse. Elles correspondent donc pour l'essentiel à une poursuite du phénomène d'exode rural. Une des principales faiblesses de la plupart des campagnes provient de l'existence d'un marché de l'emploi beaucoup plus étroit et limité que dans les villes ».

Une fois arrivés en ville, ces jeunes sont prêts à accepter toute offre d'emploi, souvent manuel ou, tout au moins, qui ne demande pas une certaine qualification ou diplôme. C'est ainsi qu'ils sont employés dans ce qu'on appelle les « petits » métiers (domestiques, *yayas*, commerce ambulant, portage, convoyeur de bus, veilleur, transporteurs comme les taxi-vélos, taxis-motos, chauffeurs de tricycles appelés *tuk-tuk*, aide-maçons, salariés dans différents secteurs... la liste est loin d'être exhaustive).

Bien que caractérisés par des conditions de travail difficiles et une faible protection sociale, ces métiers constituent une source de revenus réguliers permettant non seulement la survie des travailleurs urbains, mais également le soutien économique des ménages restés au village à travers des transferts monétaires et matériels. Ces flux participent, de manière indirecte, au maintien d'une agriculture paysanne de subsistance et à la reproduction du système paysan.

Ainsi, « les flux migratoires sont envisagés comme des mécanismes de régulation et d'ajustement à l'espace économique : les déplacements de populations répondent aux déséquilibres spatiaux, ou révèlent la déstructuration de l'espace socio-économique » (Dupont & Guilmoto, 1993). « Le modèle micro-économique conçoit la mobilité comme une forme d'investissement qui vise à accroître la productivité des ressources humaines par la recherche de meilleures opportunités d'emplois. Du point de vue micro-

économique, le migrant potentiel effectue une comparaison entre les revenus qu'il espère obtenir s'il migre vers un lieu déterminé et ceux qu'il obtiendrait en restant sur place » (Bonvalet & Brun, 2002).

Cet article se propose alors d'analyser le rôle des mobilités campagne-ville à travers le cas des conducteurs de taxis-motos (on les appelle communément des « taxis-motos ») œuvrant dans le quartier Kamenge au nord de la ville de Bujumbura. Il essaie de mettre en évidence la contribution de ces migrants dans la régulation démographique et socio-économique des campagnes burundaises en général et dans leurs régions d'origine en particulier. L'objectif principal est de montrer comment l'exode des jeunes vers la ville, loin de signifier une rupture totale avec le monde paysan, s'inscrit plutôt dans une logique de régulation des déséquilibres socio-économiques entre ville et campagne.

Nous devons également souligner que cette étude n'est pas la toute première à aborder la question de la relation ville-campagne. Nombre de recherches en sciences humaines et sociales se sont penchées sur cette thématique sous des angles diversifiés. Il s'agit d'une étude qui s'inscrit dans une approche qualitative à visée descriptive et analytique. Elle vise à analyser les mobilités campagne-ville des jeunes, les opportunités d'emplois urbains et leur contribution directe au maintien de l'agriculture paysanne à travers le cas des « taxis-motos ».

1. Revue de la littérature

Il importe de préciser ici que les types de mobilités qui nous intéressent dans cette étude sont à caractère purement socio-économique. L'on part aussi du postulat que les mobilités économiques sont à sens unique, c'est-à-dire qu'ils s'effectuent toujours des régions considérées comme « riches » vers celles qualifiées de « pauvres ». C'est un peu comme le vent (déplacement horizontal de l'air) qui circule toujours des zones de haute pression (anticyclones) vers les zones de basse pression (dépressions) en vue de combler un vide (la nature a horreur du vide).

« Pour rendre compte des comportements des mobilités, les chercheurs font l'hypothèse que l'homme est un être rationnel cherchant à optimiser ses choix. Dans chaque cas, l'individu examine les avantages et les inconvénients des possibilités qui s'offrent à lui et choisit celle qui lui est la plus favorable en termes économiques » (Bonvalet & Brun, 2002).

Le choix des destinations par les personnes qui se meuvent mérite aussi une attention particulière. L'on peut même se demander pourquoi les migrants en provenance d'un espace géographique bien déterminé choisissent telle zone plutôt que telle autre même plus éloignée. Il n'y a pas une réponse unique à cette question qu'on peut appliquer à toutes les régions parce que

chaque région a ses propres réalités, a des relations particulières qu'elle entretient avec telle autre.

La fréquence, l'intensité ainsi que la durée de séjour sont aussi à appréhender avec précaution parce qu'elles dépendent dans bien des cas de la distance entre le lieu de départ et celui de destination. Elles dépendent aussi de l'état et de la qualité des voies et moyens de communication mis en place pour rendre possible et rapide les déplacements, les transports à moindres coûts.

En effet, analysées depuis longtemps sous l'angle de l'exode rural définitif campagne-ville, les mobilités campagne-ville constituent une composante structurante des transformations socio-économiques dans les pays du Sud. Elles sont aujourd'hui appréhendées comme des processus complexes, souvent réversibles, inscrits dans des logiques d'interdépendance entre espaces ruraux et urbains (Charvet & Sivignon, 2005 ; Chaléard & Dubresson, 1999). Les migrations rurales-urbaines sont aujourd'hui interprétées comme une réponse aux déséquilibres spatiaux entre campagnes surpeuplées et villes concentrant les opportunités économiques. Nul n'ignore aussi qu'un peu partout dans le monde, les revenus urbains sont supérieurs à ceux des campagnes. C'est ce qu'affirment Charvet & Sivignon (2005) à propos des pays du Sud, : « les jeunes ruraux sont attirés par les villes, mais ils sont plus encore rejetés par les campagnes ». « Aussi bien en Inde qu'en Chine, les citadins disposent en moyenne de revenus au moins trois fois supérieurs à ceux des ruraux (Charvet & Sivignon, 2005). Guétat-Bernard (1998) écrit à propos des ruraux du Delta du Nil en Egypte: « la ville fascine plus qu'elle ne redoute ». Dupont et Guilmoto (1993) vont dans le même sens et considèrent ainsi les flux migratoires comme des mécanismes d'ajustement face aux inégalités territoriales. Cette lecture rejoint l'approche micro-économique développée par Bonvalet & Brun (2002), selon laquelle la migration constitue un investissement rationnel fondé sur l'arbitrage entre coûts et bénéfices attendus. Comme le témoigne Guichaoua (1981, 1982) pour le cas de l'Afrique subsaharienne, ces mobilités sont fortement déterminées par la pression foncière, la faiblesse de la productivité agricole et l'étroitesse des marchés du travail ruraux. Ainsi, à en croire Ndayisenga (2010), dans les pays à forte densité démographique, comme le Burundi, la migration apparaît moins comme un choix volontaire que comme une stratégie contrainte de survie, en particulier pour les jeunes actifs confrontés à l'exiguïté des exploitations agricoles et au sous-emploi chronique .

D'autres auteurs remettent en question l'opposition entre ville et campagne en soulignant l'existence de systèmes relationnels fondés sur des échanges permanents de personnes, de capitaux, de biens et de normes sociales (Coquery-Vidrovitch & d'Almeida-Topor, 1996 ; Pumain & Saint-Julien, 2001). Pour Chaléard et Dubresson (1999), ils montrent que, dans les pays du

Sud, les relations ville-campagne sont marquées par de fortes asymétries économiques, mais aussi par des formes de complémentarité. Dans ce contexte, la ville constitue un espace de diversification des revenus, tandis que la campagne demeure un lieu central de reproduction sociale, familiale et identitaire comme confirmée par Bart et ses collègues qui analysent les trajectoires contemporaines de ruralités intertropicales comme profondément recomposées par les mobilités (Bart et al., 2021). Ainsi, l'exode rural ne signifie pas nécessairement une rupture avec le monde paysan. Dans un même ordre d'idée, Racaud et Uwizeyimana (2021) montrent que nombreux migrants urbains maintiennent des liens étroits avec leurs terroirs d'origine à travers des transferts monétaires, des investissements fonciers et des circulations saisonnières. Ces pratiques contribuent au maintien et à la reproduction des systèmes agricoles familiaux, même lorsqu'ils sont fragilisés par la pression démographique.

Cependant, la pluriactivité apparaît comme une stratégie centrale d'adaptation des ménages ruraux africains face à la crise de la petite agriculture familiale. Comme le souligne Diry (2004), la diminution des rendements agricoles et la fragmentation foncière rendent les revenus extra-agricoles indispensables à la survie des exploitations familiales. Dans ce contexte, dans les villes africaines, cette pluriactivité se traduit par l'essor du secteur informel et des « petits » métiers urbains : transport artisanal, petit commerce, services domestiques et activités journalières faiblement qualifiées (Lombard, 1999 ; Lassave & Haumont, 2001). Même si elles sont précaires et faiblement rémunérées, ces activités offrent des revenus réguliers qui jouent un rôle déterminant dans la reproduction des ménages ruraux. Plusieurs autres études le confirment en montrant que ces emplois n'aboutissent pas à une intégration urbaine durable, mais qu'ils permettent de soutenir les familles restées au village à travers les transferts monétaires et en nature (Kayser, 1977 ; Lévy & Dureau, 2002). Dans le cas du Burundi, Ndayisenga (2010) démontre que les revenus urbains constituent un pilier invisible de l'agriculture familiale, finançant l'alimentation, la santé, la scolarisation et parfois l'acquisition de terres agricoles.

Dans le contexte burundais, les travaux de Guichaoua (1982) et de Ndayisenga (2010) permettent de comprendre l'inscription des taxi-motos dans une logique plus large de mobilités de survie et de régulation des déséquilibres entre ville et campagne. Cette activité apparaît ainsi comme un maillon essentiel des stratégies de résilience des ménages ruraux surpeuplés. Mais, si ces mobilités rurales-urbaines contribuent à la survie économique des ménages, elles engendrent également des effets sociaux ambivalents. Le célibat géographique, la recomposition des rôles conjugaux et les tensions familiales figurent parmi les conséquences fréquemment observées (Loddet, 1984, Nzambimana, 2022). De telles situations traduisent alors une intégration

urbaine inachevée, où les migrants demeurent durablement attachés à la campagne tout en restant marginalisés en ville. Chaléard et Dubresson (1999) parlent à ce propos d'un « entre-deux spatial et social », qui illustre les limites structurelles de l'urbanisation comme solution durable aux crises rurales.

Au vue de cette littérature, la présente étude considère les mobilités campagne-ville non comme une rupture avec le monde paysan, mais comme un mécanisme d'ajustement socio-économique et de reproduction de l'agriculture paysanne burundaise. En se focalisant sur les taxi-motos de Bujumbura, cette recherche contribue à combler un déficit empirique dans la recherche burundaise et à enrichir les débats sur les relations ville-campagne et les formes contemporaines de pluriactivité en Afrique subsaharienne.

2. Localisation de la zone d'étude et cadre méthodologique

Kamenge est un ancien quartier populaire et pauvre bien qu'il connaisse aujourd'hui une forme de gentrification. Situé à la périphérie nord de la ville, il a toujours été la porte d'entrée de Bujumbura via la Route Nationale n°1 (RN1) qui reste la principale voie routière qui relie Bujumbura (situé à l'extrémité ouest, au bord du lac Tanganyika) avec le reste du pays sans oublier les pays voisins (Rwanda, Tanzanie, Ouganda). Selon la nouvelle réforme administrative entrée en vigueur en 2025, la zone d'étude (le quartier de Kamenge) se trouve en commune Ntahangwa de la province de Bujumbura comme on peut le voir sur la carte ci-après:

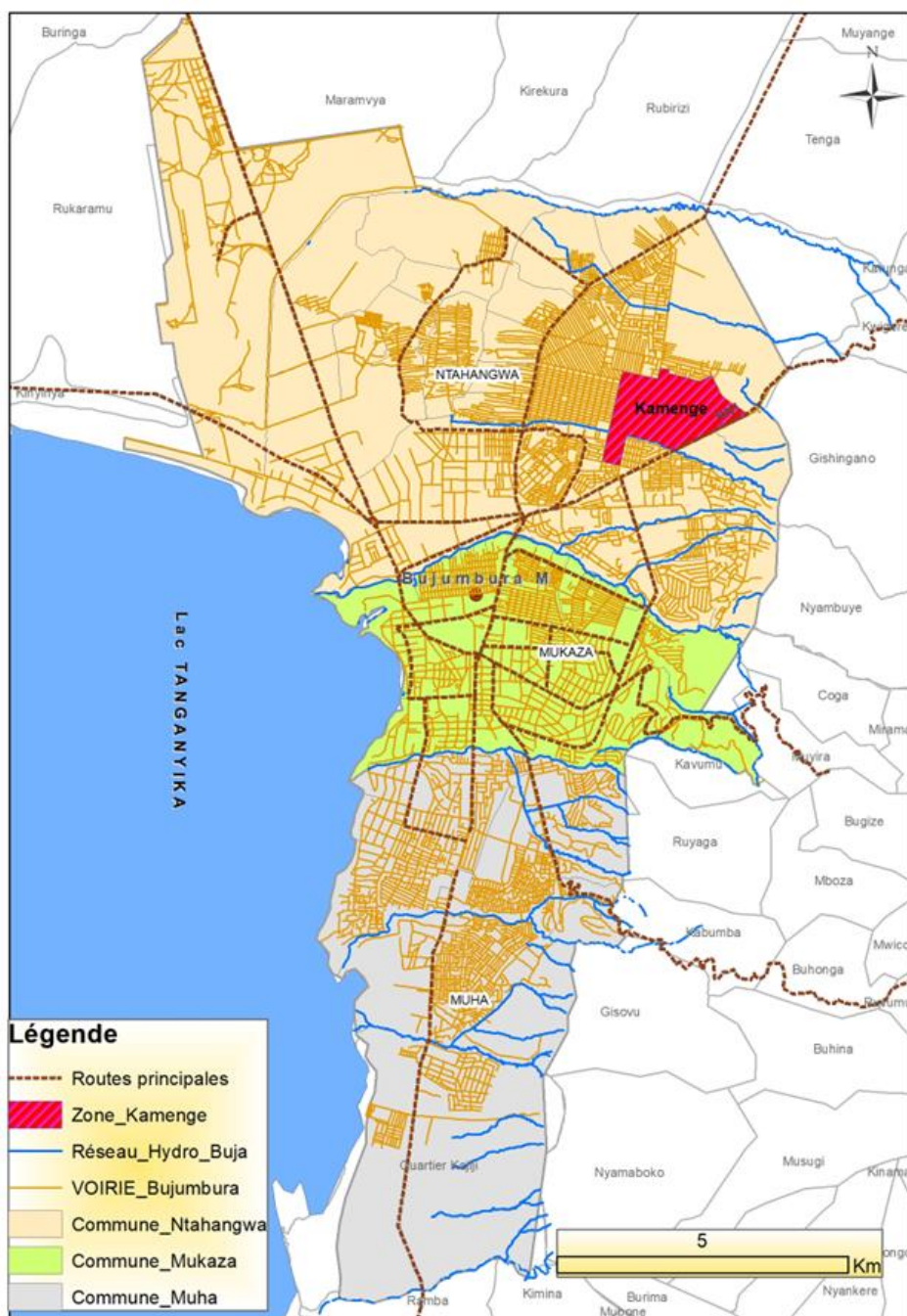


Figure 1: Localisation de la zone Kamenge dans la ville de Bujumbura

La zone Kamenge accueille donc depuis bien longtemps des populations migrantes en provenance des provinces très densément peuplées, qui viennent à Bujumbura à la recherche du travail, d'où l'intérêt de cette recherche.

Nos enquêtes de terrain ont été menées à Kamenge, l'un des quartiers nord de la ville de Bujumbura, espace périphérique caractérisé par une forte concentration de travailleurs venus des milieux ruraux de l'intérieur du Burundi. Le travail de terrain s'est déroulé durant tout le mois de mars 2024, soit avant la nouvelle réorganisation administrative intervenue en 2025. Cela explique l'usage de l'ancienne nomenclature provinciale pour l'analyse de l'origine géographique des enquêtés. La population cible est constituée par des « taxis-motos » exerçant dans le quartier de Kamenge. Un échantillonnage raisonné a été effectué et 50 taxis-motos ont été retenus en tenant compte de la diversité des origines géographiques, des tranches d'âge et des situations familiales. Avec cette échantillon, nous pouvons affirmer que la saturation théorique a été atteinte. Ainsi, ces taxis-motos sont originaires d'un peu partout dans le pays (bien que certaines provinces ne soient pas représentées) et sont répartis dans plusieurs tranches d'âge (21-25, 26-30, 31-35, 36-40 ans) de la population active. Bien que non probabiliste, cet échantillon est jugé suffisant dans la mesure où les enquêtés sont originaires de plusieurs régions rurales du Burundi et représentent différentes catégories de la population active jeune engagée dans les « petits » métiers urbains.

La collecte des données repose sur une combinaison de méthodes qualitatives. D'une part, des entretiens semi-directifs ont été conduits auprès des taxi-motos afin de recueillir des informations sur leurs trajectoires migratoires, leurs conditions de travail, leurs revenus, les transferts vers la campagne et leurs perspectives d'avenir. Ces entretiens ont été complétés par des observations directes non participatives portant sur l'organisation du travail, les interactions sociales et les contraintes du métier. D'autre part, un questionnaire semi-ouvert a été administré aux enquêtés, permettant de structurer l'information tout en laissant place à des récits de vie. Des entretiens complémentaires ont également été réalisés auprès de quelques propriétaires de motos, des responsables administratifs, des représentants associatifs (notamment l'Association des Transporteurs du Burundi (ATRABU) et de certains habitants de Kamenge.

Les questions étaient surtout centrées sur l'âge et le sexe, la commune d'origine, les causes du départ, les opportunités d'emplois, le niveau de revenus, les transferts d'argent et autres biens vers la campagne, les contraintes/difficultés liées au métier et enfin les perspectives d'avenir. Il s'agit donc d'une enquête qualitative par questionnaire avec des questions directes et les réponses pouvaient aussi être données sous forme de récit de vie.

Les données recueillies ont fait l'objet d'une analyse thématique, consistant à identifier les principaux axes récurrents liés aux motifs de mobilité, aux stratégies économiques, aux conditions de travail et aux relations ville-campagne. Les informations issues des questionnaires ont été synthétisées sous forme de tableaux simples afin de dégager les grandes tendances, tandis que les discours et récits de vie ont été mobilisés pour enrichir l'interprétation des résultats.

3. Présentation, interprétation et discussion des résultats

A partir des données recueillies lors de l'enquête de terrain réalisée auprès des taxis-motos exerçant à Kamenge, cette section vise à mettre en évidence les résultats issus de nos enquêtes de terrain. Ainsi, elle vise à montrer les principales caractéristiques socio-démographiques des enquêtés, leurs origines géographiques ainsi que les motivations ayant conduit à leur migration vers la ville. Elle examine aussi leurs conditions de travail, leur niveau de revenus, les difficultés rencontrées dans l'exercice de leur activité et la perception sociale de leur métier.

3.1. Profil socio-démographique des taxis-motos enquêtés

3.1.1. L'âge, le sexe et l'état matrimonial

L'âge, le sexe, la position sociale ou le statut matrimonial influencent et orientent les choix migratoires. Le tableau ci-après montre la répartition des personnes enquêtées par sexe et par tranche d'âge.

Tableau 1 : Répartition des enquêtés selon les tranches d'âge et le sexe

Tranches d'âge	Hommes (%)	Femmes (%)
21-25	24	0
26-30	44	0
31-35	22	0
36 et plus	10	0

Source : Nos enquêtes, Mars 2024

Il ressort de ce tableau que les taxis-motos interrogés sont à 100% de sexe masculin, ce qui signifie que ce métier est réservé exclusivement aux hommes bien qu'il ne soit pas pour autant interdit aux femmes. Cependant, au Burundi et particulièrement à Bujumbura, il existe une répartition non formelle des métiers en fonction du sexe. Par exemple, les *yayas* (jeunes filles qui s'occupent de la garde des bébés), le métier de vendeur ambulant de fruits et légumes, ... sont réservés aux femmes alors que les travaux les plus astreignants comme ceux liés à la maçonnerie, à la menuiserie, le métier de taxis-vélos, taxis-motos, conducteurs de *tuk-tuk*, le portage, ... restent exclusivement l'apanage des hommes.

Ces taxis-motos ont un âge qui va de 21 à 38 ans, l'âge médian étant de 28,74 ans tandis que la tranche d'âge la plus représentée dans l'échantillon

est celle ayant un âge compris entre 26 et 30. Il s'agit donc d'une population active encore « jeune » et dynamique qui est prête à accepter toute offre d'emploi (emplois qui exigent beaucoup de force physique) qui ne demande pas un certain niveau d'études. A partir d'un certain âge (40-45 ans), ils n'ont plus assez de force pour continuer à exercer cette activité et ils sont souvent contraints de changer de métier ou de retourner définitivement sur la colline natale.

Quant à l'état matrimonial, la plupart des interviewés sont mariés (68% de mariés et 32% de célibataires). Ceux qui ont une femme ont la charge d'entretenir leurs familles laissées au village (conjointes, enfants), d'autres, en nombre réduit (8%), vivent avec leur famille en ville. Les non mariés (célibataires) ont aussi un parent ou deux, des frères et sœurs et participent eux-aussi à la reproduction du système (envois d'argent et autres biens). Il sied de préciser que ces derniers vont en ville à la recherche du travail et les revenus gagnés les aideront à pouvoir fonder leurs foyers (mariage). Signalons que dans notre échantillon, il n'y avait ni veufs ni divorcés.

3.1.2. Niveau d'instruction des enquêtés

Naturellement, les « petits » métiers dont celui de taxis-motos sont exercés par des gens ayant un niveau d'études inférieur, généralement le niveau primaire. Ainsi, sur 50 taxis-moto interviewés, 2 n'ont jamais été à l'école (4%), 42 (soit 84%) ont fréquenté l'école primaire, 5 (soit 10%) ont fréquenté l'école secondaire tandis que 1 (2%) seul taxi-moto a un diplôme universitaire. L'on peut donc conclure qu'à l'exception de ceux qui n'ont jamais fait l'école, qui ne savent ni lire ni écrire, la tranche qui embrasse ce métier est essentiellement constituée par ceux qui n'ont pas fait de longues études (ayant fréquenté l'école primaire). Il en est de même pour les autres métiers qualifiés de « petits » et, plus le niveau d'études (ou du diplôme) est élevé, on veut être embauché dans d'autres secteurs plus rémunérateurs et plus « nobles ».

3.1.3. Origine géographique des enquêtés

Nous avons déjà signalé plus haut que l'enquête de terrain a été réalisée durant le mois de mars 2024, un peu plus d'une année avant la nouvelle réorganisation administrative entrée en vigueur après les élections de mai 2025 où le nombre de provinces est passé de 18 à 5 tandis que celui des communes est passé de 118 à 42. Il va sans dire donc que les provinces d'origine des taxis-motos qui ont fait l'objet de nos enquêtes sont les anciennes.

Ainsi, l'analyse de l'origine géographique des taxis-moto montre que les provinces rurales du centre, du nord et du centre-nord du Burundi envoient

les plus gros contingents (94% des enquêtés). Il s'agit en effet des provinces ayant les plus fortes densités rurales du pays.

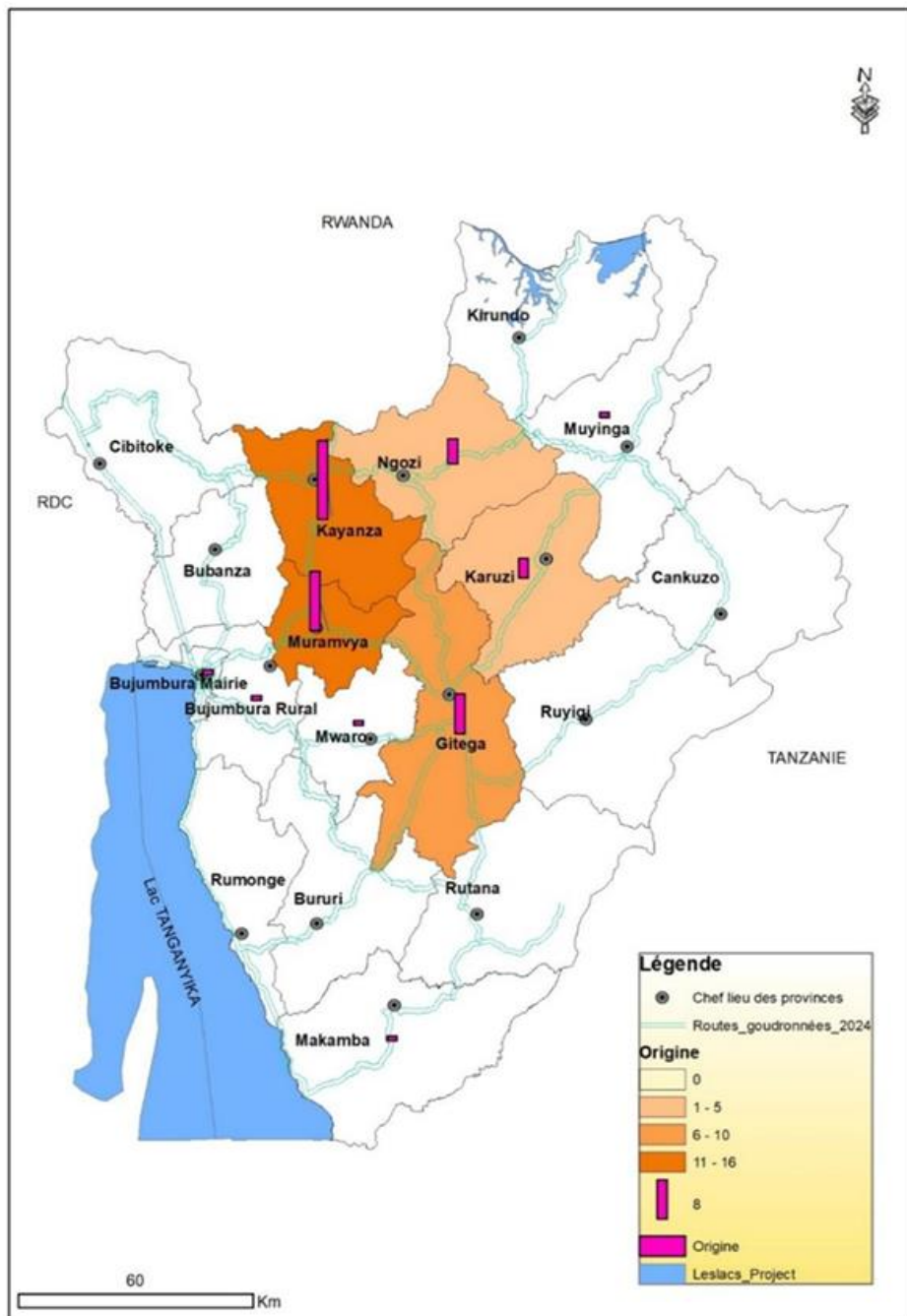
Tableau 2: Origine géographique des enquêtés par province

Province	Localisation géographique de la province	Effectif	Province	Localisation géographique de la province	Effectif
Bubanza	Ouest	0	Kirundo	Nord	0
Bujumbura-Mairie	Ouest	1	Makamba	Sud	1
Bujumbura	Ouest	1	Muramvya	Centre	12
Bururi	Sud	0	Mwaro	Centre	1
Cankuzo	Est	0	Muyinga	Nord	1
Cibitoke	Nord-ouest	0	Ngozi	Nord	5
Gitega	Centre	8	Rumonge	Sud-ouest	0
Karuzi	Centre-nord	4	Rutana	Sud-est	0
Kayanza	Nord	16	Ruyigi	Est	0
Total					50

Source: Nos enquêtes, Mars 2024

L'on peut voir sur la figure 1 ainsi qu'à travers le tableau 2 que les anciennes provinces de Kayanza, Muramvya et Gitega dans une moindre mesure, ont les plus gros effectifs (72% des enquêtés). Ces provinces figurent certes parmi les plus densément peuplées mais il y en a d'autres, aussi peuplées que les premières (Muyinga, Kirundo, Ngozi) dont les taxis-motos œuvrant à Bujumbura (zone Kamenge) représentent un chiffre moins important (12%). Les jeunes de Kayanza (la province la plus densément peuplée du pays), s'en vont un peu partout, à Bujumbura comme ailleurs, pour chercher du travail. Ils sont plus nombreux chez les taxis-motos mais cela ne peut pas être corrélé à la distance ou à la proximité car, Bubanza, Bujumbura, Rumonge, sont encore plus proches.

Figure 1 : Répartition des enquêtés selon les provinces d'origine



Source : Données de nos enquêtes, Mars 2024

En dehors de Bujumbura, on observe d'autres mouvements intérieurs « rural-urbain » ou « rural-rural » alors que d'autres franchissent les frontières nationales toujours à la recherche du travail. Les nouvelles destinations pour ces jeunes sont les pays limitrophes ou tout au moins de la sous-région (Est de la RD Congo, Tanzanie, Rwanda, Ouganda, Kenya, Zambie, Mozambique, Malawi, etc.).

3.2. Motifs de la migration vers la ville

Il a été déjà signalé que tous les types de mobilités qui nous intéressent à travers cet article sont à caractère socio-économique. Il va donc sans dire que, comme partout ailleurs dans les pays du Sud, la décision de partir ailleurs est prise dans le but de gagner une vie meilleure.

En effet, le partage de la terre familiale entre les héritiers (essentiellement les garçons) depuis des temps immémoriaux a été à l'origine de l'émiettement, de la fragmentation des parcelles jusqu'à leur atomisation. La taille moyenne d'une exploitation agricole dans ces régions n'excède pas 10 ares. A cela s'ajoute des indicateurs socio-démographiques qui restent trop élevés au Burundi (l'Indice Synthétique de Fécondité est de 5,5 enfants par femme et place le Burundi en 2^{ème} place au rang africain après le Niger). Les jeunes générations n'ont donc pas assez de terres pour cultiver et faire vivre décemment leurs familles tandis que les paysans sans terre sont très nombreux. Cette situation de précarité et d'incertitude les a poussés à partir ailleurs pour chercher de meilleures opportunités de travail et la destination la plus privilégiée par ces jeunes actifs reste, bien entendu, Bujumbura, la capitale économique et la seule grande ville du pays (1,2 millions d'habitants). Il importe aussi de préciser que sur les 68% de taxis-motos qui sont mariés, la plupart d'entre-eux (23, soit 46%) ont laissé leurs femmes au village natal. Leur principale activité de ces femmes reste l'agriculture bien que les terres à mettre en valeur manquent cruellement. D'autres ont décidé, malgré les maigres revenus, d'amener leurs femmes et enfants à Bujumbura comme on peut le voir à travers les propos de N.V..

« Je m'appelle N. V., j'ai 32 ans, je suis originaire de la commune Giheta de la province Gitega, je viens de faire 10 ans dans le métier de taxis-moto. Je suis marié et père de 3 enfants. La terre que j'ai héritée de mes parents est trop petite (± 10 ares) et ne suffit guère pour subvenir aux besoins de la famille. Avec mes économies, j'ai pu acheter deux terrains au village natal (mesurant respectivement 4,5 et 5 ares). Bien que la taille de mon exploitation ait été agrandie suite à ces achats, ma famille n'arrivait toujours pas à produire assez de vivres ne fût-ce que pour couvrir la moitié de l'année car l'essentiel de la nourriture provient du marché (achat de vivres). Face à cette situation, j'ai pris la décision d'amener toute ma famille (la femme et les enfants) à Bujumbura. Ma femme se débrouille aussi dans les « petits » métiers

(vendeuse de fruits et légumes). En plus de nos deux revenus en ville, nous avons mis en location la totalité des terres qu'on a laissées au village. L'avantage de cette décision est que je dépense moins par rapport à la situation d'avant », Propos de N.V. interrogé le 12 mars 2024.

Ainsi, à la question de savoir pourquoi les taxis-motos ont quitté leur colline natale et leurs familles, voici les principales réponses que nous avons obtenues : nous avons fui la pauvreté, on était confronté à une insécurité alimentaire permanente, on était sous-employé, les exploitations agricoles sont trop petites, Bujumbura offre plus d'opportunités d'emplois par rapport son arrière-pays, les revenus qu'on gagne en ville sont supérieurs à ceux qu'on avait à la campagne, etc.

Nombre de recherches effectuées et publiées dans des disciplines variées des sciences sociales ont prouvé, noir sur blanc, qu'à l'échelle planétaire, les revenus urbains sont supérieurs à ceux des campagnes. Malgré cela, la sous-alimentation et la malnutrition n'ont pas disparu des quartiers urbains les plus déshérités des pays pauvres, mais de larges fractions des populations urbaines de ces pays disposent de régimes alimentaires à la fois plus fournis et mieux équilibrés que ceux des ruraux. L'on comprend donc que ces jeunes fuient les conditions d'existence de la compagne burundaise qui laissent, somme toute, à désirer.

Il serait également important de souligner, comme cela est revenu souvent dans les réponses des interviewés, que nos campagnes offrent peu de possibilités d'emplois : agriculture et élevage, petit artisanat, petit commerce, le petit salariat, etc. mais le grand handicap reste l'exiguïté de la terre à cultiver, le manque de capitaux et de savoir-faire dans l'entrepreneuriat. Il ne faut pas aussi oublier que le Burundi figure parmi les pays ayant les plus forts taux de ruraux, cela veut dire, une pléthore de main-d'œuvre sur des lopins de terres minuscules. Le cas de K.S. en est une belle illustration:

« Je m'appelle K.S., taxi-moto travaillant dans la zone de Kamenge. Je suis originaire de la commune Kiremba en province Ngozi. Je suis marié et père de 4 enfants. Sur ma colline, il n'y a plus de terre à cultiver encore moins à défricher. On entend que dans d'autres régions du pays, des conflits en rapport avec le foncier sont légion. Chez nous, on en parle presque plus car « on ne peut pas entrer en conflit pour quelque chose qui n'existe pas ». Personne ne peut donc vivre de l'agriculture, chacun se débrouille de sa façon en faisant un peu de tout pour pouvoir nourrir les enfants. D'autres comme moi ont choisi de partir ailleurs à la recherche des opportunités de travail et ainsi arriver à couvrir les besoins de la famille. Comme ma femme et les enfants sont restés au village, j'ai l'obligation de grignoter chaque mois une partie des maigres

revenus que je gagne dans le métier de taxi-moto. C'est-à-dire que j'envoie de l'argent et autres articles de première nécessité à la famille. Je dois aussi aller voir la famille tous les 4 à 5 mois en fonction des moyens disponibles. Sans moi, sans mon intervention, ma famille vivrait très difficilement. La situation de ma famille n'est pas un cas particulier, loin de là, bien d'autres amis sont descendus avec moi et sont employés dans la plupart des « petits » métiers. D'autres encore sont partis dans les régions du Burundi, même les plus éloignés (Est, Sud) tandis que d'autres ont même franchi les frontières du pays pour aller chercher du travail dans les pays voisins ou un peu éloignés », Propos de K.S. interrogé le 21 mars 2024.

3.3. Conditions de travail et niveau de revenus des taxis-motos

Conduire une moto pendant toute la journée, sept jours sur sept, souvent sous un soleil de plomb, sur des routes de très mauvaise praticabilité (beaucoup de nids de poules, boueuses pendant une bonne partie de l'année), est un vrai parcours de combattant. En plus, le motard a l'obligation d'avoir sur lui un équipement de protection dur à porter : un casque sur la tête qui lui protège contre d'éventuels chocs ou accidents, une veste qui sert à la fois à le protéger contre le vent et le froid, mais pendant certaines heures de la journée, quand le mercure dépasse 30° Celsius, cet équipement devient insupportable.

En plus de ce travail de dur labeur, nous avons constaté que la grande majorité de ces taxis-motos (92%) ne sont pas propriétaires des motos qu'ils utilisent et travaillent donc comme salariés, ce qui a un impact non négligeable sur le niveau du revenu. Les motos appartiennent à une « petite bourgeoisie » urbaine (fonctionnaires, commerçants, hommes d'affaires, etc.) qui cherche un revenu d'appoint car, depuis un certain temps, les plus hautes autorités du pays conseillent aux fonctionnaires de l'Etat de « *kwîyungũnganya* », ce qui veut dire « se débrouiller » pour pouvoir joindre les deux bouts du mois. Les 8% restants (propriétaires) ont eu la chance d'acquérir la moto soit par don de la part d'un parent proche, soit par un crédit bancaire avec l'appui d'un avaliseur, ou par un capital acquis dans le secteur de l'agriculture, ce qui est une chose extrêmement rare. Ils gagnent beaucoup plus par rapport aux premiers car ils empochent la totalité de l'argent gagné tout au long de la journée.

Du point de vue socio-professionnel, les taxis-motos de Kamenge (comme ceux d'autres quartiers) n'ont aucune protection qui leur garantirait une certaine sécurité sociale. Tenez, 43 sur 50, soit 86% travaillent sans aucun contrat avec l'employeur, ce qui veut dire qu'à tout moment, le patron peut les chasser comme bon lui semble et sans aucune autre forme de procès. Ceux qui sont supposés avoir un quelconque contrat ne sont pas pour autant sécurisés

car il ne s'agit que d'un contrat oral qui peut être facilement résilié en cas de malentendu, petit soit-il, entre les deux parties. On ne parle ni de CDD (contrat à durée déterminée) ni de CDI (contrat à durée indéterminée) chez les taxis-motos. Ensuite, le congé payé n'existe pas non plus et, pour gagner plus, les motards sont obligés de travailler tous jours y compris les week-ends et les jours fériés. Sur les 50 taxi-motos 1 seul (2%) bénéficie d'une assurance maladie, le reste (98%) paie la totalité des soins de santé pour eux et pour leur famille. La quasi-totalité (100%) de l'échantillon ne fait pas de cotisation pour la retraite.

De surcroît, le taxi-moto a des droits mais a aussi des obligations et autres charges: la moto doit avoir une assurance permanente contre les tiers, un contrôle technique, elle doit en outre payer des taxes au profit de la commune et s'acquitter d'une cotisation à verser dans la caisse de l'Association des taxis-motos de Bujumbura (ATRABU). En plus, elle ne doit pas échapper aux frais liés à son entretien chez le mécanicien qui sont chers par rapport à ce qui a été gagné. Qui plus est, depuis 2022, le pays tout entier est confronté à une pénurie sans précédent d'hydrocarbures (essence, mazout) et cela n'épargne pas le motard qui est quelquefois contraint malgré lui, d'acheter ce carburant dans les circuits informels où le prix au litre peut passer du simple quadruple.

Quant aux revenus proprement dit, les taxis-motos déclarent qu'ils doivent verser chaque jour un montant moyen de 15000 BIF (5 USD) au propriétaire de la moto, c'est-à-dire 450.000 BIF (150 USD) par mois et perçoivent un salaire 75.000 BIF (25 USD) soit 1/6 du montant total gagné dans cette activité. Aujourd'hui, ce montant doit avoir atteint 100.000 BIF (33,8 USD) ou même plus du fait de l'inflation galopante qui frappe de plein fouet le Burundi.

Il importe de préciser que les burundais pour la plupart ne déclarent jamais leurs vrais revenus, ils ont toujours tendance à les minimiser même quand cela n'a rien à voir avec la fiscalité. Le montant qu'ils déclarent verser au propriétaire peut aussi ne pas être le vrai pour les mêmes raisons. La plupart des taxi-motos sont par ailleurs qualifiés de voleurs par leurs patrons (quelques employeurs avec qui on s'est entretenu) qui n'ont aucun moyen de vérifier si les montants versés chaque jour sont exacts ou pas.

La quasi-totalité des motards nous ont révélé que, quel que soit le niveau de revenu, le motard, marié ou non, a le devoir d'envoyer une partie de ce qu'il gagne à la famille restée au village (femme et enfants, parents). Il envoie aussi d'autres produits en nature dont la famille a besoin. L'argent envoyé à des affectations multiples : achat des denrées alimentaires, soins de santé, frais scolaires pour les enfants, habillement, achats de parcelles, frais en rapport avec le social ... bref, cet argent sert à couvrir les besoins primaires et secondaires de la famille. Nous sommes donc face à une situation qu'on peut

qualifier d'anormale dans la mesure où l'argent gagné en ville sert à couvrir les besoins les plus fondamentaux de la campagne (notamment l'alimentation).

3.4. Difficultés rencontrées dans l'exercice du métier

En plus du niveau de revenus très faible et des conditions de travail qui laissent à désirer, les taxis-motos interviewés nous ont déclaré que nombre de difficultés handicapent le bon déroulement de leur activité. Cela a forcément des répercussions sur ce qu'ils gagnent dans leur métier.

Il a été rapporté par les motards eux-mêmes que parfois ils peuvent être victimes de l'insécurité (s'ils n'en sont pas responsables) car, des fois, ils peuvent tomber dans une bande de bandits qui n'hésite pas à les agresser physiquement et, pourquoi pas, prendre de force la moto et s'en aller.

Ensuite, les taxi-motos sont tous unanimes pour dénoncer le comportement des policiers à leur égard. En effet, selon certains motards avec lesquels on s'est entretenu, « ces policiers s'arrangent pour nous mettre en infraction en vue de nous soutirer de l'argent ou nous donner une contravention, et si on refuse les deux, la moto est confisquée. Elle ne sera récupérée qu'après avoir payé de lourdes amendes ou des pots de vin aux policiers ».

Un autre handicap non moins important est lié au fait que les motards ne sont pas autorisés à exercer leur activité n'importe où dans la ville de Bujumbura. Une Ordonnance Ministérielle du 21/03 /2022 a fixé les limites que le transport en taxi-moto, taxi-vélo et tuk-tuk (tricycle) ne doit pas dépasser sous peine des sanctions sévères. Le champ d'action de ces derniers se situe dans les zones périphériques de la ville, ce qui les prive d'importantes opportunités de travail. Suite à cette mesure, la plupart des motards se sont trouvés dans une situation intenable. Des motards interviewés ont déploré le fait que, suite à cette mesure, certains de leurs collègues ont regagné les collines d'origine, d'autres ont abandonné leur métier faute de versement suffisant à leurs patrons. Nombre d'entre eux sont enfin allés embrasser d'autres métiers ailleurs.

Il convient de mentionner ici que cette mesure du Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité Publique qui a consisté à interdire la circulation des deux roues et des tricycles (tuk-tuk) au centre-ville et dans d'autres quartiers proches, a non seulement touché les motards mais également elle a durement affecté les propriétaires qui avaient investis dans ce secteur sans oublier les usagers qui ont été contraint de recourir à d'autres moyens de transport (taxi-voiture) dont le coût reste très élevé.

On ne saurait pas clôturer ce point sans revenir sur une question très importante, on présume : celle relative au célibat géographique créé par le départ en ville. Nous avons montré que la plupart des taxis-motos sont

relativement jeunes (29 ans de moyenne d'âge) et mariés (68%) et que leurs épouses sont restés à la campagne et s'occupent principalement des activités agricoles. Ils séjournent de temps en temps au village quand les moyens le permettent mais, le taxi-moto peut faire trois mois ou plus sans s'y rendre. Il a été démontré à travers des recherches en sciences sociales que ce célibat géographique peut avoir des conséquences au niveau économique et social. Ces conséquences peuvent être par exemple le partage des responsabilités entre conjoints, l'éducation des enfants, la gestion des biens et des revenus, l'infidélité conjugale, les maladies sexuellement transmissibles, la séparation/le divorce, la polygamie, etc.

Comme il s'agit d'une question taboue, 3 taxis-motos seulement (6%) interviewés nous ont déclaré que, des fois, ils entretiennent des relations sexuelles avec d'autres femmes ou que leurs femmes restées au village feraient de même. De surcroît, des cas de divorce, de contentieux dans les tribunaux et de maladies sexuellement transmissibles ont été signalés à maintes reprises à travers de nombreuses études en rapport avec la séparation temporaire des couples en union.

3.5. Image sociale et degré de satisfaction

3.5.1. Considérations dans la société

Selon la plupart des taxis-mots avec lesquels l'on s'est entretenu, leur métier ne leur permet pas d'avoir un bon rang social en ville: « Nous sommes mal vus, pas bien considérés par les habitants de Bujumbura, nous sommes traités de tous les maux : voyous, mal éduqués, voleurs, indisciplinés, non civilisés, cause des accidents routiers ... ». La question que l'on peut se poser est celle de savoir s'ils sont stigmatisés injustement ou si ce qu'on dit d'eux correspond à la réalité.

Mais, sans pour autant les juger, il a été rapporté à maintes reprises (médias, réseaux sociaux) que des cas de vol de sacs à main/sacoches ou de téléphones portables en pleine rue étaient commis par les taxis-motos et les victimes sont souvent les femmes ou les jeunes filles. En plus, d'après les données fournies par la Police Spéciale de Roulage (PSR), la moto est impliquée dans au moins 14,6 % des cas d'accidents routiers à Bujumbura en 2019. Il faut signaler que ce chiffre est loin de correspondre à la réalité sur terrain car il s'agit ici des cas d'accidents où la police est intervenue, les cas non déclarés sont les plus nombreux. « les contacts moto + moto, moto + piéton, vélo + vélo, vélo + piéton ne sont pas fréquents dans les registres d'accidents constatés par la PSR. Ces cas ne sont pas souvent déclarés surtout quand le choc n'est pas grave, sinon ils sont très nombreux mais se résolvent souvent à l'amiable » (Ciza, 2022) .

Qualifier les taxis-motos de mauvais conducteurs ou de chauffards n'est pas toujours lié à l'indiscipline dont ils sont souvent accusés. Il faut aussi

voir comment ils ont acquis le permis de conduire car, même si on n'a pas de preuve à l'appui, les services de la Police Spéciale de Roulage (PSR) ont, depuis longtemps été pointé du doigt comme quoi ils octroieraient des permis de conduire à des gens qui n'ont passé aucune épreuve pour son obtention. Enfin, certains propriétaires de motos affirment que leurs employés s'arrangent pour se faire voler la moto ou la font disparaître sciemment et simulent une situation de vol à main armée.

Qu'à cela ne tienne, une fois arrivés chez eux à la campagne, ces gens disent qu'ils sont plutôt bien accueillis d'abord pour le simple fait qu'ils travaillent en ville (vivre en ville a une valeur ajoutée chez les ruraux), ensuite parce qu'ils apportent de l'argent et quelques cadeaux et biens. « Nous sommes traités comme des « sauveurs » de la campagne, considérés comme « riches », ... « Les voisins, amis s'intéressent à moi parce qu'ils savent que j'ai un peu d'argent, que je peux leur acheter de la bière ». « Une fois arrivé chez moi, je reçois beaucoup de visiteurs ». « Nous sommes bien habillés, nous sommes plus propres par rapport à eux ». « Les jeunes filles s'intéressent beaucoup plus à nous par rapport aux amis restés sur la colline » (propos d'un taxi-moto célibataire).

3.5.2. Degré de satisfaction

A la question de savoir ce que les taxis-motos aimeraient devenir, ils disent : devenir propriétaire de la moto, chauffeur de taxi-voiture, chauffeur de bus, chauffeur de camions, commerçant, homme d'affaires, businessman, entrepreneur, changer d'activité L'on remarque donc que pour la plupart des taxi-motos, ils aimeraient rester dans le métier et faire carrière dans le secteur des transports comme chauffeurs (propriétaire de la moto, chauffeur de taxi-voiture, chauffeur de minibus ou de bus, chauffeur de camions, ...). Quant à celle de savoir s'ils sont satisfaits, contents de leur métier, tout le monde répond par un petit « oui » suivi de « mais ». Cela veut dire que tout le monde est unanime pour dire que la vie en ville est meilleure par rapport aux conditions d'existence de la campagne. Mais, ils savent que tout ce qu'ils gagnent ne leur permet pas de faire une épargne qui les pousserait à investir dans d'autres activités plus lucratives. Pour eux, s'installer durablement et confortablement en ville relève de l'utopie. En effet, de par l'expérience, ces travailleurs qui font les « petits » métiers ne s'intègrent jamais, de façon durable en ville, la plupart finit par retourner au bercail à partir d'un certain âge. Malheureusement, nous n'avons pas pu discuter avec les épouses restées au village pour savoir leurs avis et considérations, si elles ont le même degré de satisfaction que leurs maris.

3.6. Discussion des résultats

Les résultats de cette étude montrent que l'activité de taxi-motos à Bujumbura, constitue un mécanisme d'ajustement face aux fortes contraintes démographiques, foncières et économiques qui caractérisent les campagnes du pays. Ces résultats confirment l'analyse de Dupont et Guilmoto, selon laquelle les migrations constituent avant tout des mécanismes d'ajustement face aux inégalités territoriales, plutôt qu'un véritable levier de transformation structurelle (Dupont et Guilmoto, 1993). Ils confirment aussi l'idée selon laquelle, dans les contextes de forte densité rurale, la migration relève moins d'un choix volontaire que d'une stratégie de survie (Guichaoua, 1982 ; Ndayisenga, 2010). La forte représentation des jeunes hommes ayant un niveau d'instruction primaire parmi les taxi-motos enquêtés corrobore les travaux de Courgeau et Lombard qui montre que l'âge, le sexe et le capital scolaire constituent des déterminants majeurs des trajectoires migratoires et professionnelles dans les pays du Sud (Courgeau, 1985 ; Lombard, 1999). Par conséquent, le faible niveau d'instruction oriente ces migrants vers les « petits » métiers urbains du secteur informel, caractérisés par une faible protection sociale, des revenus modestes et une forte pénibilité du travail. Ces résultats confirment les analyses de Lassave et Haumont et de Lévy et Dureau, selon lesquelles l'insertion urbaine des migrants ruraux demeure largement inachevée (Lassave et Haumont, 2001 ; Lévy et Dureau, 2002).

L'origine géographique des enquêtés, dominée par les provinces à forte densité rurale, met en évidence le rôle central de la pression foncière dans la genèse des mobilités rurales-urbaines. L'émiettement des exploitations agricoles et la fécondité encore élevée réduisent fortement la capacité des ménages à assurer leur reproduction socio-économique, confirmant ainsi les observations de Bairoch et de Diry sur les limites structurelles de la petite agriculture familiale (Bairoch, 1971 ; Diry, 2004). Toutefois, la sous-représentation de certaines provinces densément peuplées suggère que les dynamiques migratoires ne peuvent être expliquées uniquement par la démographie, mais doivent également être analysées à l'aune des réseaux migratoires et des opportunités alternatives de mobilité comme le confirme Racaud (Racaud, 2021)

Ainsi, un apport majeur de cette étude réside dans la mise en évidence du rôle des revenus issus des taxis-motos dans le maintien d'une agriculture paysanne à la campagne. Les transferts monétaires et matériels vers la campagne contribuent directement à la sécurité alimentaire, à la scolarisation et aux soins de santé, confirmant que la pluriactivité constitue une stratégie centrale d'adaptation des exploitations familiales africaines (Kayser, 1977 ; Diry, 2004). Ces résultats concordent avec ceux de Ndayisenga, qui montre que les revenus urbains jouent un rôle déterminant dans la reproduction de l'agriculture paysanne burundaise (Ndayisenga, 2010). Cette situation montre

en effet que les régions d'origine des taxis-motos dépendent d'une façon ou d'une autre de la ville dans la mesure où ce qui a été gagné en ville sert à couvrir les besoins des ménages des campagnes. L'on sait pourtant que par essence, « toute campagne est agricole » (Diry, 2004). Selon le même auteur, « c'est le produit de générations de paysans qui ont modelés des paysages originaux et qui s'efforcent de cultiver et d'élever des animaux pour leur propre consommation et/ou de commercialiser d'éventuels excédents. La campagne ne se conçoit donc pas sans agriculture » (Diry, 2004) et c'est elle qui devrait par contre nourrir la ville comme c'est le cas ailleurs. Ainsi, loin de signifier une rupture avec le monde rural, la migration s'inscrit dans une logique d'interdépendance fonctionnelle entre ville et campagne (Coquery-Vidrovitch & d'Almeida-Topor, 1996 ; Bart et al., 2021).

Toutefois, cette fonction régulatrice s'accompagne de vulnérabilités sociales importantes. Les taxis-motos évoluent dans un environnement professionnel marqué par l'absence de protection sociale, l'insécurité économique, les contraintes réglementaires et la stigmatisation sociale (Chaléard & Dubresson, 1999). Ils sont par exemple accusés d'être à l'origine de la plupart des accidents routiers (Ciza, 2022). Par ailleurs, le célibat géographique observé chez une majorité de migrants mariés engendre des effets sociaux ambivalents, notamment des tensions familiales et une fragilisation des liens conjugaux, susceptibles d'affecter la cohésion familiale et les équilibres sociaux en milieu rural comme urbain (Nzambimana, 2022).

Ces éléments traduisent une intégration urbaine inachevée, plaçant les migrants dans un entre-deux spatial et social durable. Ils ont « un pied dedans, un pied dehors » comme l'écrit Chaléard (1989), à propos du rural et de l'urbain en Côte d'Ivoire.

En définitive, cette étude analyse le rôle des mobilités campagne-ville à travers le cas des taxis-motos de la ville de Bujumbura. Ses résultats montrent que l'exode des jeunes ruraux vers la ville relève avant tout d'une stratégie de survie économique, davantage provoquée par la crise structurelle de l'agriculture paysanne que par une réelle attractivité urbaine. Ainsi, l'exiguïté des exploitations agricoles, combinée à une fécondité encore élevée et à la faiblesse des opportunités d'emplois en milieu rural, réduit considérablement la capacité des ménages à assurer leur reproduction socio-économique, poussant les jeunes actifs à rechercher des revenus alternatifs en ville.

L'analyse met en évidence que l'activité de taxi-moto, bien qu'inscrite dans le secteur informel et caractérisée par des conditions de travail précaires, constitue une source de revenus relativement réguliers pour les jeunes migrants. Ces revenus jouent un rôle central dans le soutien économique des ménages ruraux restés au village à travers des transferts monétaires et matériels destinés à couvrir les besoins essentiels tels que l'alimentation, la

santé, la scolarisation et parfois l'acquisition de terres. dans ce contexte, loin de signifier une rupture avec le monde paysan, les mobilités campagne-ville observées s'inscrivent dans une logique d'interdépendance fonctionnelle entre ville et campagne, où les revenus urbains contribuent indirectement au maintien et à la reproduction de l'agriculture paysanne burundaise.

Alors, les mobilités campagne-ville analysées apparaissent comme un mécanisme d'ajustement à court terme face aux déséquilibres démographiques et socio-économiques du Burundi, sans pour autant constituer une solution structurelle à la crise rurale. Ces résultats invitent à repenser les politiques publiques en matière d'emploi des jeunes, de protection sociale des travailleurs du secteur informel et de développement rural intégré, afin de transformer ces mobilités de survie en véritables leviers de développement équilibré entre ville et campagne.

Enfin, avant de passer à la conclusion, nous reconnaissons que cette étude présente des limites notamment l'absence d'enquêtes directes auprès des épouses ou autres membres de la famille des taxis-motos restées au village. Leurs points de vue sur le degré de satisfaction, les effets du célibat géographique, l'image sociale... pourraient permettre de confirmer davantage les résultats de nos enquêtes de terrain ou de les infirmer. Toutefois, nous pensons que ces contraintes n'altèrent pas la portée analytique de l'étude, qui vise avant tout à mettre en lumière des dynamiques socio-économiques structurantes des relations campagne-ville au Burundi.

Conclusion

Les taxi-motos œuvrant dans la zone Kamenge sont pour la plupart originaires des régions rurales très densément peuplées de l'intérieur du Burundi. Une fois arrivés en ville, ils découvrent de nouvelles opportunités d'emplois bien qu'ils mènent une vie dure et précaire. Le revenu gagné en ville ne leur permet pas de vivre de façon décente. Il ne leur permet pas non plus d'épargner, d'investir en ville et de s'installer de façon durable et définitive. Ces gens ne s'intègrent jamais dans la société urbaine, ils ont un pied dedans, un pied dehors. A partir d'un certain âge, ils finissent par regagner définitivement le village natal. Toutefois, malgré les difficultés liées au métier, malgré les contraintes, l'argent et autres biens envoyés servent à couvrir les besoins vitaux de leurs familles restées au village et ces dernières parviennent à s'y maintenir en pratiquant une agriculture de subsistance proche du jardinage.

Conflit d'intérêts : Les auteurs n'ont signalé aucun conflit d'intérêts.

Disponibilité des données : Toutes les données sont incluses dans le contenu de l'article.

Déclaration de financement : Les auteurs n'ont obtenu aucun financement pour cette recherche.

Déclaration relative aux participants humains : Le travail de terrain a été effectué sous l'aval de la Direction de la Recherche et des Innovations (DRI) de notre université (Université du Burundi) qui nous a octroyé une attestation de recherche.

Approbation par le comité d'éthique et de déontologie: Les humains qui ont participé à notre enquête et qui ont répondu à nos questions étaient consentants (principe de consentement éclairé) et chaque personne interviewée avait le droit d'interrompre la discussion comme bon lui semblait.

References:

1. Bairoch, P. (1971), *Le tiers-monde dans l'impasse : Le démarrage économique du XVIIIe au XXe siècle*. Paris, France : Gallimard.
2. Bart, F., Chaléard, J.-L., & Dubresson, A. (2021). *Les ruralités intertropicales*. Paris, France : Armand Colin.
3. Bart, F., Racaud, S., Uwizeyimana, L., & Tulet, J.-C. (Eds.). (2021). *Trajectoires de ruralités intertropicales en Afrique et ailleurs*. Toulouse, France : Presses Universitaires du Midi (PUM).
4. Bonvalet, C., & Brun, J. (2002). *Mobilité résidentielle, parcours de vie et réseaux sociaux*. INED.
5. Bonvalet, C., & Brun, J. (2002). *Mobilités spatiales : Une question de société*. Paris, France : L'Harmattan.
6. Buzingo, D. & Kamuragiye, A. (2019), *Maîtriser la croissance de la population pour profiter du dividende démographique en Afrique subsaharienne. Le cas du Burundi*, Editions L'Empreinte du Passant, Gatineau-Canada.
7. Chaléard, J.-L., & Dubresson, A. (1999). *Villes et campagnes dans les pays du Sud : Géographie des relations*. Paris, France : Karthala.
8. Charvet, J.-P., & Sivignon, M. (2005). *Géographie humaine : Questions et enjeux du monde contemporain*. Paris, France : Armand Colin.
9. Ciza, D. (2022), *Problématique de la mobilité urbaine : cas de l'insécurité routière en Mairie de Bujumbura (2010-2019)*, Université du Burundi, Mémoire de Master en « Sociétés, Pouvoirs, Territoires et Développement Durable ».
10. Coquery-Vidrovitch, C., & d'Almeida-Topor, H. (1996). *Interdépendances villes-campagnes en Afrique : Mobilité des hommes, circulation des biens et diffusion des modèles depuis les indépendances*. Paris, France : L'Harmattan.

11. Courgeau, D. (1985). Migration et mobilité. Paris, France : INED.
12. Diry, J.-P. (2004). Les espaces ruraux. Paris, Armand Colin.
13. Dupont, V., & Guilmoto, C. Z. (1993). Migration et urbanisation : Les nouvelles dynamiques. ORSTOM.
14. Dupont, V., & Guilmoto, C. Z. (1993). Mobilités spatiales et urbanisation. *Cahiers des Sciences Humaines*, 29(2–3), 277–580.
15. Guétat-Bernard, H., (1998), Nouvelles articulations villes/campagnes. Pluriappartenance et mobilité spatiale et professionnelle des ruraux du delta du Nil, CNRS, n°3, pp. 253-264.
16. Guichaoua, A. (1981). Destins paysans et politiques agraires en Afrique centrale. Karthala.
17. Guichaoua, A. (1981). Surpeuplement et stratégies migratoires des paysans au Burundi. Genève, Suisse : Bureau international du Travail.
18. Guichaoua, A. (1982). Paysanneries africaines et crise foncière. Karthala.
19. Guichaoua, A. (1982). Population migrante et types de mobilité au Burundi. *Cahiers d’Outre-Mer*, 35(138), 141–159.
20. ISTEEDU & ICF International. (2017). Enquête démographique et de santé du Burundi 2016–2017. ISTEEDU.
21. Kayser, B. (1977). Migration et développement. *Revue Tiers-Monde*, 18(69), 5–204.
22. Lassave, P., & Haumont, A. (2001). Mobilités spatiales : Une question de société. Paris, France : L’Harmattan.
23. Lassave, P., & Haumont, B. (2001). Mobilités, territoires et insertion sociale. L’Harmattan.
24. Lévy, J.-P., & Dureau, F. (2002). L’accès à la ville : Mobilités spatiales et insertion urbaine. Karthala.
25. Loddet, G. (1984). Famille et migrations en Afrique. L’Harmattan.
26. Lombard, J. (1999). Petits métiers et économie urbaine en Afrique. Karthala.
27. Lombard, J. (1999). Quand les transports (dé)lient villes et campagnes. In J.-L. Chaléard & A. Dubresson (Eds.), *Villes et campagnes dans les pays du Sud* (pp. xx–xx). Paris, France : Karthala.
28. Ndayisenga, A. (2010). La reproduction d’un système paysan à travers les revenus extérieurs à l’exploitation, Thèse de doctorat, Université Toulouse II – Le Mirail, France.
29. Ndayisenga, A., & Itangishaka, P. (2024). Planification familiale et dividende démographique : Le cas du Burundi. *European Scientific Journal*, 2024, 98–115. [Doi:10.19044/esj.2024.v20n26p98](https://doi.org/10.19044/esj.2024.v20n26p98)
30. Ndayisenga, A. (2021), Reproduction d’une agriculture familiale à travers les relations ville/campagne. Cas de la région du Bututsi et de la ville de Bujumbura, In Bart F., Racaud S., Uwizeyimana L. et Tulet

- J.C. (Eds.), *Trajectoires de ruralités intertropicales en Afrique et ailleurs*, Toulouse, Presses Universitaires du Midi (PUM), pp. 197-209.
31. Nzambimana, V. (2022). *Vie de couple et contraintes professionnelles : Ethnographie du vécu des célibataires géographiques en commune de Buhiga*, Université du Burundi, Mémoire de Master en Socio-anthropologie.
 32. Pumain, D., & Saint-Julien, T. (2001). *Les interactions spatiales : Flux et changements dans l'espace géographique*. Paris, France : Armand Colin.