



Problematique De La Prise En Charge Des Travailleurs Du Secteur Informel Par Les Assurances Medicales: Cas Des Conducteurs De Mini Cars « Gbaka » Dans La Commune D'abobo

Problem Of Coverage Of Informal Sector Workers By Medical Insurance: The Case Of Drivers Of Mini-Coaches "Gbaka" In The Municipality Of Abobo

Dominique Moro MORO

Enseignant-Chercheur

Université Félix Houphouët-Boigny-Abidjan, Côte d'Ivoire

Felix Richard BROU

Chercheur

Université Félix Houphouët-Boigny-Abidjan, Côte d'Ivoire

Kouakou M'BRA

Enseignant-Chercheur

Université Félix Houphouët-Boigny-Abidjan, Côte d'Ivoire

Résumé

Dans sa volonté d'assurer la protection sociale des travailleurs contre les risques de maladies et d'accidents de travail, la Côte d'Ivoire a mis en place des mécanismes de prise en charge. Ainsi les sociétés s'organisent pour réduire le poids de l'incertitude des événements malheureux aux travers des assurances. La santé demeure au centre du développement de la couverture de ces risques. L'objectif de cet article est de contribuer à l'explication de la non adhésion des conducteurs de mini cars communément désignés « Gbaka » de la commune d'Abobo aux assurances médicales.

La méthodologie qui a guidé cette réflexion est basée sur l'approche qualitative avec pour contenu l'échantillonnage non probabiliste par choix raisonné dans la sélection des enquêtés en vue de la compréhension du choix des conducteurs de « Gbaka ».

Les résultats de l'étude montrent que l'attitude des conducteurs de minicar est guidée par les perceptions et les représentations sociales qu'ont leurs différents syndicats des assurances maladies d'une part, les rapports entre les syndicats de transporteurs et des chauffeurs avec les assurances d'autre part.

Mots clés : Assurance Médicale- Conducteurs de mini car- Syndicat-Prise en charge-Commune d'Abobo

Abstract

In its desire to ensure the social protection of workers against the risks of illness and accidents at work, Côte d'Ivoire has put in place mechanisms to provide care. Societies organize themselves to reduce the burden of uncertainty during bad times through insurance. Health remains at the center of the development of the coverage of these risks. The purpose of this article is to contribute to the explanation of the non-adherence of mini-coach drivers commonly referred to as 'Gbaka' in the municipality of Abobo to medical insurance.

The methodology that guided this reflection is based on the qualitative approach with the content of non-probabilistic sampling by reasoned choice in the selection of respondents to understand the choice of "Gbaka" drivers.

The results of the study show that the attitude of minicar drivers is guided by the perceptions and social representations of their different unions of health insurance on the one hand, the relationship between the unions of carriers and drivers with insurance on the other.

Keywords: *Medical Insurance- Mini-Car Drivers- Union-Abobo Community-Care*

Received 20 Dec., 2022; Revised 01 Jan., 2023; Accepted 02 Jan., 2023 © The author(s) 2023.

Published with open access at www.questjournals.org

I. INTRODUCTION

Les États ont un rôle essentiel à jouer pour renforcer la couverture des systèmes de protection sociale et l'inclusion des travailleurs et travailleuses de l'économie informelle parmi leurs bénéficiaires. L'atteinte de cette politique repose sur un compromis délicat entre la réponse à leurs besoins immédiats et la garantie d'une protection à long terme. En collaboration avec les acteurs nationaux concernés, notamment les partenaires sociaux, les gouvernements doivent donc élaborer des politiques et des stratégies, mais aussi renforcer et préserver l'espace budgétaire consacré à la protection sociale, en ciblant systématiquement l'économie informelle (PNUD, 2021, p.8).

Ainsi donc, à l'échelle mondiale, 61 % de la population en âge de travailler, soit 2 milliards de femmes et d'hommes, contribuent à l'économie informelle.

L'OMS dans son article sur la protection sociale de la santé des travailleurs, fait mention de plusieurs faits principaux. Alors, chaque année 12.2 millions de personnes dont la plupart dans les pays en développement, meurent de maladie non transmissible à un âge où elles sont encore en activité professionnelle. A contrario, près de 70% des travailleurs ne disposent pas de couvertures sociales qui puissent les indemniser en cas d'accident ou de maladie.

Ainsi, le secteur informel emploie plus de 60% de la population active dans le monde (OIT, 2017).

En 2016, une enquête réalisée sur la situation de l'emploi en Côte d'Ivoire révèle que la population en âge de travailler était de 14.870.704, dans cette population, le taux d'emploi informel est de 93,9% Banque Mondiale (2018).

Selon l'OIT (2018), 2 milliards de personnes occupent un emploi informel, la plupart d'entre eux sont dans les pays émergents et les pays en développement. La majorité d'entre eux sont privés de protection sociale, de droit au travail et de conditions décentes de travail. Ce constat se remarque à travers les chiffres suivants: En Amérique 85,8%, en Asie et au Pacifique 68,6%, en Europe 25,1%, en Afrique, il s'élève à 68,2%. Pour Bonnet l'informalité implique un manque de protection sociale, de droit de travail (OIT 2016, 2020).

En outre, le secteur informel demeure une source majeure, voire la source principale d'emplois dans de nombreux pays, où ce secteur se compose de travailleurs indépendants ou de petites entreprises, sans structure formelle ni organisation du capital, et d'emplois occasionnels (OIT, 2003).

Après les indépendances, la Côte d'Ivoire s'est dotée d'institutions de protections sociales qui garantissent des ressources aux individus placés dans des circonstances particulières (maladie, accidents, chômage, maternité, famille, vieillesse).

Selon le FMI (2017), en Côte d'Ivoire l'économie informelle représente entre 30 et 40% du PIB.

Cependant, nous constatons que la grande majorité des travailleurs de l'économie informelle est privée de sécurité sociale et les chauffeurs du transport urbain routier représentent plus de 70.000 personnes avec 5% du PIB de l'économie¹.

Ainsi, selon les services de la Coordination Nationale des Gare Routière de Côte d'Ivoire estiment le nombre de chauffeurs de Gbaka à 5000 personnes assurant le transport des usagers avoisine 80.000 personnes par jour. Le nombre de mini cars Gbaka qui assure au quotidien la liaison entre la commune d'Abobo et les quelques communes dont Anyama, Adjamé, Yopougon et Bingerville à travers différents itinéraires est estimé à plus de 300 mini cars.

Alors, 80% de ces véhicules disposent de polices d'assurance automobile dont la garantie individuelle accident n'est accordée à la souscription à la demande du propriétaire du véhicule ; ou du Conducteur par une suffisance de connaissance sur cette garantie liée au contrat d'assurances automobiles par les souscripteurs lors de la souscription. Les souscripteurs négligent cette garantie pourtant très importante lors de l'indemnisation du sinistré. Quand on sait que l'impact de leur profession sur le physique et le mental est lié au stress de recouvrer la recette journalière pour sauvegarder son emploi au près du propriétaire du mini car Gbaka, aux besoins de la famille, se nourrir, se vêtir, se loger dans des conditions décentes, tout en assurant l'éducation des enfants associée à la peur d'être agressés mettent les chauffeurs de mini cars Gbaka dans une position de stress permanent et de vulnérabilité. Cet état de fait qui pourrait dans certains cas conduire à des accidents de circulation et à la longue entraîner l'hypertension artérielle et autres maladies cardio-vasculaires.

¹Rapport, 2017, de la Chambre nationale de commerce Ivoirien.

Sous ce rapport, il est urgent de garantir une protection adaptée à tous les travailleurs, quel que soit leur statut professionnel.

C'est pour pourquoi l'Etat de Côte d'Ivoire a mis en place un mécanisme de prise en Charge à travers la Mutuelle Générale des Fonctionnaires de Côte d'Ivoire (MUGEFICI) et la Caisse Générale des Retraités et Agents de l'Etat (CGRAE) pour les agents et fonctionnaires du secteur public par ordonnance n°77-206 du 05 avril 1977. Et de la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale (CNPS) qui aujourd'hui va au contact des artisans et autres travailleurs indépendants tels que les conducteurs de toute sorte d'engins, les filles de maison etc., en son article 42.44 de février 1957.

Dans cette dynamique en 2014, le gouvernement met en place la Caisse Nationale Assurances Maladie (CNAM) à travers sa structure de Couverture Maladie Universelle (CMU) du décret 2014-395 du 25 juin 2014.

Hormis ces structures de protection sociale, il y a aussi les compagnies d'assurances privées qui concourent à la protection des travailleurs du secteur privé ou de l'informel.

En 2018, le Département « accidents corporels et maladies » de la Direction des assurances a réalisé 32,58% de chiffre d'affaire global de 205,45 milliards des assurances non vie².

En 2016, la nouvelle gare routière sise dans la commune d'Abobo et en 2018 à la mairie d'Abobo ont eu lieu des opérations de sensibilisation et d'enrôlement des transporteurs du secteur routier par la CNAM et les acteurs du secteur du transport.

Malgré l'existence de ces différentes institutions et structures de protection sociale tant publiques que privées, voire les campagnes de sensibilisation et d'informations menées par ces structures et relayées par les acteurs du transport et les institutions étatiques de protection sociale pour inciter les chauffeurs de Gbaka à adhérer aux formes protections formelles, il s'observe une résistance chez les conducteurs des mini cars dits « Gbaka ».

Mais alors quelles sont les logiques sociales qui expliquent de la non adhésion des conducteurs des mini cars « Gbaka » aux assurances médicales ?

II. METHODOLOGIE

La méthodologie qui a guidé cette réflexion est basée sur l'approche qualitative avec pour contenu l'échantillonnage non probabiliste par choix raisonné dans la sélection enquêtés. En effet, le choix des enquêtés s'est fait par choix raisonné et tient compte des individus que les acteurs déclarent représentatifs des groupes sociaux en interaction dans le milieu qui structure les mini cars « Gbaka ».

Ainsi, des entretiens ont été effectués auprès de 37 personnes impliquées dans le champ qui fait objet de cette étude dont 33 conducteurs de « Gbaka », un membre des syndicats de propriétaires de mini cars, un membre des syndicats conducteurs et 2 responsables d'assurances.

Par ailleurs, du fait de la densité démographique et partant la commune la plus peuplée du District d'Abidjan, la commune d'Abobo a fait l'objet de cadre de cette étude.

Partant de cette approche qualitative, l'étude opte pour l'approche compréhensive. En outre, les techniques et outils de recueil de données utilisés sont, l'observation directe, l'entretien et le guide d'entretien.

De ce qui précède donc, l'analyse de contenu a servi à faire ressortir la cohérence thématique des entretiens dans un sens, et dans l'autre, de comparer les sens des discours des enquêtés afin de mettre à jour les logiques qui les animent les conducteurs de mini cars « Gbaka » dans la commune d'Abobo. (Blanchet & Gotman, 2005).

III. RESULTATS

I - LA PERCEPTION DES ACTEURS DU TRANSPORT SUR LES ASSURANCES

La perception des acteurs du transport terrestre dans le District d'Abidjan notamment dans la commune d'Abobo se traduit d'une part par la méconnaissance des questions d'assurances et d'autre part conduit à une méfiance desdits acteurs.

I – 1 – Méconnaissance des maisons d'assurance chez les acteurs

En général, les acteurs du milieu du transport privé terrestre à Abidjan particulièrement des transporteurs des mini cars dits « gbaka » ne sont pour la plupart pas instruits et par voie de conséquence n'ont aucune information sur la sphère des assurances.

² Rapport d'activité du marché des assurances en Côte d'Ivoire en 2018 Edition 2020.

Alors, le manque de communication des maisons d'assurance à l'endroit de ces catégories sociales non « éclairées » comme le monde du transport terrestre abidjanais conduit à une insuffisance d'informations pouvant leur permettre de connaître le bien-fondé des assurances.

Aussi, étant donné que souscrire à une assurance ne souffre d'aucune action de coercition comme il leur est exigé au niveau de leurs véhicules, les conducteurs estiment que c'est de la volonté des chauffeurs de vouloir adhérer ou non.

Pour des syndicats, l'assurance est une affaire en lien avec l'Etat. Ce qui se traduit par ces dires d'un membre des syndicats de conducteurs « *Ils parlent d'une affaire pas trop claire de l'Etat* » après avoir évoqué la CNAM³.

Evoquant toujours l'idée de la méconnaissance des acteurs du milieu du transport terrestre dans le District d'Abidjan et singulièrement chez ceux de la Commune d'Abobo, un responsable d'assurance soucieux de leur état de vulnérabilité, note ce qui suit :

Ce sont des travailleurs qui ont besoin d'être protégés socialement, organisés, sensibilisés sur les assurances médicales car l'exercice de leur activité expose à beaucoup de risques à savoir: les maladies professionnelles, les accidents de travail, mais malheureusement. Ils ne connaissent pas ce que c'est que les assurances médicales, l'explication première vient du fait qu'ils ne croient pas aux assurances, ils sont en général réfractaires à tout ce qui provient de l'Etat. C'est regrettable mais c'est la réalité.

Nombreux sont des acteurs du milieu de transport qui préfèrent la médecine traditionnelle pour se soigner. Comme le souligne un conducteur :

« Nous les chauffeurs, la maladie qu'on peut avoir c'est le « koko » (les hémorroïdes) et médicaments de Blanc ne soigne pas ça ».

Ce qui traduit la volonté des conducteurs et leurs pairs de minimiser les questions d'assurance dans leur quotidien étant donné que selon eux les assurances ne sont pas fondamentales dans l'activité qu'ils mènent.

Pour l'agent d'assurance « Cela est due au fait qu'ils sont trop enracinés dans la culture, quand tu leur parles de prise en charge médicales, ils te répondent qu'ils préfèrent l'automédication que se rendre dans un centre de santé pour une consultation si vous voyez l'un d'entre eux se rendre dans un centre de santé sait qu'il a essayé des thérapies autres que modernes et que cela ne l'a pas guéri.

La sphère sociale dans laquelle ces conducteurs sont, influence leur jugement quant à tout ce qui est extérieur dans leur entendement à leur milieu. Ce qui est traduit par ces propos de responsable d'assurance.

Je pense que c'est lié à leur environnement et le comble, ce sont leurs syndicats qu'ils écoutent le plus, même quand nous les assureurs essayons de leurs en parler, ils sont pas attentifs, ils ne pensent que aller vaquer à leurs occupations, je pense aussi que c'est une sorte de négligence parce que quand certains viennent vers nous pour souscrire à une police d'assurance automobile, nous leur proposons des garanties qui les protègent en cas d'accident, en d'autres termes de les indemniser.

Pour certains chauffeurs de « Gbaka » comme K.S, parler d'assurance relève de tout ce qui est lié aux personnes nanties. Ce qui lui faire dire :

J'entends assurance mais je ne connais pas hein booh, personne ne m'a une fois parlée d'assurances maladie. C'est pour les patrons sinon nous on n'a pas besoin de ça, Comme tu insistes, donc il faut me dire c'est quoi si on peut me donner l'argent moi je suis prêt partout il ya l'argent moi je mets ma tête. Je comprends c'est papier que mon djoulatchèva prendre chez un monsieur, et puis quand policier nous arrête on montre et il nous laisse passer.

I -2 - La méfiance des acteurs de conducteurs de mini cars face aux structures d'assurances

A l'instar des autres travailleurs en général, la catégorie sociale que représentent les acteurs de transports ne croit pas aux assurances, car ils ne sont favorables à la souscription aux assurances médicales.

Avec l'avènement de la CNAM, les syndicats de transport routier et les syndicats de chauffeurs adoptent des attitudes de méfiance et de défiance à travers leurs pratiques et comportements pendant les campagnes de sensibilisations et d'information. Ceux-ci perçoivent la CNAM comme un organisme concurrent à leur système de protection de leurs membres.

Pour l'agent d'assurance :

³ Caisse Nationale d'Assurance Maladie

«Ils n'adhèrent pas par ignorance, ou souvent ils trouvent que leurs primes à verser est élevée, et quand on insiste et qu'ils ne veulent pas comprendre alors nous sommes obligés de rédiger leurs contrats sans la garantie individuelle accident, même souvent nous faisons l'objet de critique comme quoi leurs primes versées pour une police d'assurance est une perte pour eux.

A partir de ces dires d'un chauffeur qui traduit cette assertion ci-dessus de l'agent assureur, « ils nous mélangent avec les papiers et après on nous prend de l'argent pour rien ».

A ce sujet, un responsable d'assurance révèle :

« Pour eux nous leur estoquons de l'argent gratuit et qu'en retour ils ne voyaient l'avantage à souscrire à une assurance mais c'est à cause des forces de l'ordre qu'ils sont obligés de souscrire à une police d'assurances, comprenez donc qu'avec une telle réflexion, il est difficile de les sensibiliser, seuls leurs responsables syndicaux en sont capables ».

Ce qui rend compte du niveau de contestation des acteurs du transport des mini cars vis-à-vis des entreprises d'assurance. Alors, le refus de souscrire aux assurances pour les conducteurs de « Gbaka » de la commune d'Abobo révèle du rejet que ceux-ci manifestent au point de boycotter les périodes de sensibilisation sur la question de la prise en charge.

C'est ainsi qu'affirme T .B chauffeur de Gbaka :

Jene sais (connais) pas assurance de l'homme, c'est mon djoulatchê⁴ ou moi « han »⁵ qui va prendre assurance et c'est quand voiture fait accident on parle de assurance payée si policier t'arrête et tu n'as pas d'assurance, on bloque tes pièces de voiture, ce qui est sûr un jour sur trottoir, j'ai vu qu'on jouait de la musique, quand j'ai demandé, on m'a dit c'est assurance, moi j'ai pas demandé, c'est assurance de quoi, c'est après « un frère sang » m'a dit c'est assurance de l'homme, même chose que pour voiture. Quand voiture fait accident assurance répare ta voiture, mais pour l'homme quand il tombe malade on te donne l'argent pour te soigner, hum.

A travers ce discours, il est à noter que la méconnaissance et la méfiance des conducteurs de « Gbaka » qui rendent compte de la perception des maisons d'assurance converge vers les rapports entre les syndicats de chauffeurs et les assurances.

Ces propos résument bien les pratiques des syndicats pendant les campagnes de sensibilisation comme ressource mobilisable en vue de susciter la non adhésion.

II- RAPPORTS ENTRE LES SYNDICATS DES CHAUFFEURS ET LES STRUCTURES ASSURANCES

Les rapports entre les syndicats et les structures d'assurance passent par l'analyse des relations sociales entre USTC et CNAM pour comprendre les logiques sociales de la non adhésion des acteurs du milieu de transports urbain notamment les chauffeurs de gbaka de la commune d'Abobo aux assurances médicales.

II – 1 - Les rapports sociaux entre syndicats de transports et les syndicats de chauffeurs de Gbaka

Les rapports sociaux entre les syndicats de transports et les syndicats de chauffeurs sont tantôt conflictuels tantôt teintés de méfiance. Leur collaboration a première vue, laissent entrevoir une parfaite harmonie dans les relations. Ceci se remarque par le fait les deux principaux syndicats constituant USTCA partagent le même bureau que le délégué principal des transporteurs.

C.L. président des délégués USTCA :

« Officiellement nous avons deux tickets que nos délégués placent chaque jour, ils vendent des tickets de 300fcs qui sont les tickets provenant des syndicats de transports c'est-à-dire les propriétaires de véhicules de tous les engins qui roulent sur toutes l'étendue de la Côte d'Ivoire en particulier dans la commune d'Abobo. Et les tickets de 200fcs qui proviennent des syndicats des chauffeurs. Ces tickets sont obligatoires pour chaque véhicule. Maintenant, pour ce qui concerne les tickets qu'on place chaque jour communément appelés tickets de surveillance qui coutent 200fcs, appartiennent à des groupements, je ne les reconnais pas, chez nous on a deux tickets que je viens de citer. Les droits de chargement perçus par certains groupements existent également, en notre sein c'est deux tickets.

⁴ Propriétaire de mini car « gbaka » en langue malinké, une langue du nord de la Côte d'Ivoire

⁵ Est-ce le propriétaire ou moi (le chauffeur) surpris d'entendre la prise en charge à travers le terme « han »

Bien, qu'étant informé de l'existence parallèle des tickets dits de surveillances de chargements le président l'accepte difficilement. Cela ressort, par le ton la voix terne survenue en répondant à notre question qui établissait un rapport de force et de concurrence entre différents groupements des syndicats.

En effet, les chauffeurs de Gbaka reprochent aux syndicats la mauvaise gestion des ressources économiques mobilisées par la vente des tickets journaliers d'un montant total de 500fca par Gbaka. Les tickets des chauffeurs sont de 200fcs et ceux des transporteurs sont à 300fca.

II-2- Les relations syndicats de transporteurs et CNAM

Les assurances comme la CNAM dans leur stratégie de communication, pour toucher sa cible dans les campagnes de sensibilisation des transporteurs sur les assurances s'appuient sur les organisations syndicales de transporteurs. Ces stratégies sont souvent perturbées, les résultats escomptés lors de ces campagnes ne sont pas contreproductifs. En pole position les syndicats sont indexés par les responsables de CNAM comme étant un frein aux actions de sensibilisations.

Sur cette base selon une des responsables de CNAM, K.K :

Lorsquous prévoyons mener une action de sensibilisation destinée aux transporteurs, nous convions toujours les responsables des syndicats malheureusement, le jour du rdv les responsables de différents se rencontre et chacun réclame la tête de l'organisation de l'opération, cela ne facilite pas notre travail de collaboration de terrain avec cette corporation. Nous, à notre niveau essayons tant bien que mal de leur faire comprendre de façon subtile que nos opérations n'ont pas pour objectifs de propulser qui que ce soit ou de soutenir quelques actions que ce soit dans sa promotion ou dans la quête de notoriété.

Pour ce faire connaître, ou s'imposer aux autres syndicats certains profitent des actions de CNAM en tant que structure Etatique pour prendre le devant des actions car cela leur donne une côte de popularité. Cette manière de faire amène les syndiqués à être réfractaires aux différentes approches des structures d'assurance.

II- 3 – Les relations de défiance et de concurrence entre les syndicats et les assureurs.

L'arrivée de la CNAM a ouvert une sorte de compétition, de confrontation entre deux systèmes de gestions de risque maladies. Toutes les deux se basent sur la solidarité dont l'un procède par paiement via les outils modernes les comptes bancaires électroniques ou classiques et l'autre au moyen du contact humain via le placement des tickets journaliers remis mains en main. Les syndicats apprécient très peu l'avènement de cette forme d'assurance cela ressort dans les propos d'un responsable de syndicats

C.B : *« Nous sommes au moins 4500 membres ayant fait l'enrôlement de CMU, mais à ce jour, aucun membre n'est à jour de ces cotisations, cela s'explique que la CNAM ne les intéressent pas, car les avantages que la CNAM leur propose est le même qu'ils ont dans leurs commissions sociales ».*

Ce rapport de concurrence se ressent dans les propos d'un responsable de la CNAM par le fait que jusqu'à une récente date ils ne connaissaient pas de façon précise le nombre exact de chauffeurs ayant fait l'enrôlement car selon le responsable de la CNAM,

KK responsable CNAM : *« lors de l'opération les chauffeurs portent différentes professions sur leur pièce d'identité qui sert de référence de base d'information pour certains c'est des planteurs, ou menuisiers ou mécanicien reconvertis donc l'un dans l'autre le croisement donne des chiffres erronées concernant le nombre total d'enrôler, cependant, en collaboration avec la chambre d'industrie de Côte d'Ivoire et la chambre des métiers de Côte d'Ivoire nous dégageons exactement sept grande branches d'activité qui nous sert également de base de données pour le croisement afin d'obtenir un chiffre exact depuis la base les données qui sont biaisées ».*

La stratégie employée par les syndicats confirme bien ce que Bourdieu appelle capital social car les agents en compétition dans un champ usent des stratégies pour atteindre leurs objectifs.

IV. DISCUSSION

Les résultats de l'étude montrent que l'attitude des conducteurs de minicars est guidée par les perceptions sociales et les représentations qu'ont leurs différents syndicats des assurances maladies d'une part et les rapports entre les syndicats de transporteurs et des chauffeurs avec les assurances d'autre part.

La question de la protection sociale des travailleurs du secteur informel est abordée par Osei-Boateng⁶ (2011). Il montre que la plupart des Africains n'ont accès à aucun mécanisme de protection sociale. Les femmes, dont

⁶Pour la création d'une protection et d'une sécurité sociale selon le genre ? Le cas de l'Afrique

l'activité professionnelle s'effectue principalement dans le cadre de l'économie informelle, sont particulièrement désavantagées. Les mécanismes de sécurité existants sont pour la plupart aveugles aux questions de genre.

Pour ce qui est de la représentation des assurances et des rapports avec celles-ci, l'étude rencontre celle d'Osei-Boateng du fait que certains travailleurs se sont sentis découragés face à la mauvaise qualité de vie des retraités, dont certains ont été encore plus durement frappés par la misère et la vulnérabilité à de la retraite. Pour la plupart d'entre eux, le montant des prestations s'est avéré trop faible pour pouvoir sortir de la misère. Pour terminer, le haut niveau de pauvreté constituait le premier facteur de dissuasion et semblait pour beaucoup s'aggraver avec le temps.

Les mauvaises conditions de travail sont préjudiciables à la sécurité et à la santé de ces conducteurs mais également à la sécurité des passagers. Ainsi l'organisation de ce secteur d'activité, la formation des conducteurs aux risques encourus et leur prévention sont donc indispensables.

Nos résultats, portant sur les rapports avec les compagnies d'assurance et les chauffeurs qui montrent la méfiance des conducteurs à l'endroit de celles-ci trouve son explication dans l'étude réalisée par Myamba (2017) qui met en relief le niveau élevé de pauvreté constituait le premier facteur de dissuasion et semblait pour beaucoup s'aggraver avec le temps. L'auteur fait ressortir le niveau de vulnérabilité des acteurs du secteur informel qui doivent subvenir à leurs propres repas quotidiens, les participants à l'étude ont exprimé leur difficulté à verser des cotisations régulières ; les régimes contributifs continuent ainsi d'être mis en difficulté par les retards de cotisation d'un nombre croissant d'affiliés.

Les rapports entre les syndicats et les transporteurs ont été abordés par Traub-Merz (2020) et ses résultats tout en mettant l'accent sur la méfiance entre ceux-ci retrouve nos résultats car pour lui être connu et être digne de confiance sont deux conditions préalables avant de pouvoir envisager sérieusement une coopération. Les deux questions sont liées car le niveau de connaissance peut être un facteur déterminant du niveau de confiance dans une organisation. Nous présentons les résultats concernant la connaissance des syndicats avant d'examiner la confiance dont ils bénéficient. Ensuite, nous examinons leur interaction.

V. CONCLUSION

Ce travail de recherche que nous venons de conduire est une contribution à la compréhension des logiques sociales de la non adhésion des chauffeurs de Gbaka de la commune d'Abobo aux assurances médicales.

Le choix, pour la conduite de l'enquête de terrain, s'est porté particulièrement, sur la commune d'Abobo dans le district d'Abidjan. Ce qui a guidé cette réflexion est basée sur l'approche qualitative avec pour contenu l'échantillonnage non probabiliste par choix raisonné dans la sélection enquêtés en vue de la compréhension du choix des conducteurs de « Gbaka ».

Tout au long de cette investigation, l'étude a d'abord cerné les perceptions et représentations que les conducteurs de Gbaka se font des assurances et ensuite a permis d'identifier les types de relations qui prévalent entre les syndicats et entre les syndicats et les assurances.

En définitive, les résultats de notre étude confirment que les logiques sociales de la non adhésion des conducteurs de Gbaka sont dues aux différentes perceptions et représentations qu'ils se font des structures d'assurances, la méconnaissance des assurances médicales. Et enfin les rapports conflictuels, de méfiance, de clientélisme, de défiance, et de concurrence, de pouvoir de domination qui existent entre les différents syndicats et la CNAM.

BIBLIOGRAPHIE

- [1]. Banque Mondiale (2018). Rapport annuel 2018 de la Banque mondiale
- [2]. Blanchet A. Gotman A. (2005), L'enquête et ses méthodes, L'entretien Armand Colin
- [3]. FMI (2017), l'économie informelle représente entre 30 et 40% du PIB.
- [4]. OIT (2003), Rôle de l'OIT face aux nouveaux défis planétaires: Documents clés.
- [5]. OIT (2016-2020), Plan National de développement, Politiques Nationales de l'emploi, Politique économique et sociale.
- [6]. OIT (2017) Rapport mondial sur la protection sociale 2017-19: Protection sociale universelle pour atteindre les Objectifs de développement durable.
- [7]. Osei-Boateng C. (2011), Pour la création d'une protection et d'une sécurité sociale selon le genre ? Le cas de l'Afrique, Analyse de politique internationale, Friedrich Ebert Stiftung
- [8]. PNUD (2021), Protection sociale et secteur informel dans les pays africains: évaluation prospective des régimes contributifs, 114 p.
- [9]. Rapport d'activité du marché des assurances en Côte d'Ivoire en 2018 Edition 2020.
- [10]. Rapport de la Chambre nationale de commerce Ivoirien 2017.
- [11]. Myamba F, (2017). "Les travailleurs du secteur informel et les régimes contributifs d'assurance sociale: le cas de la Tanzanie," One Pager French 363, International Policy Centre for Inclusive.
- [12]. .Growth. Le Centre International de Politiques pour la Croissance Inclusive est un partenariat entre le Programme des Nations Unies pour le développement et le Gouvernement brésilien. ISSN 2318-9118.
- [13]. Traub-Merz R, (2020), L'intérêt du travail informel dans les syndicats, Résultats des enquêtes nationales représentatives réalisées en Afrique subsaharienne, Travail et Justice Social, Friedrich Ebert Stiftung