



Projet d'appui à la réduction de l'instrumentalisation et des violences politico sociales des jeunes taxi-motards en période électorale



Étude de Base – Enquête Perception RAPPORT FINAL

Réalisé par le cabinet YEMEC



Août 2020

Table des matières

Table des matières.....	1
Table des sigles et abréviations.....	3
Table des tableaux.....	4
Table des graphiques.....	4
Table des cartes.....	4
Résumé Exécutif.....	5
A. Principales Recommandations.....	7
B. CONTEXTE.....	9
C. Objectifs de l'étude.....	10
D. MÉTHODOLOGIE.....	10
1. Approche globale.....	10
2. Analyse préliminaire.....	11
3. Enquête sur le terrain – collecte des données primaires.....	11
3.1. Étape de conception.....	11
3.2. Phase de collecte des données.....	12
3.3. Phase de Traitement & analyse des données.....	15
3.4. Limites de la méthodologie et de l'étude.....	16
E. Résultats de l'étude.....	17
B.1. Résultats de la revue documentaire.....	17
B.2. Résultats issus des données primaires.....	20
1. Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis enquêtés dans les deux zones.....	20
2. Situation sociodémographique des enquêtés (jeunes conducteurs).....	21
3. Connaissances générales des taxi-motards.....	22
a. Connaissances des partis politiques et leurs rôles.....	22
b. Connaissance du code de route.....	23
c. Matériels de travail des taxi-motards.....	24
d. Matériels d'identification.....	24
e. Documents de la moto.....	24
f. Matériels de protection du conducteur et du client.....	24
g. Insécurité dans le métier de taxi-motards.....	25
4. Implication des jeunes conducteurs de taxi-motos dans la violence liée à l'instrumentalisation sociales et politique.....	25
a. Relations avec les autres acteurs (Partis politiques, syndicats, autorités locales, Force de sécurités).....	26
b. Implication dans les conflits violents et participation aux caravanes, cortèges des partis politiques.....	28
c. Participation de leurs collègues taxi-motards aux réseaux de grand banditisme.....	30
d. Soutiens des partis politiques ou leaders communautaires au taxi-motards.....	30
e. Intention de continuer à s'impliquer dans des manifestations politiques violentes.....	30
f. Moyens de réduction de l'implication des jeunes taxi-motards dans les conflits.....	31
g. Dialogue communautaire et redevabilité.....	33
5. Transformation des jeunes taxis motards en acteurs de paix.....	37
a. Participation aux activités de prévention et de gestion des conflits.....	37
b. Formation sur les techniques de prévention et de gestion des conflits.....	38
6. Activités de moto taxis.....	39
c. Ancienneté dans l'activité de moto taxi et statut dans le métier.....	39
7. Cadre des Résultats renseigné du projet.....	43
F. Conclusion.....	46
G. Recommandations.....	46

H.	<i>Bibliographie</i>	48
I.	<i>Annexes</i>	49
1.	Tableaux	49
2.	Les termes de référence	52
3.	Les outils de collecte	52
4.	La liste des principales personnes rencontrés	52

Table des sigles et abréviations

Sigles	Abréviations
ANSS	Agence nationale de sécurité sanitaire
CAdA	Centre d'Administration Automobile
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CNTG	Confédération Nationale des Travailleurs de Guinée
COVID 19	Coronavirus 2019
DMR	Directeurs des Microréalisations
FNDC	Front National pour la Défense de la Démocratie
GRUP	Génération pour la Réconciliation, l'Union et le Progrès
LOTTRIT	Loi d'Organisation du Transport Routier et des Intermédiaires de Transport
MCUN	Ministère de la Citoyenneté et de l'Unité Nationale
MT	Moto Taxis
OBSERMU	Observatoire Guinéen de la Sécurité et de Mobilité Urbaine
OCR/PSG	Objectif de Consolidation de la Paix
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
OIM	Organisation Internationale pour les Migrations
ONG	Organisation Non Gouvernementale
OSC	Organisation de la Société Civile
PDL	Plans de Développement Locaux
PEDN	Parti de l'Espoir pour le Développement National
PNDES	Plan de Développement Economique et Social
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
RESO	Regard Solidaire
RPG	Rassemblement du peuple de Guinée
RRD	Rassemblement pour la Renaissance et le Développement
SPSS	Statistical Package for the Social Sciences
UDG	Union Démocratique de Guinée
UFDG	Union des Forces Démocratiques de Guinée
UFR	Union des Forces Républicaines
UNFPA	Fonds des Nations Unies pour la Population
USTG	Union Syndicale des Travailleurs de Guinée
YEMEC	Yallandum Expertise Monitoring, Évaluation & Project Communication

Table des tableaux

Tableau 1: Répartition des conducteurs de moto-taxis à enquêter par commune.	Erreur ! Signet non défini.
Tableau 2 : Rappel du spectre de fragilité de la Guinée, 2016. Source PNDES2015-2020	17
Tableau 3: Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leurs situation sociodémographiques par localité	22
Tableau 4 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leur implication dans les conflits violents et leur participation aux caravanes, cortèges des partis politiques par localité	29
Tableau 5 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon le type de soutien par localité	30
Tableau 6 : : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leur intention de continuer des activités politique et ses raisons par localité	31
Tableau 7 : Liste des cadres de concertation cités par les acteurs à N'Zérékoré	34
Tableau 8 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leur participation au cadre de concertation par localité	35
Tableau 9 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leur activité de moto-taxis par localité	40
Tableau 10 : Cadre des résultats renseigné	43

Table des graphiques

Graphique 1: Répartition des jeunes en fonction du matériel utilisé	24
Graphique 2 : Perception sur la sécurité dans le métier de moto-taxis	25
Graphique 3 : Perception sur la relation avec les autres acteurs	27
Graphique 4 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leur proposition de moyens de réduction de leur implication dans les activités politique par localité	32
Graphique 5 : Répartition des cadres de concertation, selon les jeunes	33
Graphique 6 : Participation des jeunes aux activités de prévention et de gestion des conflits	37
Graphique 7 : Formation sur les techniques de prévention et de gestion de conflits au sein des communautés.....	38
Graphique 8 : Répartition selon les raisons du choix du métier	40
Graphique 9 : Charges supportées liées à l'activité de moto-taxis dans la zone de l'étude.....	41
Graphique 10 : Répartition des difficultés rencontrés dans le métier	41
Graphique 12 : Répartition des horaires de suivi des informations radiophoniques	42
Graphique 13.....	42
Graphique 11 : Répartition des principaux canaux d'information.....	42

Table des cartes

Carte 1: Répartition des jeunes moto-taxis enquêtés à Conakry	21
Carte 2 : Répartition des jeunes moto-taxis enquêtés à Nzérékoré.....	Erreur ! Signet non défini.

Résumé Exécutif

L'étude de base du **projet projet d'appui à la réduction de l'instrumentalisation politico-sociales des jeunes taxi-motards en période électorale** vise à établir la **situation de référence** du projet afin de disposer des informations et des indicateurs précis sur les différentes thématiques du projet afin de faciliter la mise en place d'un système de suivi-évaluation et l'évaluation de l'impact de la contribution du projet la pacification du processus électoral et la consolidation de la paix dans les deux zones cibles.

La présente étude de base a mis en exergue la perception des jeunes conducteurs de moto-taxis sur l'instrumentalisation qu'ils subissent de la part des acteurs politiques en périodes électorales et leur implication dans des initiatives de prévention des conflits et de renforcement de la cohésion sociale. Conformément au principe « ne laisser personne pour compte », l'étude a également cherché à déterminer le niveau de prise en compte des préoccupations des jeunes dans les programmes nationaux, régionaux et locaux de développement.

La méthodologie utilisée repose sur une combinaison d'informations issues des documents administratifs nationaux, provinciaux et locaux et celles collectées auprès des populations au travers des méthodes qualitatives et quantitatives. Concrètement, une enquête auprès des jeunes conducteurs de moto-taxis et des entrevues structurées et semi structurées ont été réalisés dans les deux zones d'intervention du projet sur la période allant du 12 au 24 juin 2020. Cette opération a permis de collecter des informations auprès des cibles (jeunes conducteurs de moto-taxis) dans six (6) communes répartis entre les deux régions administratives (Conakry et N'Zérékoré) de la République de Guinée.

L'étude a été réalisée par une équipe composée de trois consultants principaux, quatre superviseurs et huit (32) agents enquêteurs mobilisés dans leurs communes respectives. Le travail a été réalisé sous la supervision et l'appui technique de l'équipe de gestion du projet.

Au total l'enquête auprès des jeunes conducteurs a permis de recueillir les opinions auprès de 1 300 répondants répartis comme suit : 650 à Conakry et 650 à N'Zérékoré.

Par ailleurs les groupes de discussions ont touché des hommes et femmes issus de la société civile (membres des OSC) et plus de vingt (20) autres acteurs, notamment les chefs de services techniques (services d'immatriculation des véhicules, DMR), les agents des services de sécurité routière, les responsables des partis politiques les autorités communales et locales, les responsables syndicaux et les responsables des groupements associatifs des conducteurs de moto-taxis.

En ce qui concerne les caractéristiques sociodémographiques, 100% des 1 300 individus enquêtés sont des jeunes garçons, plus de la majorité soit 62,8% et 35,6% sont respectivement célibataires et mariés. Les jeunes enquêtés ont pour la plupart le niveau « secondaire » d'instruction malgré que 14,3% n'ont « aucun » niveau d'instruction. Au total 24,9% ont au moins le niveau universitaire (licence), dont 2,3% qui ont un niveau postuniversitaire. Les diplômés de l'enseignement techniques et professionnelle s'intéressent moins au métier, ils ne représentent que 3,6% des 1 300 jeunes enquêtés.

Les répondants ont une bonne connaissance des partis politiques évoluant dans leurs localités (65,6% connaissent les partis qui évoluent dans leur commune) et connaissent bien leurs rôles régaliens (44,4% rappellent le rôle de conquête du pouvoir, 26,2% rappellent le rôle d'éducation citoyenne), malgré que 10,2% pensent que le rôle d'un parti politique c'est l'instrumentalisation des jeunes et l'organisation des manifestations violentes.

L'étude ressort clairement que les zones ciblées sont effectivement des zones conflictogènes qui ont enregistrées plusieurs cas de conflits entre janvier 2019 et juin 2020. Les résultats montrent aussi que les jeunes conducteurs sont acteurs de violence et que leur implication dans la violence est parfois opérée par le biais de l'instrumentalisation orchestrée par les leaders politiques (responsables de partis politiques, leaders communautaire, autorités publiques) au travers des moyens financiers (versement de sommes d'argent) et dont les responsables syndicaux sont parfois intermédiaires. Au total 29,6% des jeunes interrogés ont reconnus avoir participé au moins une fois à une manifestations violentes et plus de 60% parmi eux ont participé à plusieurs reprises, d'où l'encre de la pratique au sein de la corporation. Les partis UFR, UFDG, RPG Arc en ciel, PEDN, GRUP, RRD et UDG sont les plus cités par les jeunes. Malgré que certains mouvements de soutien aux partis politiques sont aussi dénoncés dans cette pratique d'instrumentalisation, les jeunes conducteurs soulignent aussi que les autorités administratives et électives aux niveaux communales et régionales louent parfois leurs services pour les cortèges de réception du Président de la République, lors de ses visites dans ces communes (cas de N'Zérékoré).

Si les jeunes sont très actifs dans la violence en périodes électorales, ils s'impliquent moins dans des initiatives de prévention des conflits et de renforcement de la cohésion sociale. Leurs compétences en la matière est également très limitée car très peu parmi eux ont suivi des formations sur les techniques de prévention et de gestion des conflits.

Face à ces réalités, les cadres de dialogue qui existent dans leur commune les exclus, ces espaces d'échanges sont très informels car ils existent de nom mais fonctionnent occasionnellement. Les acteurs prennent moins d'engagement formels, en dehors de N'Zérékoré où le vestibule avait obtenu des engagement de non-violence et un pacte de non-agression en Juin 2019 de la part des partis politiques les OSC membres du FNDC et les autorités. Malheureusement les engagements pris n'ont pas été respectés, le mécanisme de suivi n'a pas fonctionné.

Le manque d'activités rémunérée dans d'autres secteur et la recherche de sources de revenus constituent les deux principales raisons du choix de ce métier par les jeunes. Les revenus qu'ils gagnent sont aussi pour la plus part raquettés par les syndicats et les agents de la police routière. La plupart des jeunes pensent quitter le métier si toutefois ils gagnent d'autres opportunités plus structurantes et moins pénibles.

Malgré que les femmes sont absent dans le secteurs, il y'a quand même des personnes vivant avec handicap qui conduisent des moto-taxis.

Malgré que ceux qui participent aux manifestation violentes affirment avoir la volonté de continuer pour des raisons de conviction politique, les jeunes conducteurs pensent que les actions de sensibilisation et la réglementation du secteur peuvent contribuer à réduire leur instrumentalisation socio politique. Le canal radiophonique est le moyen le mieux indiqué car la majorité des enquêtés a indiqué qu'elle suit les émissions radiophoniques, notamment entre 6H-8h du matin et le soir dans l'intervalle de 20h-22h.

En somme, l'instrumentalisation sociopolitique des jeunes conducteurs de moto-taxis est un phénomène qui est réel et qui pénalise la quiétude sociale dans les 6 communes urbaines en périodes électorales. Elle peut être réduite par des actions de sensibilisation des jeunes et de structuration et de professionnalisation de la corporation. La logique de réduction de l'instrumentalisation doit être fortement soutenue par des cadres de dialogues formellement pilotés par des autorités, en toute responsabilité et avec l'implication de tous les acteurs concernés.

A. Principales Recommandations

Au regard des résultats de l'étude, le cabinet YEME-C recommande :

À l'UNFPA

1. Développer un cadre de suivi et d'évaluation innovant, capable de documenter en temps réel les transformations engendrées par le projet, notamment par la digitalisation et l'automatisation du reporting afin de pouvoir obtenir les valeurs de renseignement même dans un contexte de limitation des déplacements (exigences Covid-19 et tensions électorales en vue). Dans le même cadre, réviser les indicateurs et cibles afin d'assurer la cohérence programmatique et faciliter la gestion du mécanisme de suivi évaluation.
2. Mettre à jour le plan d'action du projet afin d'ajuster les activités aux nouvelles réalités constatées dans les 6 communes au travers les résultats de la présente étude.
3. Soutenir la mise en place des cadres de dialogues autour des infrastructures sociales de paix existantes et faire porter l'encrage au niveaux des conseils communaux (logique de pérennité) ; - Impliquer les organisations syndicales, les parties plotiques et les services techniques de l'Etat dans les cadres de dialogues, en tant que parties prenantes clés.
4. Développer un mécanisme de conflit-scans dans les six communes afin de mieux documenter la courbe de la fréquence des conflits ainsi que du niveau de violence et des conséquences engendrées. Il devra pouvoir renseigner régulièrement la cartographie des acteurs, afin d'appréhender les nouveaux acteurs qui entre en jeu et d'autres qui se deviennent de mieux en mieux des acteurs de paix.
5. Définir la stratégie de sortie du projet afin de mieux promouvoir la pérennisation des acquis au profit du processus irréversible de stabilisation des chefferies visées ;

Aux Groupements de conducteurs de Taxis Motos

6. Organiser des campagnes de sensibilisation des jeunes conducteurs de taxis motos et les partis politiques et les leaders syndicaux sur les dangers et risques communautaires de l'instrumentalisation. La sensibilisation des jeunes doit permettre de :
 - Cesser toute implication dans des manifestations violentes et opter pour un militantisme responsable (si toutefois ils souhaitent continuer à militer dans un parti), notamment en leur faisant comprendre la différence du militantisme et la manipulation ou l'instrumentalisation politique ;
 - Se mettre à jour en matière de transport terrestre et de sécurité routière ;
7. Développer des plans de développement organisationnel et entrepreneurial - déclencher le processus d'institutionnalisation et de professionnalisation du secteur et mettre en place des partenariats sous-régionaux pour faciliter la capitalisation les bonnes pratiques en matière organisationnelle et entrepreneuriale lié au secteur (moto taxis).

À l'Etat

8. Prendre en compte le secteur des motos taxis dans les réformes en cours, notamment au niveau du secteur des transports et de la sécurité routière. Prévoir une réimmatriculation spéciale des motos taxis et améliorer la gestion de la base des données des centres d'immatriculation.

9. Développer le curriculum de formation en conduite « moto » et systématiser la formation et la délivrance des permis de types « A » et « A1 » au niveau des Auto-écoles du pays.
10. Améliorer la professionnalisation des services de la police routière et lutter activement contre les mauvaises pratiques dans le contrôle de la sécurité routière.

Aux services déconcentrés et décentralisés

11. Promouvoir la participation des jeunes conducteurs de moto-taxis dans les instances de prise de décision au niveau local et communal et Encourager voire exiger la prise en compte de l'égalité de sexe et les personnes vulnérables dans les instances de prise de décision au niveau local.
12. Développer des mesures draconiennes pour assurer la sécurité des conducteurs et leurs engins (motos);

Aux organisations de la société civile

13. Sensibiliser les agents de la police routière sur les bonnes pratiques en matière de contrôle de sécurité routière et les conducteurs de motos taxis sur les bonnes pratiques citoyennes ;
14. Appuyer la structuration, la capacitation et la professionnalisation des groupements de conducteurs de moto-taxis afin d'améliorer leur implication et leur efficacité dans la gestion des conflits communautaire. Accompagner ce processus par un référentiel qui clarifie le statut des groupements et les modèles de développement organisationnels les plus prometteurs. Initier la formation des jeunes conducteurs de taxis motos dans différents domaines :
 - Le code de la route et de conduite,
 - L'éducation citoyenne
 - La gestion organisationnelle
 - L'éducation financière et l'entrepreneuriat
 - Les techniques de prévention et de gestion des conflits communautaires
15. Organiser le plaidoyer pour la prise en compte de la régulation active de la sécurité routière dans les réformes en cours – Elargir le plaidoyer sur le respect des lois en matière de libertés politiques en Guinée, y compris le respect des obligations d'éducation citoyenne des militants ;

Aux partis politiques

16. Sensibiliser les militants et responsables, particulièrement les conducteurs de motos taxis qui militent sur la citoyenneté positive et la non violence.
17. S'impliquer activement dans le dialogue communautaire autour de la pacification du processus électoral ;
18. Veiller au respect scrupuleux des engagements de non violence et promouvoir la culture du fair-play électoral, y compris le respect du code de bonne conduite.

Aux Partenaires Techniques et Financiers

19. Poursuivre l'appui en faveur de la consolidation de la paix en Guinée et la réduction du niveau de fragilité du pays

B. CONTEXTE

Le contexte socio-politique guinéen est marqué par de nombreuses crises politiques et sociales. En effet, l'évolution économique, sociale et politique de la Guinée est fortement caractérisée par des disparités géographiques et sociales qui demeurent dans plusieurs domaines. Il existe des disparités entre le milieu urbain et le milieu rural, mais également des disparités régionales. En outre, le pays connaît des disparités entre hommes et femmes. Certaines régions sont en particulier plus touchées par un climat d'instabilité, de violences et de tensions.

Les jeunes sont toujours sujets aux manipulations des acteurs politiques du fait de leur situation de vulnérabilité et de marginalisation sociale et économique, le chômage et la pauvreté étant les ingrédients de taille. En effet, le taux de chômage est élevé et contribue à les maintenir dans la pauvreté et nourrissent en eux des sentiments d'exclusion et même de désespoir.

Pour faire face au chômage, de nombreux jeunes guinéens initient des activités qui leur procurent des revenus. A leur initiative le phénomène de taxis-motos qui a pris une ampleur inédite dans les grandes villes du pays marquées par la pauvreté et d'importants problèmes de mobilité et où les moyens de transport pour desservir les différents quartiers sont insuffisants du fait que les routes sont impraticables voire inaccessibles.

Ces jeunes conducteurs de taxis moto se trouvent dans des situations de grande précarité, ce qui induit parfois des comportements incohérents, voire dangereux, dans l'espace urbain. Ils s'illustrent par leur comportement souvent agressif dans la circulation, décrié par les autres usagers de la route. Ils insultent les autres conducteurs, roulent vite et ne respectent pas le code de la route. Leurs actions désordonnées sont celles qui mettent dangereusement en cause la cohérence du territoire urbain dans les places publiques, dans les carrefours et les rues surtout lorsqu'ils se livrent à des slaloms sur les chaussées entre les véhicules pour arriver plus vite à destination.

Ce transport urbain dit « informel », qui s'offre comme une alternative aux insuffisances de transports en commun, permet aux populations d'avoir accès aux services, aux commerces et donc de se maintenir en ville. Au-delà de la question du déplacement et du transport, les taxis-motos ont créé un nouveau type d'espace public qui est devenu un lieu privilégié d'observation des rapports sociaux et une caisse de résonance de premier plan pour les mouvements politiques. Les conducteurs de taxis-motos sont considérés comme des vecteurs d'informations et sont souvent sollicités par les partis politiques pour participer à diverses caravanes. Ils offrent aux leaders des partis politiques un terrain favorable de manipulation. En période électorale et à l'occasion des différentes manifestations politiques et sociales, ils deviennent de véritables panneaux publicitaires bruyants à travers toute la ville. Ils ne sont pas donc épargnés par les tensions, des violences, des affrontements entre militants des partis politiques, particulièrement en période électorale.

C'est dans ce contexte que l'UNFPA et deux autres agences onusiennes, dans leur appui au Gouvernement, ont élaboré le projet d'appui à la réduction de l'instrumentalisation et des violences politico-sociales des jeunes conducteurs de taxis moto, dans la perspective des élections législatives de 2019 et des présidentielles de 2020. Ce projet a pour objectif de transformer les jeunes taxis motards issus des zones conflictogènes (Conakry, N'Zérékoré,...) en agent de pacification en période électorale.

Afin de disposer la masse critique d'informations fiables, détaillés et actuelles sur la situation réelle des zones d'intervention du projet, une étude auprès des bénéficiaires et structures impliquées dans la mise en œuvre du projet s'avère indispensable.

C. Objectifs de l'étude

Il s'agit d'une étude de base du projet d'appui à la réduction de l'instrumentalisation sociale et politique des jeunes conducteurs des taxis moto en période électorale.

La mission a donc essentiellement pour objet, selon les termes de références, d'établir une situation de référence détaillée en proposant des valeurs de référence pour les indicateurs programmés en vue d'assurer une meilleure connaissance sur l'implication des taxis motards dans l'instrumentalisation politico-sociale pendant les périodes électorales.

Elle doit permettre d'établir une base de planification et d'affiner le plan de suivi et l'évaluation des résultats de sorte que l'information obtenue puisse guider une mise en œuvre efficace des activités du projet. Elle doit aussi identifier les facteurs qui sont susceptibles d'affecter l'atteinte des objectifs du projet.

En outre, l'étude doit permettre de faire une analyse des indicateurs à leur situation de départ afin de mesurer facilement les changements induits par le projet dans les zones d'intervention. L'étude explorera les points suivants :

- Le niveau d'implication des jeunes taxis motards dans les violences liées aux manifestations socio-politiques ;
- La participation des jeunes taxis motards et d'autres leaders communautaires dans la prévention et gestion des conflits à travers un mécanisme de dialogue et de redevabilité entre différents acteurs;
- Le rôle joué par les organisations de la société civile dans le suivi des engagements pris par les différents acteurs ;
- Le niveau d'implication des jeunes taxis motards dans la consolidation de la paix et le renforcement de la cohésion sociale dans leurs communautés ;
- Les capacités organisationnelles et entrepreneuriales des jeunes taxis motards
- Les efforts de conscientisation sur les dangers de l'instrumentalisation des jeunes taxis motards ;
- les valeurs de base des différents indicateurs de résultats et d'objectifs définis dans le cadre logique ;
- des recommandations qui permettront de définir des stratégies efficaces pour atteindre les cibles définis.

D. MÉTHODOLOGIE

1. Approche globale

La méthodologie pour conduire cette étude a été participative, inclusive et itérative. Elle a impliqué toutes les parties prenantes. Tout au long de la mission, les séances de débriefing ont eu lieu entre les consultants et les différentes parties prenantes. L'étude a utilisé des méthodes qualitatives et quantitatives pour la collecte des données relatives au renseignement des indicateurs. Étant donné que c'est une étude de base devant déboucher sur la mise en place d'un plan de suivi-évaluation, la

collecte des données a été précédée et suivie par la relecture du cadre des résultats. Cette relecture a permis d'assurer la cohérence programmatique (revu de la formulation des résultats et indicateurs, analyse d'évaluabilité).

En marge des entretiens de cadrage et de la revue documentaire réalisés à l'entame de la mission, deux outils de collecte ont été élaborés (un questionnaire destiné aux conducteurs de moto-taxis et un guide d'entretien utilisé pour collecter les informations auprès des autres acteurs). Leur administration s'est opérée au travers des entretiens en focus groupe, des entretiens semi-structurés (via les guides d'entretien des autres acteurs) et le questionnaire d'entretien individuel avec un échantillon de 1 300 jeunes (conducteurs de moto-taxis).

Conformément aux orientations indiquées dans les termes de référence, la méthodologie est organisée en deux composantes principales.

2. Analyse préliminaire.

Les travaux sous cette composante ciblaient trois objectifs évoqués dans les termes de référence. Il s'agit de:

- L'analyse du rôle des jeunes dans prévention et la résolution des conflits ;
- L'implication des jeunes dans les instances de gouvernance communautaire ;
- L'analyse de la prise en compte des préoccupations des jeunes dans le cadre programmatique local, régional et national ;

Le regroupement de ces trois objectifs sous une même composante méthodologique est reflété par la nature des données à recueillir pour conduire les analyses respectives. La meilleure compréhension de ces dimensions dépend de la combinaison de deux types de données à savoir les données quantitatives et qualitatives. Ces données sont recueillies auprès de deux sources : les sources primaire et secondaire.

En ce qui concerne l'analyse de la participation aux mécanismes locaux de prévention et résolution de conflits ainsi qu'aux structures de gouvernance, l'équipe a mobilisé une masse de données secondaires recueillies lors de la revue documentaire.

3. Enquête sur le terrain – collecte des données primaires

Les données primaires collectées ont permis d'alimenter et d'actualiser le cadre d'analyse des informations issues de la revue documentaire.

Les outils de collecte conçus à cet effet ont été structuré de manière à approfondir la compréhension de la situation actuelle de : (i) l'implication des jeunes conducteurs dans des activités de violences en période électorale (avant, pendant et après les élections) ; (ii) la participation des jeunes conducteurs de moto-taxis aux initiatives et mécanismes locaux de prévention et résolution des conflits ; (iii) les perspectives de valorisation et de professionnalisation du métier de conducteurs de motos taxis ; (iv) la participation des jeunes conducteurs aux instances de prise de décision dans leurs communautés.

En effet, la collecte des données primaires a été réalisée en cinq (5) étapes.

3.1. Étape de conception

Elle a duré deux semaines, y inclus les deux journées de formation des enquêteurs. Elle a regroupé toutes les opérations préalables au démarrage de l'enquête sur le terrain :

- L'élaboration du protocole de l'étude de base ;
- La conception des outils de collecte (questionnaire jeunes, guides d'entretien). Ces outils ont été conformes aux normes de la « Method for Impact Assessment of Programs and Projects » ;

- L'élaboration du plan de sondage et tirage de l'échantillon ;
- La préparation du plan d'information préalable ;
- La validation du protocole et des outils de collecte de données par le client ;
- La conception du plan de tabulation et du plan d'analyse ;

La réalisation de ces tâches a permis au cabinet de soumettre à l'équipe de gestion du projet le draft zéro (0) de la note méthodologique. L'amendement de cette première note par les équipes de gestion du projet ainsi que les résultats de la revue documentaire ont permis de soumettre le Rapport de Démarrage (Inception report) et finaliser par la suite le dispositif de collecte des données sur le terrain. La validation du rapport de démarrage a été suivie par une période d'arrêt des travaux à cause de la crise sanitaire liée au Covid-19 et sur recommandation du commanditaire.

A la suite de ce rapport de démarrage, les tâches ci-dessous ont été réalisées :

- La finalisation des outils de collecte
- La préparation des kits des agents de terrain (matériels) ;
- Le développement de l'application de collecte de données et la configuration des tablettes ;
- La formation et le recrutement des agents enquêteurs ;
- La sensibilisation et les contacts administratifs sur le terrain ;
- La mobilisation du dispositif logistique ;
- La constitution de l'équipe d'enquête et répartition des zones (enquêteurs, superviseurs) ;
- Le déploiement des enquêteurs.

3.2. Phase de collecte des données.

La reprise des travaux a été autorisée par le comité technique du projet et sur la base d'un protocole de prise en charge des mesures d'hygiène sanitaire anti-Covid-19 et d'un plan de travail actualisé. La validation de ce dispositif a permis au cabinet de déployer les enquêteurs dans les deux zones de l'étude.

La phase de collecte des données consistait au renseignement effectif des outils sur le terrain auprès des cibles de l'étude. Les populations cibles de cette enquête étaient les jeunes taxi-motards, les promoteurs de taxi-moto, les organisations de la société civile, les responsables des partis politiques, les autorités communales et locales, les services techniques de sécurité routière et des transports, les leaders communautaires et les populations (hommes et femmes).

Les opérations suivantes ont été réalisées dans cette phase:

- Le tirage des zones d'enquête et du nombre de personnes à enquêter dans chaque zone;
- Le déploiement des enquêteurs sur les zones d'enquête ;
- La reconnaissance des zones d'enquête par les agents de terrain et ;
- La collecte des données auprès des cibles de l'étude ;

Enquête quantitative

Pour ce volet, la taille de l'échantillon sera calculé pour les deux strates considérées

Taille de l'échantillon

Pour la partie quantitative, c'est un échantillonnage probabiliste, aléatoire qui a été utilisé. Dans cette procédure, les individus à enquêter (jeunes conducteurs de taxis moto), ont été tirés au hasard sur les points de regroupement de prestataires de taxi-motos. Au préalable, une stratification, par préfecture, commune et quartier a été effectuée pour que l'échantillon soit représentatif de la

diversité des zones concernées. Le nombre de taxi-motards (taille de l'échantillon) à enquêter a été déterminé à l'aide de la formule suivante :

$$n = t^2 \times p \times (1-p) / m^2$$

- n : Taille d'échantillon minimale pour l'obtention de résultats significatifs pour un événement et un niveau de risque fixé
- t : Niveau de confiance (la valeur type du niveau de confiance de 95 % sera 1,96)
- p : proportion estimée de la population qui présente la caractéristique
- m : Marge d'erreur (généralement fixée à 5%)

L'application de cette formule, nous a permis de déterminer le nombre de jeunes conducteurs de taxi motos à enquêter. Le nombre de jeunes conducteurs de taxi motos à enquêter était proportionnel à la taille de chaque site.

Ainsi, pour un événement ayant une probabilité de réalisation de 50 %, en prenant un niveau de confiance de 95 % et une marge d'erreur de 4 %, la taille d'échantillon est de :

$$n = (1,96 \times 1,96) \times 0,5 \times (1 - 0,5) / (0,04 \times 0,04) = 600,25 \text{ conducteurs de moto-taxis}$$

Avec un taux de non réponse de 5%, la taille finale est de :

$n = 630,26$. Ainsi pour cette étude, 631 conducteurs de moto-taxis seront enquêtés par zone. Après tout, 650 conducteurs de moto-taxis seront enquêtés par zone. Ce qui donne un total de 1300 conducteurs de moto-taxis à enquêter pour l'ensemble des deux zones de l'étude.

Tableau 1: Répartition des conducteurs de moto-taxis à enquêter par commune.

Région administrative	Commune Urbaine	Nombre de Jeunes Taxi-Moto à enquêter
Conakry	Kaloum	50
	Dixinn	75
	Matam	75
	Matoto	225
	Ratoma	225
Total Conakry		650
Nzérékoré	Nzérékoré	650
Total JEUNES		1300

Méthode de sélection des jeunes conducteurs de moto-taxi

Sur la base des informations reçues par le canal des organisations syndicales des moto-taxis, les sites de regroupement ont été identifiés et le nombre de jeunes conducteurs de moto-taxis à enquêter dépend de sa taille.

Pour la zone spéciale de Conakry, après la détermination de la taille globale, le nombre de jeunes conducteurs de moto-taxis a été défini par commune puis par site.

a) Élaboration et validation des outils de collecte

Les outils de collecte ont été élaborés sur la base des informations fournies dans les TDR et celles issues des échanges entre le Cabinet et l'équipe de gestion du projet (UNFPA), conformément aux

quatre objectifs de l'étude. Le questionnaire « jeunes conducteur de moto taxi » a été implémenté dans Kobotoolbox¹ pour la collecte avec tablettes ou Smartphones. Les guides d'entretien n'ont pas été déployés dans l'outil kobotoolbox compte tenu de la nature des données à collecter.

b) Consentement des individus à interviewés

Conformément à la déontologie, le consentement de chaque individu enquêté a été requis avant de commencer l'interview. A cet effet, une fiche de présentation et d'introduction a été élaborée. Sur la même fiche, le protocole de consentement est établi. Le consentement de chaque individu interviewé est prouvé par la signature de ce dernier devant son nom et son contact. Les fiches de présentation et de consentement sont présentées au préambule des guides d'entretien. Toutefois les anonymats ont été préservés dans l'interprétation des données.

c) Recueil des données sur le terrain

▪ **Recrutement et formation des enquêteurs**

Le cabinet YEMEC a recruté une équipe de jeunes enquêteurs à Conakry et dans le centre urbain de N'Zérékoré. Chaque enquêteur a été déployé dans sa zone d'enquête qui est constituée de plusieurs quartiers. Les critères de base pour un bon enquêteur ont été scrupuleusement respectés lors de la sélection.

Les agents enquêteurs seront formés pendant deux jours sur la méthodologie de l'enquête, la façon de tenir les entretiens, remplir les questionnaires et le comportement à adopter sur le terrain.

Les entretiens en focus groupes ont été réalisés par les consultants titulaires de l'étude. Ils ont harmonisé la méthodologie de conduite des enquêtes qualitatives, notamment l'animation des focus groupes.

▪ **Enquête pilote**

Pour l'enquête quantitative auprès des jeunes conducteurs de moto taxis, une enquête pilote a été réalisée à la fin de la formation dans une zone non bénéficiaire du projet. A la fin des entretiens du pré-test, les enquêteurs ont remonté les difficultés et incohérences qui ont été corrigées. Le dispositif organisationnel de l'enquête a également aussi été ajusté.

▪ **Déploiement des agents sur le terrain**

Après la formation et la collecte pilote, les agents enquêteurs ont été déployés dans leur zone d'affectation pour identifier et cartographier les groupements de taxi-motos, puis effectuer la collecte des données relative à l'étude de base. Cette collecte sur le terrain s'est déroulée pendant 10 jours.

▪ **Collecte des données sur le terrain**

Cette phase a été consacrée aux interactions directes avec différents acteurs porteurs d'informations et d'expériences avec le projet ou de témoignages (entretiens individuels, focus groupes...) au niveau des différentes structures concernées.

En outre, le processus de collecte de données a été marqué par la consultation de documents

¹ Logiciel de collecte des données en ligne

disponibles sur le terrain.

Au troisième degré, c'est la supervision assurée par l'équipe du projet de l'UNFPA. Elle veille au respect du cahier de charges de la mission par l'équipe du cabinet, notamment la méthodologie conjointement validée.

Pour la collecte des données, les précisions techniques ci-dessous étaient nécessaires :

d) Zones d'enquête et niveau de représentativité des résultats

Cette étude a eu lieu dans les régions de Conakry et la commune urbaine de N'Zérékoré. Pour chacune des zones ciblées, un échantillonnage indépendant a été réalisé. Ce qui a permis d'avoir une représentativité pour l'ensemble des jeunes conducteurs de moto taxis vivant dans chaque zone d'étude.

e) Type d'enquête et Population cible

Il s'agit d'une enquête mixte (quantitative et qualitative). La population cible de cette enquête est constituée des cibles du projet (jeunes conducteurs de moto-taxis, responsables syndicaux, responsables des partis politiques, et autres acteurs liés au secteur).

f) Echantillonnage

Pour cette étude, nous avons utilisé la méthode d'échantillonnage de type raisonné (sampling) pour la partie qualitative (entretiens semi structurés avec les autres acteurs et partenaires institutionnels) et l'échantillonnage aléatoire simple pour la partie quantitative, notamment les interviews directes avec les bénéficiaires (jeunes, femmes).

▪ **L'enquête qualitative**

Pour l'étude qualitative, l'échantillon a été constitué sur la base de la méthode du « sampling », c'est à dire le choix raisonné, incluant ainsi les différentes parties prenantes et cibles du projet. A ce sujet, nous avons mis en évidence les thématiques ci-dessous :

- L'instrumentalisation sociale et politique des jeunes conducteurs de motos taxis ;
- Le dialogue et la redevabilité entre les acteurs communautaires ;
- Le contrôle citoyen sur le respect des engagements issus de déclarations publiques ;
- L'implication des jeunes taxis-motards dans le processus de consolidation de la paix et le renforcement de la cohésion sociale ;
- L'implication des jeunes taxi-motards dans la prévention des conflits communautaires;
- La reconversion entrepreneuriale des jeunes taxi-motards ;

L'approche de sélection des cibles qui a été mise en évidence garantie la représentation de toutes les opinions (autorités, OSC, jeunes et femmes). Les techniques de collecte de données qualitatives (focus group et entretien individuel) ont été utilisées pour recueillir les opinions de manière structurée et semi-structurée.

Pour la partie qualitative, au total 5 entretiens ont été effectués par cible comme le montre le tableau suivant.

3.3. Phase de Traitement & analyse des données

Après l'enquête, la base de données de l'enquête quantitative a été automatiquement extraite afin d'entamer les travaux d'apurement et d'analyse de données. Ces travaux de traitement et d'analyse des données quantitatives ont été réalisés avec SPSS.

Les étapes de cette phase étaient les suivantes :

- L'apurement des données ;
- La production des tableaux avec les indicateurs.
- Le renseignement des indicateurs du cadre logique

Cependant, comme la plus grande masse de données a été collectée sur une plateforme en ligne, une vérification au jour le jour était assurée pour garantir la qualité des données recueillies et réduire ainsi le travail de correction post collecte.

En ce qui concerne les données qualitatives, elles ont été éditées par les consultants. L'analyse de contenu a été privilégiée comme méthode.

3.4. Limites de la méthodologie et de l'étude

Comme toute étude, certains facteurs pouvant être considérés comme limites, peuvent avoir un impact sur la qualité des données collectées et les résultats issus des analyses. Il s'agit entre autre :

- Des erreurs liées à l'échantillon ou à la sélection des personnes à enquêter ;
- Des erreurs liées au défaut de mémoire. Le plus souvent, à cause de la référence (période de survenue d'un évènement), les réponses peuvent varier pour la même personne.
- Les exigences relatives à l'application des mesures barrières limitaient la possibilité de regrouper un nombre important de personnes pour les focus groupes ;
- L'indisponibilité des PDL des communes de Conakry n'a pas favorisé l'analyse comparative du niveau de prise en compte des préoccupations des jeunes et du sous-secteur des conducteurs de moto-taxis des 6 communes.

Face à toutes ces difficultés, le cabinet a mis en place plusieurs mesures, notamment l'adaptation de la méthodologie et des outils de collecte au contexte Covi-19 et la revue la taille des échantillon (surtout pour l'enquête qualitative). En plus des kits sanitaires distribués aux équipes de collecte, un protocole introductif a été fourni en vue de mieux sensibiliser les personnes enquêtées bien avant le démarrage de l'administration des questionnaires. Ces mesures ont permis de collecter les données conformément aux normes éthiques et de qualité.

E. Résultats de l'étude

B.1. Résultats de la revue documentaire

Le Guinée est un pays en croissance rapide avec une population estimée à 10 523 361 habitants. La structure par âge de la population est considérablement biaisée vers les jeunes âges, présentant nettement des caractéristiques d'une situation de pré-dividende démographique². Avec 77,3% de la population ayant moins de 35 ans, la Guinée est classé 12em parmi 178 pays les plus fragiles au monde.

Tableau 2 : Rappel du spectre de fragilité de la Guinée, 2016. Source PNDES2015-2020

Objectifs de Consolidation de la paix et de Renforcement de l'Etat (OCR/PSG)		Différentes phases de la fragilité				
Codes	Enoncés	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
		Crise	Reconstruction	Stabilisation	Transformation	Résilience
PSG1	Politique légitime inclusive		2,74			
PSG2	Sécurité		2,89			
PSG3	Justice			3,22		
PSG4	Fondements économiques	1,6				
PSG5	Revenus et services		2,15			

Parmi les facteurs qui explique cette position de fragilité de la Guinée figure le non-respect des textes de loi, la faiblesse des capacités des agents de sécurité, du personnel judiciaire, etc., la faiblesse des capacités des ressources humaines déversée sur le marché de l'emploi par les institution de formation du pays, la corruption et l'impunité, le blocage du dialogue politique et le déficit de civisme chez les citoyens.

Les jeunes qui constitue plus de 2/3 de de la population se heurtent à de nombreux défis qui parfois sont poussés vers des épreuves de violence et de banditisme, l'exode et l'émigration irrégulière. Ceux qui restent optent pour des métiers parfois précaires, moins rémunérés ou des pratiques de violence par le biais d'instrumentalisation dont les ficelles sont tirées par les acteurs politiques. Il faut rappeler qu'en Guinée, la population en âge de travailler en 2018 a été estimée à 6 308 466 sur une population totale de 11 883 516, soit un ratio de 53,1%. Plus de la moitié de cette population en âge de travailler est constituée des jeunes de 15-34 ans (51,8%). Elle vit pour la plupart dans les zones urbaines (59%).

Selon les résultats de l'enquête nationale sur l'emploi et le secteur informel en Guinée, taux d'emploi est de 51,6%, il est de 45,8% à Conakry, contre 62,6% dans la région de N'Zérékoré. Parmi les individus qui travaillent en Guinée, 95,6% exercent l'emploi informel. Chez les jeunes âgés de 15-34 ans, 94,9% des employés sont le secteur informel.

a. Analyse des instruments programmatiques

La problématique de la jeunesse guinéenne et le défi de consolidation de la paix sont considérés comme des priorités programmatiques des autorités guinéennes. Le PNDES étant considéré comme

² Ce qui mesure le nombre de personnes à charge âgées de 0 à 14 ans et de plus de 65 ans par rapport à la population totale en âge de travailler de 15 à 64 ans

le cadre fédérateurs des interventions devant concourir au développement durable de la Guinée a inscrit dans son premier pilier, le résultat stratégique 1 ciblant la consolidation de « L'État de droit, la démocratie, la sécurité et la cohésion sociale ». Dans cette perspective le gouvernement s'est engagé sur un objectif de « zéro » conflits et de remous sociaux à l'horizon 2020 (voir ciblage, cadre des résultats PNDES), notamment grâce au chantier de préservation de l'unité nationale, la cohésion sociale et l'identité culturelle. Cette volonté a été poursuivie par l'élaboration en 2017 de la Stratégie Nationale de Prévention des Conflits et de Renforcement de la Citoyenneté piloté par le Ministère de la Citoyenneté et de l'Unité Nationale (MCUN).

La jeunesse étant considérée comme les principaux acteurs de conflits en République de Guinée, entre autres à cause des nombreux problèmes qu'ils traversent, le gouvernement a à travers le résultats stratégique 5 du pilier 3 « Développement Inclusif du Capital Humain » du PNDES prévu de garantir l'emploi décent et l'inclusion sociale en faveur des couches vulnérables.

Au niveaux régional, Conakry dispose d'un Plan Régional d'Investissement élaboré dans le cadre du Programme d'appui à l'intégration socio-économique des jeunes (INTEGRA). Ce programme évalué à 4.409.250 US\$ (39.683.250.000 GNF) a une orientation particulière bien que centré sur la jeunesse. Son but est contribuer à la prévention et à la limitation de la migration irrégulière, en soutenant le développement économique de la Guinée pour favoriser l'insertion socioprofessionnelle des jeunes guinéens et la réintégration des migrants de retour. L'analyse montre que le plan est ambitieux, notamment à cause de sa vocation de création d'emplois durables, mais il n'aborde pas la problématique de prévention et de gestion des conflits dans les communes de Conakry. Les emplois ciblés n'intègrent non plus des secteurs oasifs tels que celui des moto-taxis.

Dans région de N'Zérékoré quant à elle dispose d'un Programme Prioritaire d'Appui au Développement Durable (PPADD) de la région administrative de N'Zérékoré (2018 – 2020). Ce programme qui arrive à terme cette année vise en priorité la consolidation de la paix et la promotion de la bonne gouvernance aux niveaux local et communal. Il a été évalué à 764, 02 milliards de GNF, avec un coût moyen annuel de 254, 67 milliards de GNF dont 5% consacré à la « Paix, stabilité et renforcement de la gouvernance ».

Cette lecture permet de déduire que les deux régions ont des priorités différentes et les choix programmatiques se sont adaptés aux préoccupations prioritaires que nous illustrons comme suit :



Au niveau des PDL, on note que les communes de Conakry n'en disposent pas pour l'instant. Toutefois elles sont dans les travaux d'élaboration de la génération 1 de leur Plans Locaux de Développement, conformément aux nouvelles orientations de la Politique de Décentralisation du

gouvernement guinéen. La commune de N'Zérékoré, quant à elle dispose d'un PDL (2020-2024) qui consacre une partie sur les jeunes et les femmes.

L'analyse des axes d'intervention du PDL de N'Zérékoré ressort que la «prévention et la gestion des conflits figure parmi les 14 domaines d'intervention retenus. Toutefois, il n'est pas souligné parmi les 5 domaines prioritaires, ce qui pose le problème de priorisation des plans communaux de développement (une réalité sur l'ensemble des communes du pays). Toutefois on note que les autorités communales dispose d'une base de données des structures de la société civile pilotées par des jeunes et femmes et évoluant dans le cadre de la stabilité, la paix et la cohésion sociale.

S'agissant du secteur des transports, il existe une Loi d'Organisation du Transport Routier et des Intermédiaires de Transport (LOTRIT). Cette loi référencée au *Traité de l'OHADA du 17 octobre 1993, ratifié le 05 mai 2000 par la République de Guinée ; la Convention portant réglementation des Transports Routiers Inter-Etats de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et les dispositions des articles 72 et 14 de la Constitution guinéenne* n'a pas encore de textes d'application, d'où quelques manquements dans le cadre de la réglementation du secteur des transports routiers en Guinée. En 2018, **le gouvernement a élaboré** un manuel qui définit les conditions d'accès au secteur des transports, y inclus le transport routier.

Au plan organisationnel, le Ministère des Transports est l'institution Étatique en charge de la gestion du secteur des transports en Guinée.

Bien que le sous-secteur des moto-taxis n'es pas encore bien abordé dans les textes du pays, l'octroi des cartes grises et l'immatriculation des motos, y compris les moto utilisées à des fins de transport commercial, sont immatriculées par les services techniques du ministère des transports.

Depuis longtemps, le Centre d'Administration Automobile (CAAdA) créé initialement pour la gestion des titres de transports (permis de conduire, certificats d'immatriculation, autorisation de transports, etc..), et doté un statut de service rattaché avec l'objectif de le transformer ultérieurement en établissement public, n'a pas connu l'évolution institutionnelle projeté. Au contraire, des fonctions opérationnelles de ce centre sont progressivement reprises par l'administration centrale de développement et de régulation, la Direction Nationale des Transports Terrestres (DNTT).

L'un des objectifs du projet qui consistait à recueillir les statistiques du nombre de moto-taxis figurant dans le registre des services de l'État n'a pu être atteint à cause de l'absence d'une base des données à jour. Les services concernés auprès du ministère des transport mise sur la ré-immatriculation en vue pour pouvoir recenser entièrement les moto-taxis en établissant une base des données fiable.

Toutefois la corporation à l'image des autres organisations patronales et syndicales du secteur des transport en Guinée commence à mis en place des organisations faitières pour amorcer sa structuration. Bien que affiliées aux structures syndicales des transporteurs et aux différentes centrales du pays (CNTG, USTG), les conducteurs sont organisés en groupements associatifs avec des ramifications dans certains quartiers et secteurs communément appelés des relais. Ses organisations sont dirigées par des responsables qui tiennent des registrent et assurent la coordination des activités de transport de leur membre. Malgré cette avancée, des défis de structuration de professionnalisation et de régulation sont encore énormes et leur non prise en

compte pénaliserait la réduction de l'instrumentalisation sociopolitique des jeunes qui pratiquent ce métier, notamment dans les six communes de l'étude.

B.2. Résultats issus des données primaires

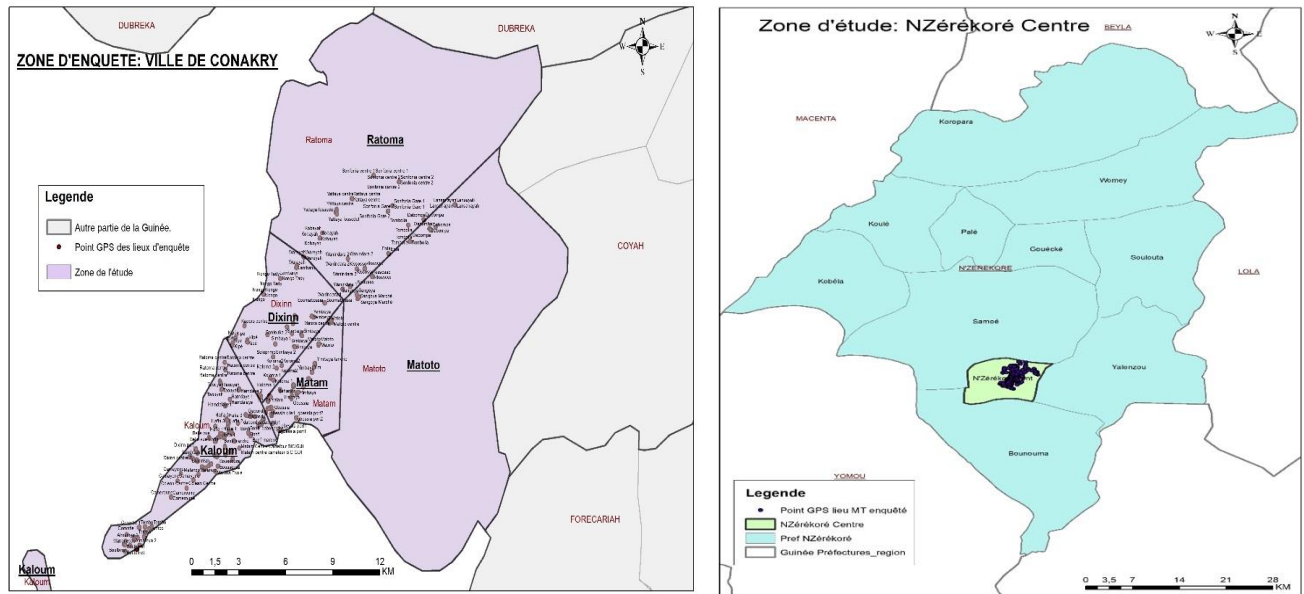
1. Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis enquêtés dans les deux zones.

Tableau 3 : Taux de couverture par zone d'étude

Cibles	Echantillon prevu (1)	Effectif enqueté (2)	Taux de couverture (1)/(2)
Enquête Quantitative			
Jeunes conducteurs de MT à Conakry	650	650	100%
Jeunes conducteurs de MT à Nzérékoré	650	650	100%
Enquête qualitative ³			
Jeunes conducteurs de MT à Conakry	200	150	75,00%
Jeunes conducteurs de MT à Nzérékoré	60	50	83,33%
Femmes conducteurs de MT à Conakry	200	150	75,00%
Femmes conducteurs de MT à Nzérékoré	60	50	83,33%

La taille de l'échantillon calculée était de 650 jeunes conducteurs pour Coakry et 650 pour N'Zérékoré, soit un total de 1 300 jeunes conducteurs. Au total les 1 300 jeunes conducteurs de moto-taxis ont été enquêtés, soit 100% de la taille de l'échantillon. Les cartes 1 et 2, montrent la couverture et géographique et la dispersion des individus (jeunes conducteurs de moto-taxis) enquêtés. Elles montrent que tous les quartiers de Conakry et de Nzérékoré centre, ont été touchés. Ce qui pourrait permettre d'avoir des résultats représentatif de tous les jeunes moto-taxis de la zone de l'étude.

³ Le respecti des mesures barrières liées à la lutte contre la Covid n'a pa favorisé les regroupements comme prévu pour l'animation des focus groupes.



Carte 1: Répartition des jeunes moto-taxis enquêtés à Conakry et dans la commune urbaine de N'Zérékoré

2. Situation sociodémographique des enquêtés (jeunes conducteurs)

Globalement, la taille de l'échantillon ciblé pour l'enquête relative à la collecte des données quantitatives a été entièrement couverte. Au total **1 300** individus (jeunes conducteurs de moto-taxis) ont été interviewés, soit 100% de l'échantillon prévu. L'analyse ci-dessous porte ainsi sur cette population.

Selon les résultats obtenus, il n'y a que des jeunes garçons (il n'y a aucune jeune fille tirée) qui sont impliqués dans la conduite des moto-taxis dans les deux zones de l'étude (Conakry et N'Zérékoré). Quant au statut matrimonial, 62,8% des jeunes conducteurs de moto-taxis sont célibataires, 35,2% mariés, les autres ont déclarés être divorcés (0,5%), séparés (0,2%) et veufs (0,2%). Cette tendance est la même dans les deux zones de l'étude. Au total 70,00% des jeunes conducteurs des cinq (5) communes de Conakry sont célibataires. Cette proportion est de 55,50% dans la commune urbaine de N'Zérékoré. Les jeunes conducteurs mariés représentent 29,50% à Conakry et de 41,10% à N'Zérékoré.

S'agissant du niveau d'instruction, les jeunes qui pratiquent le métier de conducteurs de moto-taxis sont pour la plu part instruits ; car près de la moitié (41,3%) ont le niveau d'éducation du «secondaire» et 21,6% déclarent avoir le niveau universitaire. Toutefois les résultats montrent que 14,3% des conducteurs n'ont « aucun » niveau d'instruction, et 14,1% déclarent qu'ils se sont limités à l'école primaire. Quelques jeunes diplômés des niveaux post universitaires (2,3%) et des formations techniques et professionnelles (3,6%) pratiquent aussi le métier.

Dans les deux régions, les jeunes diplômés du « secondaire » prédominent le métier avec 44,2% des conducteurs de Conakry et 38,5% des conducteurs de N'Zérékoré. A Conakry, ceux du secondaire sont suivis par les conducteurs ayant un niveau « universitaire », alors qu'à N'Zérékoré ce sont les jeunes qui n'ont « aucun » niveau d'instruction qui viennent en seconde position avec 19,7% de l'effectif des conducteurs enquêtés.

La moyenne d'âge des 1 300 jeunes conducteurs enquêtés dans les deux zones de l'étude est de 26 ans. cette moyenne d'âge est presque identique dans les différentes communes de l'étude.

Tableau 4: Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leurs situation sociodémographiques par localité

		Région de l'enquête					
		Conakry		N'zérékoré		Ensemble	
		Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Sexe de l'enquête	Masculin	650	100,0	650	100,0	1300	100,0
	Féminin	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	Total	650	100,0	650	100,0	1300	100,0
Situation matrimoniale de l'enquête	Célibataire	455	70,0	361	55,5	816	62,8
	Marié (e)	192	29,5	267	41,1	459	35,3
	Divorcé (e)	0	0,0	7	1,1	7	0,5
	Séparé (e)	0	0,0	4	0,6	4	0,3
	Veuf (veuve)	0	0,0	2	0,3	2	0,2
	Union libre	3	0,5	9	1,4	12	0,9
	Total	650	100,0	650	100,0	1300	100,0
Niveau d'instruction de l'enquête	Aucun	58	8,9	128	19,7	186	14,3
	Primaire	79	12,2	104	16,0	183	14,1
	Secondaire	287	44,2	250	38,5	537	41,3
	Universitaire	184	28,3	97	14,9	281	21,6
	Post universitaire	22	3,4	8	1,2	30	2,3
	Technique Professionnelle A (détient pas de Bac)	5	0,8	30	4,6	35	2,7
	technique Professionnelle B (détenteur de Bac)	1	0,2	11	1,7	12	0,9
	Autres (préciser)	14	2,2	22	3,4	36	2,8
	Total	650	100,0	650	100,0	1300	100,0

3. Connaissances générales des taxi-motards

Dans cette rubrique, les connaissances générales des jeunes conducteurs de moto-taxis, ont été mesurées à travers leurs connaissances des partis politiques et leur rôle dans la société, les connaissances liées aux règles et risques liés à l'activités de conduite de moto-taxis (code de route, matériels de travail et les risques encourus).

a. Connaissances des partis politiques et leurs rôles

Dans l'ensemble l'analyse de la question sur les partis politiques et leurs rôles dans la société a montré que la majorité (65,5%) des jeunes conducteurs de moto-taxis connaît les partis politiques évoluant dans leur commune. Près de la moitié de ces jeunes (44,4%) pensent que le rôle principal d'un parti politique est de la « conquête du pouvoir » et 26% des jeunes conducteurs qui connaissent les partis politiques pensent que leur rôle principal porte sur « l'éducation citoyenne ». Par contre 10,4% des jeunes pensent aussi que le rôle principal des partis politiques est l'organisation des « manifestations politiques » et l'« instrumentalisation des jeunes ».

Au niveau des deux zones de l'étude, les résultats montrent que les jeunes conducteurs vivant dans la commune de Nzérékoré connaissent mieux les partis politiques qui évoluent dans la localité que ceux de Conakry. Selon les résultats du tableau 2, dans la commune urbaine de Nzérékoré, 78% des

jeunes conducteurs de moto-taxis connaissent les partis politiques de leur localité. Cette proportion est de 53% à Conakry. Dans les deux zones, l'avis des jeunes conducteurs diffère car ceux de N'Zérékoré mentionnent en priorité la « conquête du pouvoir par les moyens légaux et légitimes », tandis que ceux de Conakry privilégient l'éducation citoyenne » comme rôle primordial des partis politiques.

Tableau 2 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leurs connaissances des partis politiques par localité

		Région de l'enquête					
		Conakry		N'zérékoré		Ensemble	
		Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Proportion des MT ayant déclaré connaître Connaissiez-vous les partis politiques évoluant dans votre localités ?		346	53,2%	507	78,0%	853	65,6%
Q8: Selon vous quels sont les rôles d'un parti politique	Education citoyenne	261	40,2%	79	12,2%	340	26,2%
	Manifestations violentes	9	1,4%	43	6,6%	52	4,0%
	Instrumentalisation des jeunes	23	3,5%	57	8,8%	80	6,2%
	Conquête du pouvoir par les moyens légaux et légitimes	256	39,4%	321	49,4%	577	44,4%
	Dialogue	79	12,2%	31	4,8%	110	8,5%
	Autres	22	3,4%	119	18,3%	141	10,8%

b. Connaissance du code de route

Le code de route est un document largement connu (entendu parler) par les jeunes conducteurs de moto-taxis aussi bien à Conakry qu'à Nzérékoré. A Conakry, 84,2% et 82,0% des jeunes conducteurs de moto taxis qui vivent respectivement à Conakry et à Nzérékoré, ont mentionné avoir entendu parler du code de la route. Mais seulement 35,30% à Conakry et 21,00% à Nzérékoré ont reçu un enseignement sur le code de la route. Il n'y a que 2,1% des jeunes conducteurs interrogés qui déclarent avoir fait des cours de formation dans une auto-école.

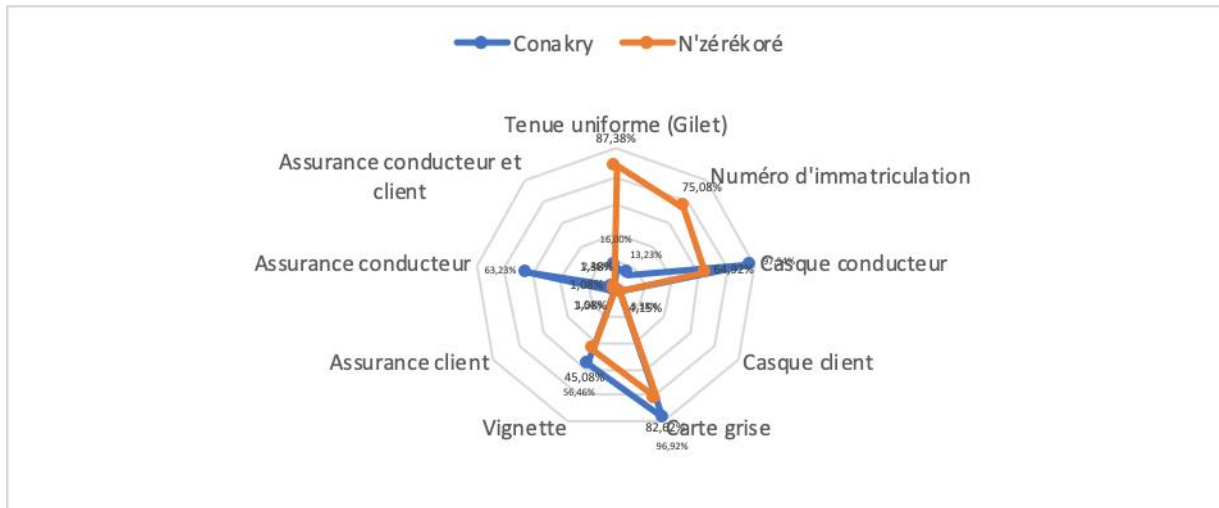
Selon les résultats de l'analyse de la question sur la manière d'apprendre à conduire la moto, à Conakry, plus de la moitié des jeunes interrogés ont appris à conduire par le canal d'un ami dans le quartier (63,10%) et 27,40% ont appris à conduire par audace. Dans la commune urbaine de Nzérékoré, 46,90% et 45,8% ont respectivement appris à conduire par le canal d'un ami et par audace.

Tableau 3 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leurs connaissances du code de route par localité

		Région de l'enquête					
		Conakry		N'zérékoré		Ensemble	
		Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Proportion des MT ayant déclaré avoir entendu parler du code de la route		547	84,2%	533	82,0%	1080	83,1%
Proportion des MT ayant déclaré avoir reçu au moins une fois un enseignement sur le code de la route		193	35,3%	112	21,0%	305	28,2%
Comment avez-vous appris à conduire la moto ?	Auto école	13	2,0%	14	2,2%	27	2,1%
	Par un ami dans le quartier	410	63,1%	305	46,9%	715	55,0%
	Moi même par audace	178	27,4%	298	45,8%	476	36,6%
	Autres	49	7,5%	33	5,1%	82	6,3%

c. Matériels de travail des taxi-motards

Dans les conditions normales, effectuer l'activité de moto-taxis nécessite l'obtention de certains matériels de travail surtout ceux liés à leur identification (gilet, numéro d'immatriculation), leur protection (Casque, assurance, etc..) et les documents de la moto (carte grise, vignette) comme le montre le tableau 4 en annexe.



Graphique 1: Répartition des jeunes en fonction du matériel utilisé

d. Matériels d'identification

Pour le matériel d'identification des jeunes conducteurs de moto taxis, les analyses ont montré que plus de la moitié des jeunes disposent des tenues uniformes, notamment des gilet (51,7%) et moins de la moitié disposent des numéro d'immatriculation (44,2%). La proportion de conducteurs disposant le matériel d'identification est plus importante à N'Zérékoré (87,4% disposent des gilets et 75,1% ont des numéros d'immatriculation) qu'à Conakry où il n'y a que 16% des conducteurs qui ont des gilets et 13% sont détenteurs de numéros d'immatriculation.

e. Documents de la moto

Le premier document officiel d'une moto après son achat est sa carte grise qui s'obtient après son immatriculation. A Conakry, près de 97% des jeunes conducteurs de moto-taxis interviewés, ont affirmé avoir la carte grise de leur moto. Cette proportion est de 83% pour les jeunes conducteurs de moto-taxis interviewés dans la commune urbaine de Nzérékoré. Quant à la vignette, elle a une valeur annuelle. Elle doit être renouvelée chaque année. Les proportions de jeunes conducteurs de moto-taxis ayant une vignette sont 56,5% et 45% respectivement à Conakry et dans la commune urbaine de Nzérékoré (tableau 4 en annexe).

f. Matériels de protection du conducteur et du client.

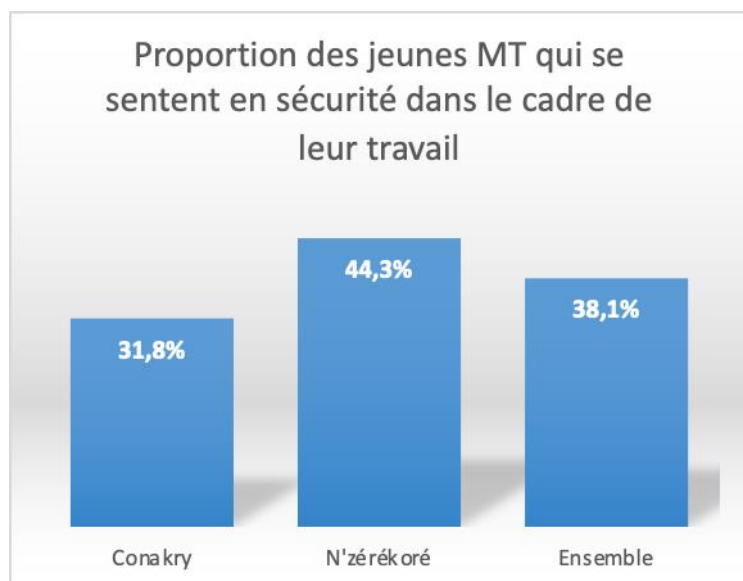
Pour la protection du conducteur et du client, les questions sur la possession des casques et des assurances ont été posées. Selon les résultats des analyses de ces questions, près de 98% à Conakry et 65% à Nzérékoré des jeunes conducteurs de moto-taxis utilisent un casque pour le conducteur. L'arrêté du gouvernement autorisant la pratique de moto-taxis instituait l'utilisation, entre autres du casque client. Malheureusement les résultats de l'étude montrent que cette mesure est très peu suivie car il n'y a que 3,38% des conducteurs moto-taxis interviewés qui disent fournir un casque à leurs clients (tableau 4 en annexe).

Quant à la souscription à la police d'assurance, la proportion de conducteurs assurés représente 32,2% des 1 300 conducteurs interviewés. Cette situation présente de grandes disparités entre les deux régions. À Conakry, 63,3% des jeunes conducteurs de moto taxis ont souscrit à une police

d'assurance pour conducteur. Dans la commune urbaine de N'Zérékoré, il n'y a que 1,1% des conducteurs qui ont déclaré avoir souscrit à une police d'assurance (tableau 4 en annexe).

g. Insécurité dans le métier de taxi-motards

L'étude a aussi intégré l'autre dimension sécuritaire du métier, notamment les braquages souvent



enregistrés par les conducteurs de moto-taxis. À cause de ce phénomène, plus de la moitié des conducteurs (61,9%) disent ne pas être en sécurité en pratiquant ce métier. Même si l'ampleur est la même dans les deux zones de l'étude, le niveau d'inquiétude est plus élevé dans les 5 communes de Conakry que dans la commune urbaine de N'Zérékoré. A Conakry 68,2% des conducteurs disent qu'ils ne se sentent pas en sécurité dans ce métier, contre 55,7% qui affirment cette même peur à N'Zérékoré (voir tableau 5 en annexe).

Graphique 2 : Perception sur la sécurité dans le métier de moto-taxis

Les conducteurs poursuivent que leur aversion au risque de braquage par des bandits s'explique par plusieurs raisons, notamment le travail:

- pendant la nuit
- en dehors de leur quartier d'habitation

L'autre facteur d'insécurité souligné par les conducteurs porte sur les accidents qu'ils enregistrent. Ce facteur s'explique par les méthodes de conduite peu orthodoxes. Dans la section C.b.Q10 « comment avez-vous appris à conduire », il n'y a que 2,1% qui ont reconnu avoir passé une formation en conduite dans une « auto-école » et 71,8% déclarent qu'ils n'ont jamais reçu une action d'enseignement ou de sensibilisation sur le « code de la route ».

D'autres conducteurs de moto-taxis affirment toutefois qu'ils n'expriment pas de peur et se sentent en sécurité en évoluant dans ce métier. Les conducteurs ayant déclaré être en sécurité, ont évoqué qu'ils (par ordre d'importance) :

- ne travaillent pas la nuit ;
- n'ont jamais été braqués ;
- travaillent dans leur quartier ;
- n'ont jamais enregistré d'accident de circulation depuis le début de cette activité.

Les analyses détaillées par localité, montrent que l'ordre d'importance des raisons de sécurité évoquées par les conducteurs qui se sentent en sécurité, varie d'une localité à l'autre comme le montre le tableau 5.

4. Implication des jeunes conducteurs de taxi-motos dans la violence liée à l'instrumentalisation sociales et politique

D'emblée, l'étude confirme que les deux zones ciblées sont effectivement des zones conflictogènes. Au total 57,00% des jeunes conducteurs interrogés ont confirmé que leur communes ont enregistrées plusieurs cas de conflits violents depuis janvier 2019. Il apparaît que la commune de

N'Zérékoré est la plus conflictogène, car 79,1% des jeunes interviewés confirment des cas de conflits violents enregistrés, contre 34,9% des jeunes conducteurs de Conakry qui rappellent que leurs zones d'habitations ont enregistré des conflits violents durant les dix-huit (18) derniers mois qui ont précédés la période de collecte des données. Parmi les conflits les plus récurrents signalés par les jeunes interviewés, les conflits électoraux, les conflits liés à réclamation des services sociaux de base, les conflits foncier et domaniaux et les affrontements entre les groupes communautaires.

Il ressort qu'à Conakry, les conflits liés à la réclamation des services sociaux de base (eau, électricité, etc) et les conflits électoraux sont les plus récurrents, tandis qu'à N'Zérékoré ce sont les affrontements entre les groupes communautaires (ethniques et religieux) et les conflits électoraux qui prennent la tête de la liste des conflits enregistrés dans la commune urbaine.

Cette section prend en compte le premier résultat du projet. L'analyse de la perception relative à l'implication des jeunes conducteurs de moto-taxis a permis de questionner plusieurs acteurs, notamment les populations (hommes et femmes), les partis politiques, les organisations syndicales, les autorités administratives et électives, les services techniques (sécurité routière, services d'immatriculation, DMR, etc.).

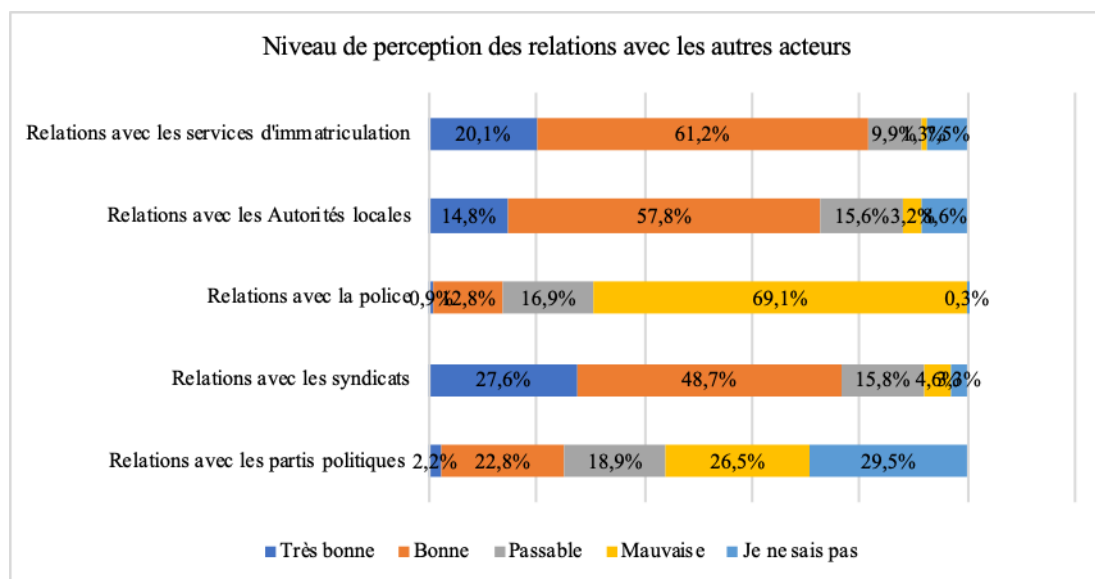
Plusieurs aspects ont été pris en compte pour appréhender l'implication des jeunes conducteurs de moto-taxis dans les manifestations politiques à caractère violent (caravanes, cortèges, marches, meeting, etc.) organisées par les acteurs politiques (partis politiques, autorités, etc.). L'autre question posée aux jeunes portait sur leur intention de continuer à s'impliquer dans ses actions de manifestations à caractère violent.

Dans la perspective de réduire leur implication dans les pratiques de violence, l'analyse a permis de recueillir leur avis sur les solutions à envisager pour réduire leur implication dans les conflits, les relations qui pourraient exister entre eux et les partis politiques, les syndicats, les autorités locales, et les forces de sécurité, les soutiens que ceux-ci leur accordent, leur perception sur la participation de leurs collègues taxi-motards aux manifestations politiques et leur appartenance aux réseaux de grands banditismes, et les types d'affrontements enregistrés de janvier 2019 à juin 2020.

En effet, la section suivante présente au premier bord la perception des jeunes conducteurs par rapport aux relations qu'ils entretiennent avec les autres acteurs. La présentation de cette physionomie sera suivie par la description détaillée des relations avec les acteurs politiques et en particuliers les partis politiques.

a. Relations avec les autres acteurs (Partis politiques, syndicats, autorités locales, Force de sécurité).

L'analyse des résultats montre que les jeunes conducteurs de moto-taxis et leurs groupements associatifs entretiennent des rapports d'autres acteurs. Les rapports sont d'ordre administratif, politique, communautaire et corporatif. Le graphique ci-dessous décrit le niveau de perception des jeunes sur les relations avec chaque groupe d'acteurs. Leur appréciation se fonde sur l'expérience des rapports de collaboration durant les derniers moments qui ont précédés l'enquête. Bien que l'échelle Likert fut utilisé pour situer les seuils de perception, les informations ont été collectées sur le pourquoi de chaque niveau indiqué de perception.



Graphique 3 : Perception sur la relation avec les autres acteurs

L'analyse de la perception des jeunes conducteurs de taxi-motos sur la nature de leurs rapports avec ces acteurs a révélé qu'il existe de « bonnes » et « très bonnes » relations avec les organisation syndicales (48,7% de bonnes et 27,6 de très bonnes opinions), les services d'immatriculation (61,2% de bonnes et 20,1% de très bonnes opinions) et les autorités locales (57,8% de bonnes et 14,8% de très bonnes opinions). Ces opinions s'expliquent par les différents intérêts qui lient les jeunes avec ces groupes d'acteurs. La première partie de l'étude ressortait la forte syndicalisation du secteur. La plupart des groupements associatifs des conducteurs de moto-taxis sont affiliés aux centrales syndicales du pays (USTG, CNTG, Organisations syndicales des transporteurs routiers, etc.). En ce qui concerne les services d'immatriculation, les facilités dans l'immatriculation des motos expliquent cette appréciation. Cependant l'absence de base des données fiable sur le nombre de moto immatriculés pose la problématique de la validité des services d'immatriculation offert aux jeunes détenteurs de motos. Des études complémentaires s'avèrent indispensables pour s'assurer qu'il n'existe pas de services d'immatriculation parallèles hors contrôle de l'État (Ministère des transports). S'agissant des autorités locales, les jeunes apprécient les services d'appui qu'offrent les autorités locales et communales, notamment dans la facilitation de l'exercice de leur métier (octroi de points de stationnement).

Les relations avec les services de polices sont jugées « mauvaises » par les jeunes conducteurs. Cette perception s'explique par la tracasserie policière qu'ils subissent quotidiennement dans l'exercice de leur métier. Plusieurs jeunes expliquent que les agents de polices se livrent à des pratiques non orthodoxes à leur égard, notamment les agents de la police routière. De leur côté, les services de la police routière accusent les conducteurs de refuser d'obéir aux instructions des autorités relatives à la pratique de moto-taxis dans les différentes communes. Ils dénoncent le non-respect du code de la route, la détention de papiers falsifiés, l'incomplétude des dossiers requis, le non port de casques, l'absence d'assurance, etc. Même si certains agents nient la pratique du harcèlement et la réclamation de jeton aux jeunes conducteurs, certains responsables de la police routière indiquent néanmoins leur volonté d'accompagner le respect de la déontologie en matière de contrôle de la circulation routière.

Aussi 26,5% des jeunes conducteurs expriment une « mauvaise » perception des relations qu'ils entretiennent avec les partis politiques et 18,9% jugent « passables » ces relations. La plupart de ces

jeunes dénoncent de mauvaises expériences lors de leur participations aux manifestations organisées par les partis politiques. leur mécontentement par le non-respect des engagements après avoir participé à l'animation des activités des partis politiques. D'autres jeunes conducteurs expriment des avis assez complices dans l'appréciation des relations avec les partis politiques. Au-delà du libre consentement dans la réponse aux questions de l'enquête, la proportion très élevée des jeunes qui disent « je ne sais pas » à la question de la perception sur leurs relations avec les partis politiques montre une sorte de complicité qu'ils entretiennent. Toutefois la méthodologie utilisée dans cette étude a permis aux chercheurs de décortiquer les différents rapports existants avec les partis politiques et de recueillir les pistes de solutions dans le cadre de la réduction de l'instrumentalisation politique des jeunes conducteurs de moto-taxis.

b. Implication dans les conflits violents et participation aux caravanes, cortèges des partis politiques

La particularité de la participation des jeunes conducteurs aux manifestations (cortèges, meetings, caravanes, marches, etc.) organisées par les partis politiques a fait l'objet d'un traitement particulier. Une approche méthodologique y afférente a permis d'appréhender les liens entre les deux acteurs tout en établissant la différence entre les « conducteurs de moto-taxis » en tant qu'opérateurs privés évoluant indépendamment des partis politiques et les « conducteurs membres des sections motards », structures parfois statutaires des partis politiques.

Dans l'ensemble, les informations recueillies auprès des jeunes conducteurs montrent que certains parmi eux participent effectivement aux cortèges, caravanes et autres manifestations politiques à caractère violent. Selon les résultats, près de 30% des jeunes conducteurs de taxi-motos ont affirmé avoir participé au moins une fois à un cortège ou caravane organisé par les acteurs politiques et en période électorale. Leur participation est plus accentuée dans la commune urbaine de Nzérékoré que dans les cinq communes de Conakry. Près de 42% ont affirmé avoir participé au moins à un cortège ou caravane de parti politique en politiques en période électorale alors qu'à Conakry, cette proportion est de 18%. Par effet de mémoire, certains jeunes interrogés rappellent avoir participé aux activités de « réception de leader politique », « campagne d'animation pour amener les gens à sortir massivement », « campagne pour le référendum et la nouvelle constitution », « cortège d'accueil du président de la République en prélude de campagnes électorales », « mobilisation du FNDC », « cortège de protestation contre les raquettes policières », « caravane pour festivités de mariage ».

Au total 1 sur 3 jeunes conducteurs de moto-taxis ayant participé au moins une fois à une manifestation politique en période électorale déclare avoir reçu de l'argent de la part des acteurs politiques (partis politiques, autorités). Toutefois la pratique du paiement de la prime monétaire pour la participation des jeunes conducteurs aux manifestations politiques est plus constatée à N'Zérékoré (41,19%) que dans les 5 communes de Conakry (21,31%). *Si l'information du paragraphe précédent confirme la participation des jeunes conducteurs aux manifestations organisées par les acteurs politiques, cette dernière information relative à la perception de prime monétaire contre la participation aux marches, cortèges, caravanes et meetings politiques confirme l'instrumentalisation politique et sociale des jeunes conducteurs de moto-taxis. L'instrumentalisation sociale des jeunes conducteurs est aussi plus remarquée à N'Zérékoré qu'à Conakry, à cause de la prépondérance des conflits entre les groupes communautaires. Certains entretiens ont révélés que les manifestations liées à la réclamation des services sociaux*

de base sont en grande partie commanditées par d'autres leaders communautaires, impliquant certains responsables de quartiers.

Par ailleurs, l'analyse du caractère violent de ces manifestations sociopolitiques a également été effectuée. Selon les résultats de cette analyse, 11,7% des jeunes conducteurs de moto-taxis ayant participé aux manifestations ont confirmé leur caractère violent. La proportion est presque la même dans les deux zones de l'étude, 14,9% des jeunes conducteurs participant aux manifestation organisés par les leaders politiques confirment le caractère violent de celles-ci, contre 10,3% des jeunes manifestants de N'Zérékoré.

Tableau 5 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leur implication dans les conflits violents et leur participation aux caravanes, cortèges des partis politiques par localité

Participation des jeunes conducteurs de taxi-motos au cortège ou caravane de parti politique en politiques en période électorale		Région de l'enquête					
		Conakry		Nzérékoré		Ensemble	
		Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Proportion des MT ayant déclaré avoir participé au moins une fois à un cortège ou caravane à caractère politique en période électorale ?		114	17,5%	271	41,7%	385	29,6%
Q14a: Combien de fois	1	48	42,1%	97	35,8%	145	37,7%
	2	30	26,3%	101	37,3%	131	34,0%
	3	17	14,9%	43	15,9%	60	15,6%
	4	5	4,4%	11	4,1%	16	4,2%
	5 ou plus	14	12,3%	18	6,6%	32	8,3%
Proportion des MT ayant déclaré avoir reçu de l'argent de la part d'un leader politique pour la participation à cette activité ?		42	21,31%	150	41,19%	192	32,68%
Q14d: Cette manifestation politique a-t-elle été violente ?	Oui	17	14,9%	28	10,3%	45	11,7%
	Non	94	82,5%	241	88,9%	335	87,0%
	Ne sait pas	3	2,6%	2	0,7%	5	1,3%

Les résultats de cette analyse montrent 23,5% des jeunes conducteurs participent aux manifestations particulièrement organisées par les partis politiques, en appui aux services des sections motards pour certains partis politiques. D'autres partis politiques qui ne disposent pas de section motards sollicitent aussi leurs services.

L'analyse montre qu'il n'existe pas de relation de rivalité entre les conducteurs de moto-taxis et les membres des sections motards des partis politiques. Il existe plutôt des relations de complémentarités et de complicités entre les deux groupes qui sont considérés par les responsables des partis politiques comme des groupes qui appuient l'animation de leurs activités de mobilisation et pour la plupart en période de campagne électorale. Dans la plupart des cas, ces jeunes conducteurs de taxi-motos participent aux meeting sans être payé.

L'étude s'est intéressée au caractère occasionnel ou spontané de la participation des jeunes conducteurs de moto-taxis aux manifestations organisées par les partis politiques. Sur cet aspect, il est apparu que 39,90% des jeunes ont participé de manière occasionnelle, tandis que plus de la moitié des jeunes qui participent (60,1%), déclarent avoir l'habitude de participer à plusieurs reprises aux manifestations des partis politiques. ***Ce constat montre que c'est un phénomène qui s'installe durablement au sein de la corporation, d'où la pertinence des hypothèses formulées à travers la théorie du changement du projet. Il est renforcé par les constats portant sur l'implication et l'instrumentalisation évoquées dans les sections précédentes.***

c. Participation de leurs collègues taxi-motards aux réseaux de grand banditisme

Compte tenu du caractère vulnérable des cibles du projet et la problématique de l'insécurité dans leurs localités, l'étude a questionné sur la perception des jeunes conducteurs de moto-taxis par rapport à l'implication de leurs pairs dans le phénomène du banditisme au sein de leur commune.

Les résultats montrent que 33,9% des jeunes conducteurs de taxi-motos interrogés ont affirmé qu'ils soupçonnent certains de leurs collègues d'être impliqués dans des réseaux de banditisme au sein de leur localité. Une analyse par localité montre que la proportion des jeunes conducteurs de taxi-motos ayant soutenu cette perception dans la commune urbaine de Nzérékoré est de 50,3% contre 17,5% dans la ville de Conakry.

Pour cette question également, la proportion des jeunes conducteurs qui ne se sont pas prononcés est de 42,4% pour l'ensemble. Dans la ville de Conakry, plus de la moitié (52,5%) des jeunes conducteurs de moto-taxis interviewés ont indiqué qu'ils ne savent pas si certains de leurs collègues s'impliquent ou pas dans des actions de grand banditisme.

Les jeunes conducteurs pensent que l'organisation des campagnes de sensibilisation et la réglementation du secteur peuvent aider à réduire l'implication des jeunes conducteurs dans des réseaux de grand banditisme. D'autres plaident aussi que tous ceux qui sont impliqués dans ces réseaux soient sanctionnés.

d. Soutiens des partis politiques ou leaders communautaires au taxi-motards

L'implication des jeunes conducteurs de moto-taxis dans les activités des partis politiques ou les leaders communautaires, pourraient être liés aux soutiens qu'ils reçoivent de ces derniers. Selon les jeunes conducteurs de moto-taxis interviewés, dans l'ensemble seulement 9% ont affirmé avoir bénéficié du soutien d'un parti politique ou d'un leader communautaires contre 91% qui n'ont bénéficié d'aucun soutien.

L'analyse détaillée a révélé que la proportion la plus élevée de jeunes conducteurs de moto-taxis ayant affirmé avoir bénéficié du soutien d'un parti politique ou d'un leader communautaire, a été enregistrée dans la commune urbaine de Nzérékoré. Cette proportion est de 15% contre environ 4% enregistrée à Conakry. Ceux qui ont reçu des soutiens, pourraient être membres aux sections « MOTARD » créées par les partis politiques. Ces soutiens sont essentiellement financiers et des conseils comme le montre le tableau 11.

Tableau 6 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon le type de soutien par localité

Soutien de la part des acteurs politiques ou leaders communautaires aux jeunes conducteurs de taxi-motos		Région de l'enquête					
		Conakry		Nzérékoré		Ensemble	
		Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Proportion des MT ayant déclaré avoir bénéficié du soutien de la part des acteurs politiques ou leaders communautaires		23	3,5%	96	14,8%	119	9,2%
Type de soutien déclaré							
Appui financier		10	43,5%	45	46,9%	55	46,2%
Appui en matériel		4	17,4%	55	57,3%	59	49,6%
Conseils		8	34,8%	33	34,4%	41	34,5%
Formation		1	4,3%	5	5,2%	6	5,0%
Plaidoyer		1	4,3%	0	0,0%	1	0,8%
Autres appuis		1	4,3%	2	2,1%	3	2,5%

e. Intention de continuer à s'impliquer dans des manifestations politiques violentes

Dans l'analyse des phénomènes sociétaux ayant trait à la problématique de la violence, l'intention de continuer ou arrêter la pratique de l'activité mise en cause est un facteur déterminant. L'étude

s'est ainsi intéressé à démontrer si toutefois les jeunes ont conscience des dangers et risques liés aux manifestations violentes commanditées par les acteurs politiques. Le questionnement a ainsi porté sur leur envie de poursuivre leur participation aux manifestations sociopolitiques à caractère violent. Il est apparu que près de 11% des jeunes conducteurs de taxi-motos interrogés et ayant participé au moins une fois aux manifestations violentes pendant les périodes électorales affirment leur volonté de continuer, contre 89% qui ont décidé d'arrêter.

Par ailleurs, la connaissance des raisons de vouloir continuer ou d'arrêter, peut constituer un moyen efficace pour réduire l'instrumentalisation sociopolitiques des jeunes conducteurs dans les deux zones de l'étude. Ainsi, pour les jeunes conducteurs de taxi-motos ayant participé à au moins une manifestation violente pendant les périodes électorales, la principale raison évoquée porte sur leur conviction politique. Cette raison confirme l'encrage et le caractère structurel du phénomène. L'action transformationnelle du projet ne consistera pas à remettre en cause « la conviction politique d'un jeune conducteur dont l'âge moyen est de 26 ans », mais plutôt adapter le message de sensibilisation au respect de cette « conviction politique » des cibles et à la pacification des activités sociopolitiques qui réunissent les différents acteurs. Mieux, les jeunes disposent de faibles compétences de la vie courante (CVC) car d'autres groupes de jeunes indique leur raison par « l'argent qu'ils reçoivent des leaders politiques », « l'instruction des parents » et « la recommandation des amis ». Il semble dès lors nécessaire de renforcer leur savoir-vivre (par l'éducation citoyenne, la prévention et gestion des conflits, le leadership, la confiance en soi et le développement personnel) et leur compétence entrepreneuriale.

Tableau 7 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leur intention de continuer des activités politique et ses raisons par localité

	Région de l'enquête					
	Conakry		N'zérékoré		Ensemble	
	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Proportion des MT ayant déclaré avoir continué à vous impliquer dans les activités politiques à caractère violents en période électorale ?	11	21,2%	23	9,1%	34	11,1%
Raisons de continuation déclarées						
On me paye de l'argent	0	0,0%	7	30,4%	7	20,6%
Conviction politique	10	90,9%	15	65,2%	25	73,5%
Instruction des parents	0	0,0%	5	21,7%	5	14,7%
Recommandations d'amis	0	0,0%	2	8,7%	2	5,9%
Autre	2	18,2%	5	21,7%	7	20,6%

f. Moyens de réduction de l'implication des jeunes taxi-motards dans les conflits

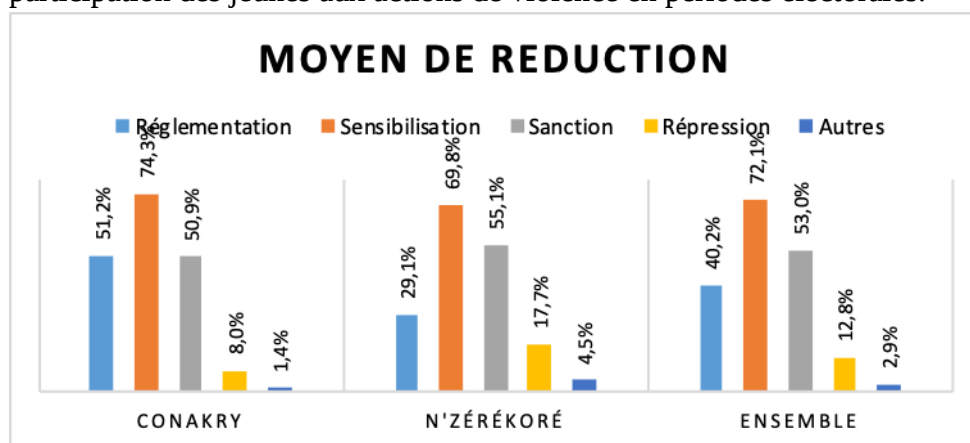
Comme mentionné ci-dessus, la connaissance également des moyens de réduction de leur implication dans les activités politiques à caractère violent peut orienter les actions de réduction contre l'implication des jeunes conducteurs dans les violences en périodes électorales.

Selon les informations recueillies auprès des jeunes conducteurs de taxi-motos, dans l'ensemble, la sensibilisation a été mentionnée comme le premier instrument de lutte contre leur implication dans les activités des partis politiques puis la formation dans le cadre de leur renforcement de capacité dans plusieurs domaines. L'analyse détaillée par zone de l'étude, montre également les mêmes tendances qu'au niveau globale.

En plus des actions de sensibilisation, un grand nombre de conducteurs interrogés indiquent qu'ils sont prédisposés à participer aux sessions de formation (51,20%) et aux initiatives de dialogue

(37,6%) ayant pour objet la réduction de leur implication dans les conflits violents en période électorale. La structuration de la corporation est aussi indiqué comme un canal a privilégié pour mieux contribuer à la réduction de leur implication dans les conflits violents.

Par contre quelques jeunes, environ 22% pensent aussi que l'application des sanctions et la répression contre les jeunes qui s'impliquent dans des manifestations violentes peuvent dissuader la participation des jeunes aux actions de violence en périodes électorales.



Graphique 4 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leur proposition de moyens de réduction de leur implication dans les activités politique par localité

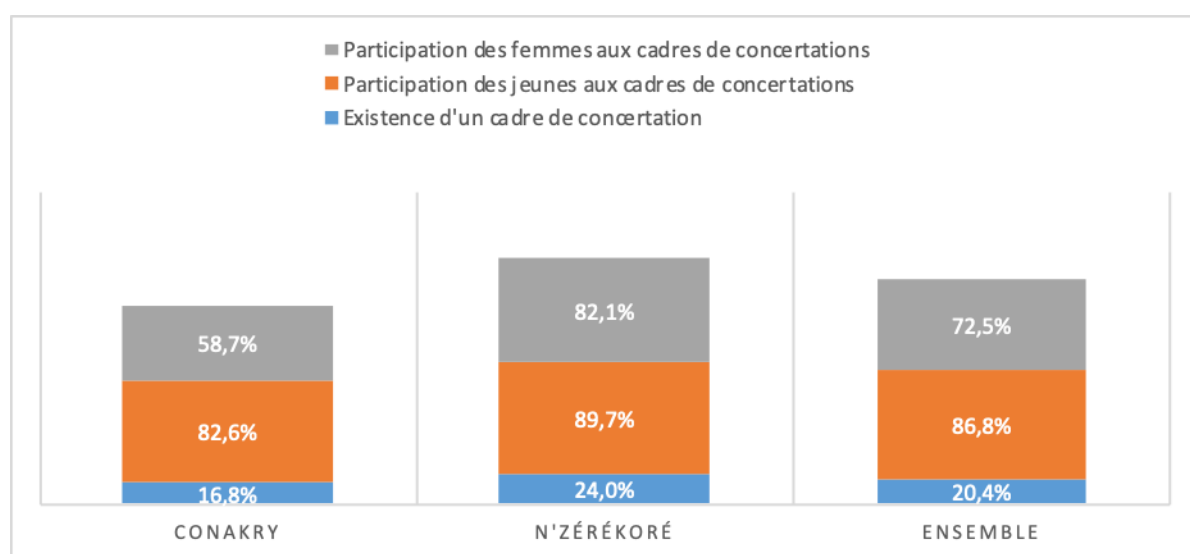
g. Dialogue communautaire et redevabilité

Le produit 1.2 du projet porte sur « un mécanisme de dialogue et de redevabilité entre les responsables des partis politiques, AI, les communautés et les jeunes taxis motards est mis en place et fonctionnel ». Pour prendre en compte le renseignement de ses indicateurs, l'étude a mesuré l'existence et le fonctionnement des cadres de concertation réunissant les acteurs ciblés dans les différentes communes de l'étude.

▪ Existence d'un cadre de concertation

Les résultats de l'étude montrent qu'il existe des cadres de concertation dans toutes les communes visées par le projet. Cependant le niveau de connaissance des cadres existants varie d'un acteur à un autre, cette différence de connaissance révèle également les différences de niveau d'implication dans l'animation de ces cadres de concertation existants.

Très peu (20,4%) de jeunes conducteurs de taxi-motos affirment connaître des cadres de concertation et de redevabilité dans leur commune. Ce niveau de connaissance varie d'une zone à une autre car 24,00% des jeunes interviewés dans la commune urbaine de Nzérékoré affirment avoir connaissance des cadres de dialogue au sein de leur commune, à Conakry c'est 16,80% des jeunes conducteurs qui en ont connaissance. Pour la plupart des jeunes, la problématique des conflits autour du secteur est gérée par leur tutelle syndicale, même en cas d'arbitrage entre leurs groupements associatifs de conducteurs de moto-taxis.



Graphique 5 : Répartition des cadres de concertation, selon les jeunes

Selon les autres acteurs (responsables des partis politiques, leaders syndicaux et autorités, populations), des cadres de concertation existent dans leur commune.

À N'Zérékoré, les cadres de concertation cités par certains acteurs sont :

Tableau 8 : Liste des cadres de concertation cités par les acteurs à N'Zérékoré

Cadres de dialogue existants	Cadres de dialogue opérationnels	Acteurs	Fréquences des sessions
Leaders religieux	Peu opérationnel	Leaders religieux	Occasionnelle
Femmes leaders des partis politiques	Peu opérationnel	Femmes leaders des partis politiques	Occasionnelle
Entre les neuf communautés	Peu opérationnel	Représentant des communautés	Occasionnelle

Dans la même commune, certains acteurs tels que les syndicats ne se rappellent pas de l'existence de cadres de dialogue. Ce témoignage confirme le caractère non inclusif des cadres de dialogue existant ou le déficit de communication des acteurs, d'où la question essentielle de la redevabilité qui ne ressort pas dans le fonctionnement des cadres de dialogue soulignés par les informateurs.

À Conakry, il existe des cadres de concertation réunissant les différents acteurs (OSC, Autorités communales et locales, services techniques de l'État) qui sont institués au niveau des communes. Ces cadres de concertation aborde également les questions de redevabilité, notamment autour de la gestion des finances communales. D'autres sujets également sont abordés tels que la sécurité, l'assainissement et la migration des jeunes.

Cependant la questions des moto-taxis n'est abordée que occasionnellement. Dans la commune de Matoto, le conseil communal vient d'initier la mise en place d'un cadre de dialogue formel avec la corporation des moto-taxis. Ce cadre de dialogue est placé sous l'autorité du 2^{em} vice maire de la commune.

▪ **Participation des jeunes conducteurs de moto-taxis au cadre de concertation**

La question sur la participation des jeunes conducteurs de moto-taxis au cadre de concertation a été posée à ceux qui ont rappelé avoir connaissance de l'existence de cadres de dialogue. Parmi eux, 67% ont déclaré avoir participé au moins une fois aux sessions de concertation contre 33% qui n'ont participé à aucune session.

La participation des jeunes conducteurs au cadre de concertation est plus remarquée à Conakry avec 73% contre 63% dans la commune de Nzérékoré.

Pour eux, l'exclusion d'une couche sociale comme les jeunes n'est pas sans conséquence sur la vie de la communauté comme l'ont mentionné les résultats du tableau 14. A Conakry près de 83% et 65% dans la commune urbaine de Nzérékoré, ont soutenu que l'exclusion de jeunes des cadres de concertation entraînent des conséquences sur la quiétude sociale dans la commune.

Pour certains jeunes conducteurs de moto-taxis, leur exclusion peut encourager les actes de violence au sein de la communauté et favoriser la tentative à la migration ou à l'exode.

Quant aux moyens de recours pour impliquer davantage les jeunes conducteurs de motos taxis dans les cadres de concertation et de redevabilité, l'accent a été essentiellement mis sur la sensibilisation et le plaidoyer selon ceux qui ont été interviewés.

Tableau 9 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leur participation au cadre de concertation par localité

		Région de l'enquête					
		Conakry		Nzérékoré		Ensemble	
		Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Proportion des MT ayant déclaré avoir une fois participé à ces sessions de concertation et de redevabilité		79	72,5%	98	62,8%	177	66,8%
Proportion des MT ayant déclaré que l'exclusion des jeunes dans les sessions de concertation et de redevabilité peut avoir des conséquences pour votre commune ?		90	82,6%	102	65,4%	192	72,5%
Q33: Comment ces conséquences pourront se manifester?	Tentative à la migration ou l'exode	37	41,1%	33	32,4%	70	36,5%
	Actes de violence au sein de la communauté	44	48,9%	51	50,0%	95	49,5%
	Instrumentalisation politique	4	4,4%	11	10,8%	15	7,8%
	Autres	5	5,6%	7	6,9%	12	6,3%
Q34: Selon-vous, que faut-il faire pour impliquer davantage les jeunes conducteurs de motos taxis dans les cadres de concertation et de redevabilité ?	Sensibilisation	527	81,1%	506	77,8%	1033	79,5%
	Plaidoyer	86	13,2%	89	13,7%	175	13,5%
	Actions de revendication	21	3,2%	20	3,1%	41	3,2%
	Autres	16	2,5%	35	5,4%	51	3,9%

▪ **La sensibilisation des responsables des partis politiques et les leaders syndicaux des taxis motards sur les dangers de l'instrumentalisation**

L'analyse dans la région de Conakry montre qu'il n'y a pas eu d'initiatives entreprises spécifiquement par les acteurs s'inscrivant dans le cadre de la sensibilisation des leaders syndicats sur les dangers de l'instrumentalisation des jeunes taxis motards et les risques de violence.

Aucun membre des partis politiques interrogés ne déclare avoir une fois été sensibilisé sur les dangers de l'instrumentalisation des jeunes taxis motards et les risques de violence.

À N'Zérékoré, les responsables des partis politiques et leaders syndicaux interrogés n'ont pas bénéficié d'action de sensibilisation contre l'instrumentalisation socio politique des jeunes conducteurs de moto-taxis. Toutefois, les responsables des partis politiques rappellent avoir bénéficié des actions de « Renforcements de capacité en prévention de l'extrémisme violent et l'instrumentalisation des jeunes en général dans les mouvements politiques » et qu'au total ce sont 09 femmes leaders des partis politiques qui en ont bénéficié grâce à l'appui technique de Search For Common Ground.

▪ **Engagements publics des acteurs contre l'instrumentalisation et la non-violence**

Les résultats des entretiens menés auprès des cibles de l'étude montrent que certains acteurs prennent parfois des engagements d'appel à la paix dans leurs localités. Ces engagements sont peu suivis et le mécanisme des suivi est moins documenté, d'où son caractère informel.

Parmi les acteurs qui font des appels publics à la paix et à la non-violence au sein des communautés, on note : *les sages (vestibules), les leaders religieux (imams, pasteurs et prêtres), les groupements des femmes et organisations de jeunesse, les partis politiques et les organisations de la société civile.*

L'étude montre que les appels à la paix et les engagements de non-violence sont plus fréquents à N'Zérékoré qu'à Conakry.

Les acteurs rencontrés à Conakry rappellent quelques déclarations de leaders politiques et religieux dans les médias. Certains responsables des OSC rappellent que la constitution institue un cadre de dialogue tripartite (Gouvernement, Syndicats, Patronat) qui ne se tient pas régulièrement, donc difficile de suivre les engagements pris à ce niveau. De l'autre côté les partis politique déplorent l'absence de dialogue, malgré le cadre de dialogue politique institué à cet effet. Ils révèlent que les engagements pris lors des sessions précédentes n'ont pas été appliqués par les parties, notamment le gouvernement, incluant la CENI.

À N'Zérékoré, les jeunes ont pris l'engagement pour la mise en place du conseil local des jeunes en vue de renforcer le dialogue communautaire et lutter contre la violence dans le commune. Les

jeunes et femmes interrogés rappellent que cet engagement avait fait l'objet de suivi et les rapports ont été adressés aux différentes organisations qui y ont participé et à certains partenaires techniques et financiers (PTFs). Les leaders syndicaux avaient aussi pris un engagement de non-violence en Juin 2019, et cet engagement a été suivi par un appel public à la paix et à la stabilité sociopolitique dans la localité. Dans la même période, les sages de la ville ont obtenu de la part des leaders politiques (partis politiques, OSC, autorités) un engagement public en faveur de la violence et la stabilité sociopolitique après une manifestation du FNDC. Ces engagements ont été suivis, malgré qu'il n'y a pas eu de rapport produit.

Les responsables des partis politiques de l'opposition entretenus rappellent que le non-respect des engagements est expliqué par la partialité des autorités qui accordent des faveurs à l'adversaire politique (la mouvance), ce dernier aussi justifie sa position par le fait que l'opposition privilégie la violence au dialogue. Les organisations de la société civile quant à elle pensent que les violations répétées des textes de lois et la politisation de l'administration (manque d'impartialité des autorités) sont la base du non-respect des engagements et du recours à la violence par certains acteurs.

Focus :

Les résultats de l'analyse montrent aussi que les groupes d'influence (PRGI, CLI, CLSPD) référencés dans le document projet sont peu connus, car peu cités par les cibles interviewées. Ce constat doit être pris en compte pour renforcer leur fonctionnement et leur stratégie de communication auprès d'autres acteurs. Il va également falloir que la chaîne de traçabilité et de diffusion des engagements publics en faveur de la non-violence soit formalisée par le projet et former les différents intervenants afin de mieux documenter l'identification, le suivi, le rapportage et la communication des résultats du suivi des engagements. L'appui à la structuration des cadres de dialogue doit prendre en compte les facteurs de pérennité et d'inclusion. A ce niveau, les cadres de dialogues doivent nécessairement se construire sur l'existant et autour des structures ou autorités publiques.

À priori, les communes doivent porter la responsabilité de l'animation des cadres de dialogue portant entre autres sur la problématique de l'implication des conducteurs de moto-taxis dans la violence. Les Fédérations communales des organisations de la société civile doivent piloter le mécanisme de redevabilité, notamment le suivi évaluation des recommandations et engagements des acteurs, bien entendu sous la coordination des DMR. Les acteurs tels que les services de la sécurité routière, les services techniques d'immatriculation, les partis politiques et les organisations syndicales, les groupements associatifs des conducteurs de moto-taxis doivent être des parties prenantes incontournables. Certains leaders communautaires doivent également être parties prenantes car plusieurs jeunes citent les responsables des mouvements de soutien des partis politiques comme acteurs louant leur services politiques. Le projet doit élaborer des termes de référence claire sur le modèle de cadre de dialogue, sa structure, sa composition détaillée (selon les réalités de la commune), son fonctionnement et le suivi évaluation.

Une stratégie de sortie du projet doit être formalisée, celle-ci devra clarifier la continuité du fonctionnement du dialogue, entre autres, autour de la réduction de l'instrumentalisation sociopolitique des conducteurs de moto-taxis.

5. Transformation des jeunes taxis motards en acteurs de paix

Le deuxième résultat du projet vise à transformer les jeunes taxi-motards des jeunes ciblées en acteurs et vecteurs de consolidation de la paix et de renforcement de la cohésion sociale au sein de leur communauté. L'étude a ainsi pris en compte l'établissement de la situation de référence autour la perception des jeunes conducteurs de moto-taxis sur la cohésions sociale dans leurs communautés, ainsi que leur capacités et leur expérience en matière de prévention et gestion des conflits et de renforcement de la cohésion sociale.

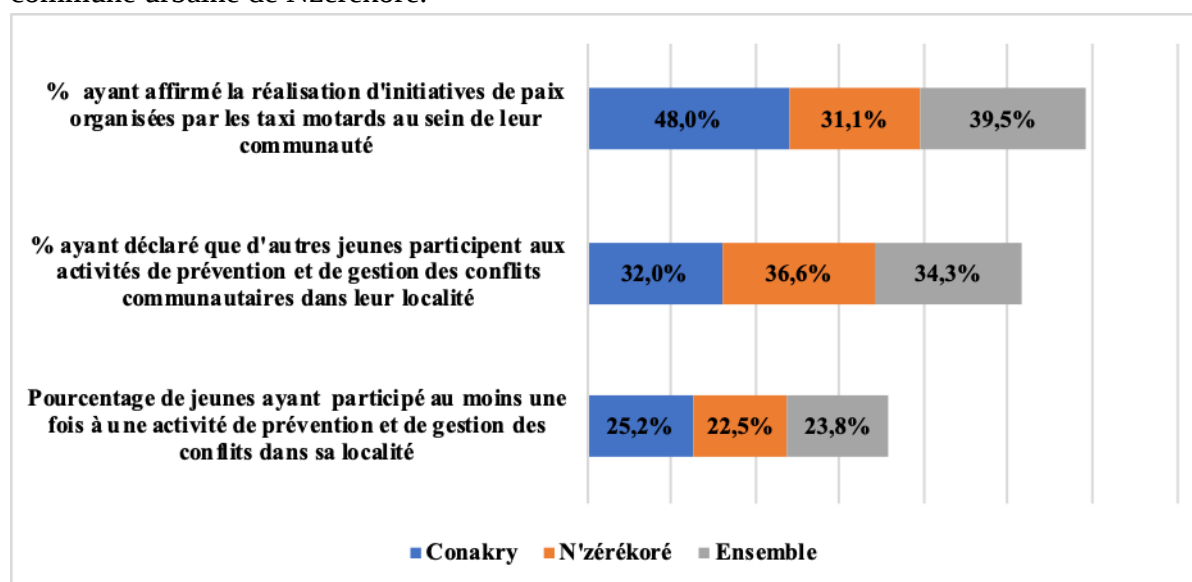
En plus des réponses données par les jeunes sur leur expérience dans des initiatives de cohésion sociale, l'avis des autres acteurs a été sollicité afin de mieux circonscrire l'implication des jeunes dans des activités de consolidation de la paix au sein de leur communauté.

a. Participation aux activités de prévention et de gestion des conflits.

Concernant la participation des jeunes conducteurs de moto-taxis aux activités de prévention et de gestion des conflits dans leur localité, seulement 25,2% à Conakry et 22,5% Nzérékoré disent avoir participé au moins une fois à une de ces activités dans leur localité. Cette proportion est de 23,8% pour l'ensemble de la zone de l'étude.

Quant à la participation d'autres jeunes qui ne sont pas dans l'activité de moto-taxis, environ 34,20% des taxi-motards interviewés, ont affirmé que d'autres jeunes participent effectivement à la prévention et la gestion des conflits. Dans la commune urbaine de Nzérékoré, cette proportion est de 36,6% contre 32% à Conakry.

En plus de la prévention, les questions sur les initiatives de paix promues par les taxis motards au sein de leur communauté, ont fait l'objet d'analyse. Selon les résultats du graphique ci-dessous, près de 39,5% des jeunes conducteurs de taxi-motos, ont déclaré qu'il existe des initiatives de paix promues par ces jeunes. Ces proportions sont 48,00% et 31,1% respectivement à Conakry et dans la commune urbaine de Nzérékoré.



Graphique 6 : Participation des jeunes aux activités de prévention et de gestion des conflits

Même si les résultats montrent que la corporation des conducteurs de moto-taxis organise des initiatives, celles-ci sont moins inclusives car la participation des jeunes interrogés est largement inférieur à la reconnaissance d'initiatives entreprises. Cette réalité est la même dans les deux zones. Les responsables des groupements reconnaissent que certaines initiatives n'exigent pas la présence des jeunes conducteurs, elles sont directement réalisées par les responsables.

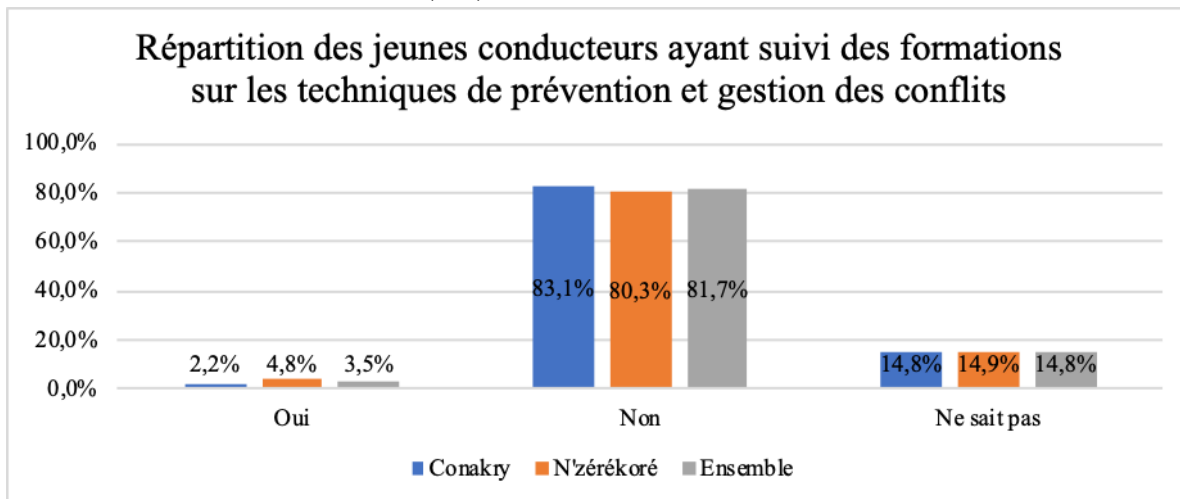
Les partis politiques ne rappellent aucune expérience d'implication des jeunes conducteurs de moto-taxis dans des activités de prévention et gestion des conflits, comme le rappelle ce responsable politique « notre relation est beaucoup basée sur la promotion et la visibilité des campagnes et meeting, leur organisation interne relève des responsables de structures syndicales ».

b. Formation sur les techniques de prévention et de gestion des conflits

La formation sur les techniques de prévention et de gestion des conflits est une pratique à encourager au sein des communautés pour garantir la paix et la quiétude sociale.

Par hypothèse, si les jeunes conducteurs de moto-taxis ne sont pas outillés sur les techniques de prévention et de gestion des conflits, les initiatives entreprises vont souffrir d'efficacité et d'efficience. C'est pourquoi la formation des jeunes conducteurs sur les thématiques de prévention et de gestion des conflits a été évaluée.

Selon les résultats issues de l'analyse de cette question, la quasi-totalité des jeunes déclarent qu'ils n'ont jamais été formés sur les techniques de prévention et gestion des conflits. Il n'y a que 3,5% des 1 300 jeunes interviewés qui ont affirmé avoir suivi une formation sur les techniques de prévention et de gestion des conflits. La proportion est plus faible à Conakry (2%) que dans la commune urbaine de Nzérékoré (5%).



Graphique 7 : Formation sur les techniques de prévention et de gestion de conflits au sein des communautés

Les jeunes qui ont déclaré avoir suivi des formations rappellent que les thèmes ont porté sur : « Technique de prévention des conflits », « Éducation au civisme, formation sur les techniques traditionnelles de prévention des conflits », « Le leadership, la violence faite aux femmes, la gestion des conflits », « Comment éviter la violence, les méthodes qu'il faut utiliser pour préserver la quiétude », « Sensibilisation des jeunes, mise en place des comités de veille pour le maintien de la paix », « La gestion des conflits en période électorale, la gestion des conflits communautaires, analyse des conflits », « La prévention des conflits, le rôle des jeunes dans le maintien de la paix ». La structuration des énoncés des thèmes prouvent la substance dans les compétences acquises par eux et peuvent être des vecteurs pour développer une « approche par les pairs », si toutefois on améliore leur compétence. Tous ces jeunes ayant déclarés avoir de l'expérience ont un niveau d'instruction universitaire.

6. Activités de moto taxis

L'activité de moto-taxis, a pris de l'ampleur dans les communautés bénéficiaires du projet. Elle est devenue une solution d'emploi pour la plupart des jeunes diplômés sans activités. Pour mieux structurer la recommandations, il était important ainsi d'analyser quelques aspects liés à l'activité en tant que secteur pourvoyeur d'emploi et de revenus.

Dans cette rubrique, le rapport présente l'ancienneté des conducteurs dans le métier, leur statut, la formation liée cette activité, les charges supportées et les difficultés rencontrées.

c. Ancienneté dans l'activité de moto taxi et statut dans le métier.

Par rapport à l'ancienneté, la plupart des jeunes conducteurs de moto-taxis interviewés, ont fait plus de 2 ans dans cette activité. Pour l'ensemble de la zone de l'étude, ils représentent près de 48%. La proportion de ceux ayant fait 1 à 2 ans, est de 31% et 21% ont fait moins d'un an. Les analyses spécifiques par localité, ont également confirmé la tendance observée au niveau globale.

Les résultats confirment on seulement le caractère informel de l'activité mais aussi l'indiscipline et le manque de civisme des jeunes conducteurs. La possession d'un document officiel pour l'exercice de ce métier, n'est pas la priorité pour certains jeunes conducteurs de moto-taxis. Parmi eux les 1 300 jeunes interrogés, environ 37,2% ont déclaré avoir un document leur permettant d'exercer leur métier contre 63% qui n'ont pas de document. À Conakry, la proportion de jeunes conducteurs de moto-taxis ayant un document lui permettant d'exercer son métier n'est que de 18,9% alors que dans la commune urbaine de Nzérékoré, cette proportion est de 55,5%. Au niveau des documents attestant l'exercice du métier, les services techniques d'immatriculation ont indiqué que chaque détenteur de moto-taxis doit utiliser la plaque noire, en plus de la carte grise, les documents d'assurance, le casque, la vignette et le permis de conduire.

Plusieurs nuances sont relevées par l'étude au sujet de la documentation car le permis de conduire de types « A » et « A1 » est exigé, cependant, il n'y a pas de curriculum de formation en conduite auto dans les centres des formation en auto-école en Guinée. Les dispositions du ministère des transports portant autorisation de la conduite des motos taxis ne sont pas respectées et la mise en application de certaines dispositions de sécurité routière se heurtent à un double défi :

- Le refus des conducteurs de respecter les règles du code de la route et les dispositions de l'arrêté d'autorisation ;
- Les pratiques non orthodoxes des agents de la police routière (raquette, violence, intimidation)

Dans les déclarations d'autorisation, le gouverneurs de la ville de Conakry avait demandé de différencier la couleur des tenues (gilets), d'inscrire les numéro de téléphones du conducteur sur les casques (conducteur et passager), d'utiliser les deux rétroviseurs pour sa moto, etc. Toutes ces dispositions ne sont presque pas respectées par les conducteurs.

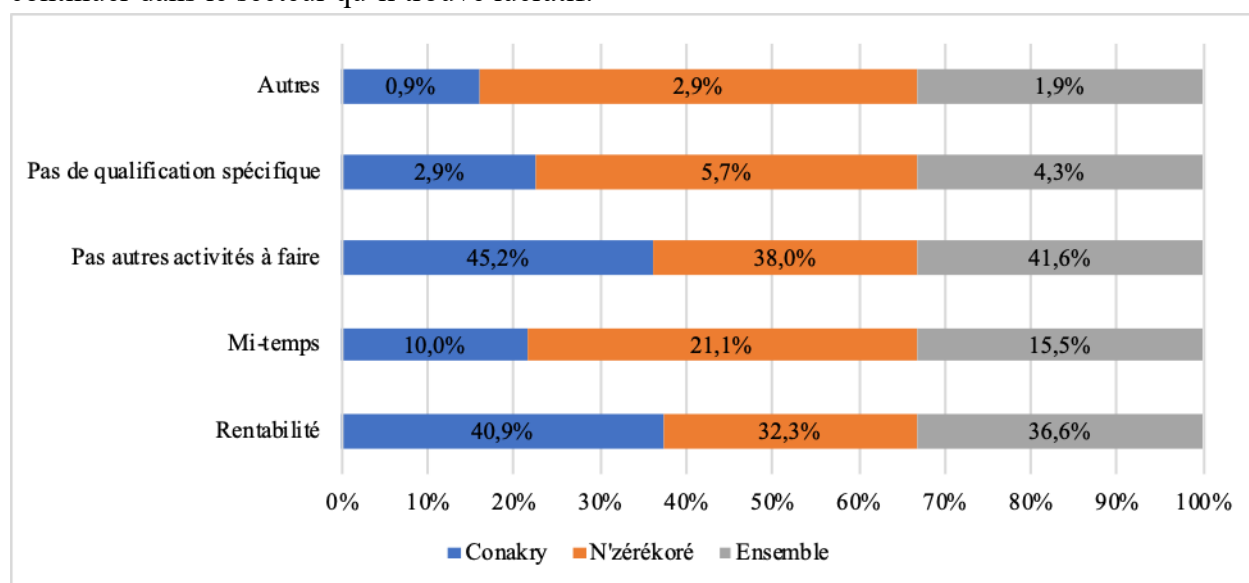
Quant à leur statut dans ce métier, plus de la moitié (65%) des jeunes conducteurs de moto-taxis, sont propriétaires de motos comme le montre le tableau 17. La proportion de ceux qui louent les motos est de 32%. Par localité, plus de 60% des jeunes conducteurs de moto-taxis, sont propriétaires de leur moto.

Tableau 10 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leur activité de moto-taxis par localité

Durée et statut dans l'activité		Région de l'enquête					
		Conakry		N'zérékoré		Ensemble	
		Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Quel est le nombre d'année d'ancienneté que vous enregistrez dans ce métier ?	Moins d'1 an	117	18,0%	156	24,0%	273	21,0%
	Entre 1 à 2 ans	224	34,5%	184	28,3%	408	31,4%
	Plus de 2 ans	309	47,5%	310	47,7%	619	47,6%
Proportion des MT ayant déclaré avoir disposé d'un document officiel vous permettant d'exercer votre activité		123	18,9%	361	55,5%	484	37,2%
Quel est votre statut dans cet emploi?	Propriétaire	453	69,7%	396	60,9%	849	65,3%
	Locataire	172	26,5%	240	36,9%	412	31,7%
	Travailleur indépendant	25	3,8%	10	1,5%	35	2,7%
	Groupement	0	0,0%	4	0,6%	4	0,3%

a- Raisons du choix de l'activité de taxi moto.

S'agissant de la raison du choix du métier, la rentabilité et le manque d'emploi dans d'autres secteurs constituent les principales causes qui poussent les jeunes à opter pour la conduite des moto-taxis. La plupart de ces jeunes interrogés disent qu'ils ont envie d'arrêter ce métier et faire autre chose (78% des jeunes de Conakry contre 66% de ceux de Nzérékoré) à cause des risques d'insécurité et de la précarité de l'emploi. À la question de savoir comment ils pensent s'améliorer, plusieurs conducteurs pensent diversifier leur activités d'autres pensent acheter d'autres motos pour continuer dans le secteur qu'il trouve lucratif.

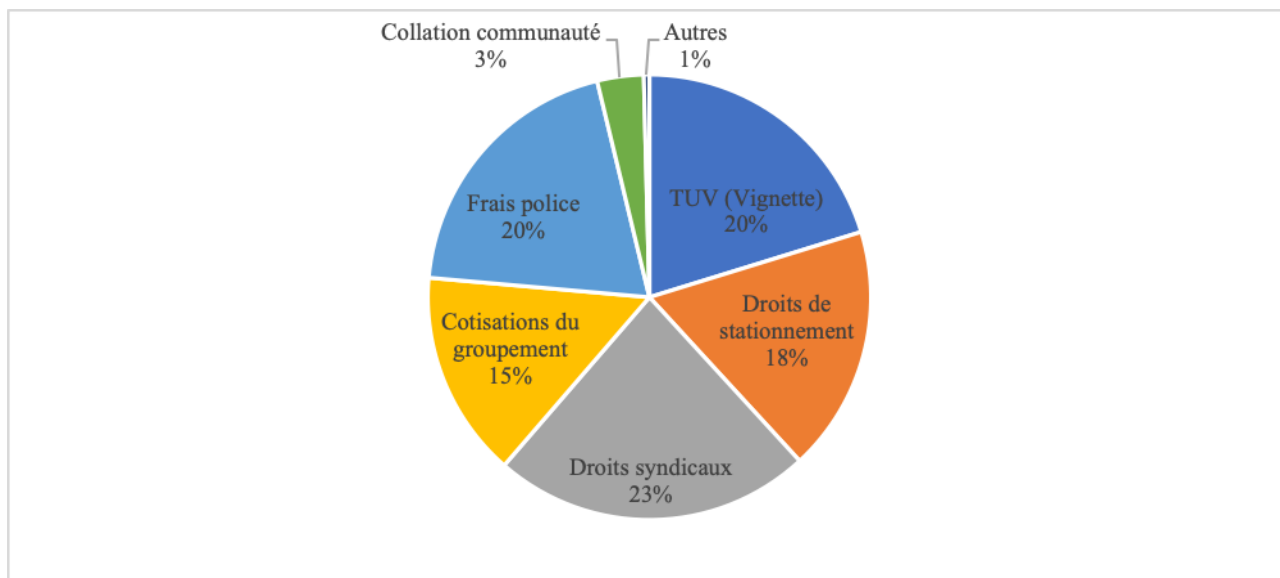
**Graphique 8 : Répartition selon les raisons du choix du métier**

b- Chargées supportées liées au travail

L'étude a permis d'identifier les principales rubriques de dépenses supportées par les conducteurs, comme le montre le graphique ci-dessous.

Dans la zone du projet, la première charge supportée par les jeunes conducteurs de moto-taxis est constituée de droits syndicaux qui ont été évoqués par 74% des jeunes conducteurs de moto-taxis interrogés. La deuxième charge porte sur l'achat des vignettes (64,8% des jeunes disent qu'ils payent la taxe unique sur les véhicules) qui est prise chaque année et qui fait souvent l'objet d'un contrôle policier. Les frais payés à la police occupent la troisième source de dépense mentionnées par ces jeunes. Ils ont été cités par environ 63,4% des jeunes conducteurs de moto-taxis. Les taxes

de stationnement et les cotisations payées au groupement comme frais de membre, constituent la quatrième et la cinquième source de dépense supportées par les jeunes conducteurs de moto-taxis dans le cadre de leur activité.



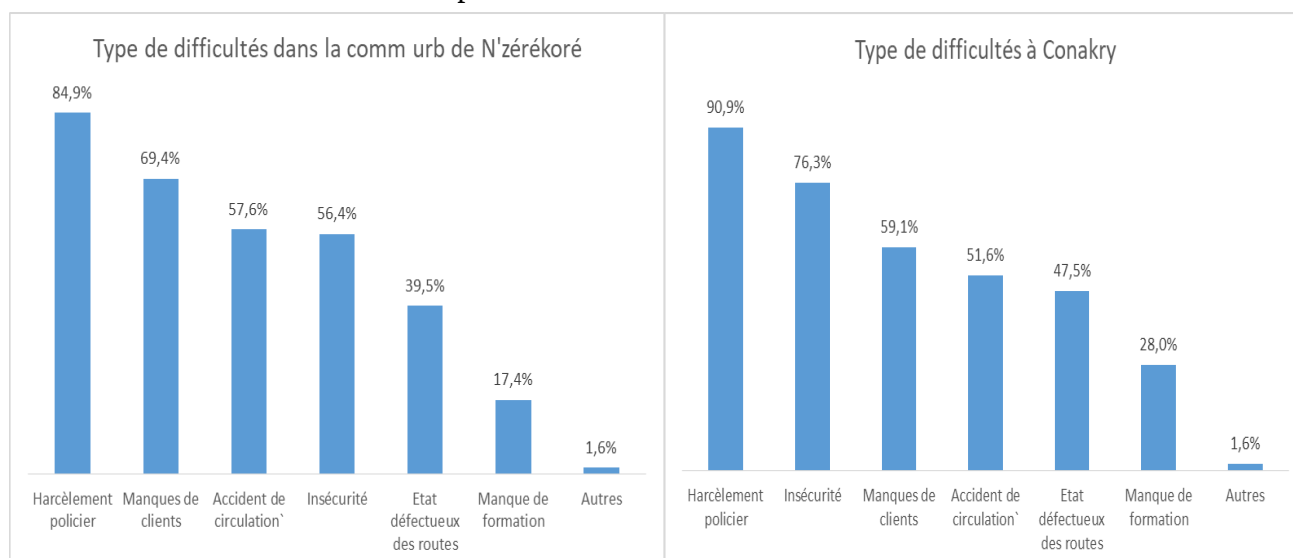
Graphique 9 : Charges supportées liées à l'activité de moto-taxis dans la zone de l'étude.

Cet ordre observé varie selon la localité considérée. Par exemple, pour les conducteurs de moto taxis de Conakry, la première source de dépense est l'achat de la vignette alors pour ceux de la commune urbaine de Nzérékoré, la première source de dépense est le droit syndical (voir le tableau 19 en annexe).

c- Difficultés rencontrées

Graphique 9 : Difficultés rencontrées dans le métier de moto-taxi

Comme dans toutes les activités, les principales difficultés rencontrées dans métier de conducteur de taxi-motos ont été énumérées. Selon les résultats des entretiens, près de 83% de jeunes conducteurs de moto-taxis, ont affirmé qu'ils rencontrent des difficultés dans l'exercice de leur métier contre 17% qui ont affirmé le contraire. Quant à la nature des difficultés rencontrées, le harcèlement policier, l'insécurité, le manque de client dans ce contexte de COVID-19 et les accidents de circulation, constituent les difficultés les plus citées. Les graphiques ci-dessous donnent les difficultés rencontrées par localité.

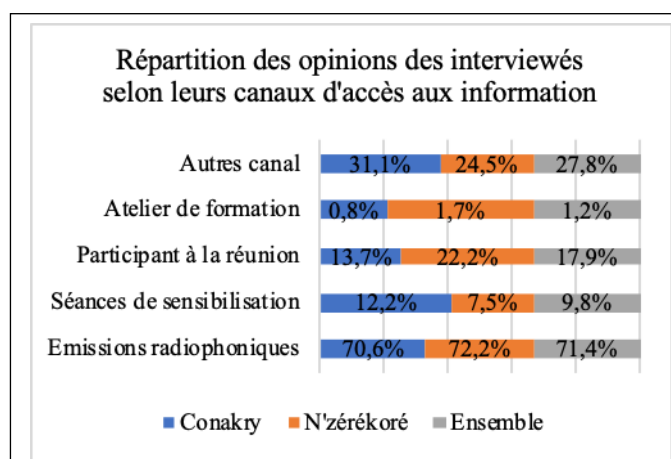


Graphique 10 : Répartition des difficultés rencontrées dans le métier

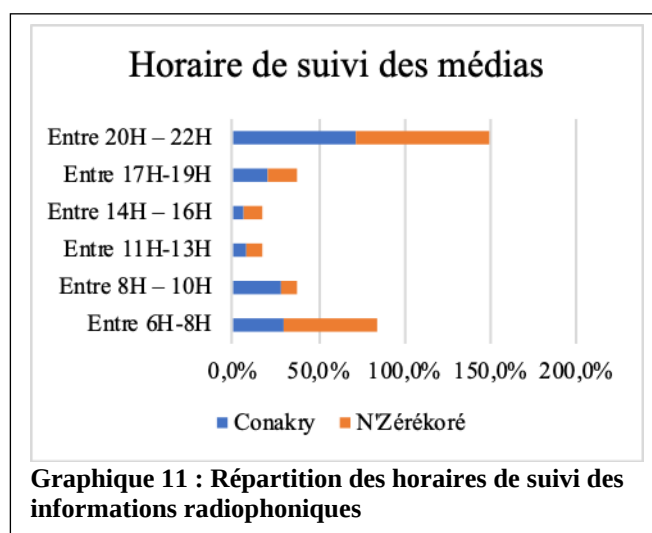
A- Accès aux informations

L'identification des canaux d'accès à l'information constitue une tâche essentielle dans la réalisation d'une étude de base d'un projet. Elle aide à fournir les moyens privilégiés pour atteindre la cible du projet, surtout dans le cadre d'une logique de changement de comportement. Selon les jeunes conducteurs de moto-taxis, la première source d'information est la radio aussi bien à Conakry que dans la commune urbaine de Nzérékoré parmi les canaux de communication utilisés.

Tableau 19 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon les sources d'informations et les fréquences de suivi et plage d'horaire par localité



Graphique 13 : Répartition des principaux canaux d'information



Graphique 11 : Répartition des horaires de suivi des informations radiophoniques

S'agissant de la fréquence et des horaires de suivi des informations, les résultats de l'étude montrent qu'un peu plus de la moitié des jeunes conducteurs suivent les radions « de temps en temps », les autres déclarent qu'ils suivent régulièrement les informations médiatiques suivant des horaires bien définies. Les périodes de grandes audiences sont le matin et la nuit, notamment entre 6h et 10h et entre 20h et 22h. Ces informations peuvent orienter la stratégie de communication et de sensibilisation des jeunes conducteurs de moto-taxis.

7. Cadre des Résultats renseigné du projet

Tableau 11 : Cadre des résultats renseigné

Indicateur	Ligne de base (désagrégré par zone)			Cibles (désagrégré par zone)			Sources de vérification	Moyen de renseignement	Fréquence de renseignement
	Conakry	Nzérékoré	Ensemble	Conakry	Nzérékoré	Ensemble			
Résultat 1: Les violences liées à l'instrumentalisation sociales et politique des jeunes conducteurs de taxis motos sont réduites avant, pendant et après les périodes électorales 2019 et 2020 ;									
Indicateur 1.1 : Proportion de la population croyant à l'implication des jeunes taxis motos dans les violences liées aux manifestations sociopolitiques	20,5	40,5	30,5						
Nombre de cas de violence dans les quels les jeunes conducteurs de taxis mots sont impliqués avant, pendant et après les périodes électorales	4	2	2						
Pourcentage des jeunes taxis motos ayant renoncé aux cortèges politiques avant, pendant et après les périodes électorales	3,2% (soit 41/1300)	17,8% (soit 231/1300)	21% (soit 272/1300)						
Produit 1.1: Un mécanisme de dialogue et de redevabilité entre les responsables des partis politiques, AI, les communautés et les jeunes taxis motards est mis en place et fonctionnel ;									
Indicateur 1.1.1 : Nombre de mécanisme de dialogue et de redevabilité mis en place entre les différents acteurs dans la commune cible ;	5	1	6						
Indicateur 1.1.2 : Nombre de mécanisme de dialogue et de redevabilité fonctionnels entre les différents acteurs dans les communes cibles ;	0	0	0						

Produit 1.2: Les responsables des partis politiques et les leaders syndicaux des taxis motards sont sensibilisés et conscientisés sur les dangers de l'instrumentalisation ;									
Indicateur 1.2.1 : # de leaders syndicaux (H/F) sensibilisés sur les dangers de l'instrumentalisation des jeunes taxis motards et les risques de violence ;	0	0	0						
Indicateur 1.2.2 : # de responsables de PP (H/F) sensibilisés sur les dangers de l'instrumentalisation des jeunes taxis motards et les risques de violence ;	0	0	0						
Produit 1.3: La société civile assure le contrôle citoyen sur la mise en oeuvre des engagement pris dans le cadre des déclarations publiques des acteurs clés et remontent des informations aux groupes d'influence (PRGI, CLI, CLSPD) et partagent avec les communautés, la police, les AL et les leaders syndicaux de taxis motards;									
Indicateur 1.3.1 : # de cas de violation des engagements par les acteurs clés remontés par la société civile aux groupes d'influence ;	0	0	0						
Indicateur 1.3.2 : # de rapport de suivi des engagements produits par les instances de la société civile qui sont partagés avec les communautés, la police, les AL et les leaders syndicaux de taxis motards ;	0	0	0						
Résultat 2: Les jeunes taxi-motards des jeunes ciblées deviennent des acteurs et des vecteurs de consolidation de la paix et de renforcement de la cohésion sociale au sein de leur communauté;									
Indicateur 2.1 : Pourcentage des jeunes taxis motos agissant comme acteur de paix au sen de leur communauté ;	25,2% (soit 164/1300)	22,5% (soit 146/1300)	23,8% (soit 310/1300)						

Indicateur 2.2 : Niveau de perception des communautés sur le rôle des taxis motards dans le renforcement de la cohésion sociale ;	« bonne perception » soit un score de 2 sur une échelle de 0 à 3	« bonne perception » soit un score de 2 sur une échelle de 0 à 3	« bonne perception » soit un score moyen de 2 sur une échelle de 0 à 3						
Indicateur 2.3 : Niveau de perception des jeunes taxis motards par rapport à la cohésion sociale;	« Bonne », soit un score de 2 sur une échelle de 0 à 3	« Moins bonne », soit un score de 1 sur une échelle de 0 à 3	« Moins bonne », soit un score moyen de 1 ⁴ sur une échelle de 0 à 3						
Produit 2.1: Les capacités des jeunes taxis motards et des leaders communautaires sont renforcées en technique de prévention et de gestion des conflits ;									
Indicateur 2.1.1 : # de jeunes (H/F) conducteurs de taxis motos outillés en technique de prévention et de gestion de conflit au sein des communautés cibles ;	14	31	45						
Indicateur 2.1.2 : Nombre d'initiatives de paix promues par les taxi motards au sein de leur communauté ;	8	12	20						
Produit 2.2: Les capacités organisationnelles et entrepreneuriales des taxis motos sont renforcées									
Indicateur 2.2.1 : # des associations de conducteurs de taxis motos formalisés ;	0	0	0						
Indicateur 2.2.2 : # des associations de conducteurs de taxis motos ayant développé un plan d'affaire;	0	0	0						

⁴ Prise en compte borne inférieure de la perception, après calcul de la moyenne entre les deux zones.

F. Conclusion

En somme, l'instrumentalisation sociopolitique des jeunes conducteurs de moto-taxis est un phénomène qui est réel et qui pénalise la quiétude sociale dans les 6 communes urbaines en périodes électorales. Tandis que les communes en question sont encore très conflictogènes, avec plusieurs conflits enregistrés entre janvier 2019 et juin 2020.

Les principaux acteurs qui attisent la pratique de l'instrumentalisation des jeunes conducteurs sont les partis politiques, les leaders syndicaux, les leaders d'opinion responsables des mouvements de soutien aux partis politiques, les autorités administratives et locales.

Elle peut être réduite par des actions de sensibilisation des jeunes, de structuration et de professionnalisation de la corporation. La logique de réduction de l'instrumentalisation doit être fortement soutenue par des cadres de dialogues formellement pilotés par des autorités, en toute responsabilité et avec l'implication de tous les acteurs concernés.

G. Recommandations

Au regard des résultats de l'étude, le cabinet YEME-C recommande de :

À l'UNFPA

20. Développer un cadre de suivi et d'évaluation innovant, capable de documenter en temps réel les transformations engendrées par le projet, notamment par la digitalisation et l'automatisation du reporting afin de pouvoir obtenir les valeurs de renseignement même dans un contexte de limitation des déplacements (exigences Covid-19 et tensions électorales en vue). Dans le même cadre, réviser les indicateurs et cibles afin d'assurer la cohérence programmatique et faciliter la gestion du mécanisme de suivi évaluation.
21. Mettre à jour le plan d'action du projet afin d'ajuster les activités aux nouvelles réalités constatées dans les 6 communes au travers les résultats de la présente étude.
22. Soutenir la mise en place des cadres de dialogues autour des infrastructures sociales de paix existantes et faire porter l'encrage au niveaux des conseils communaux (logique de pérennité) ; - Impliquer les organisations syndicales, les parties politiques et les services techniques de l'Etat dans les cadres de dialogues, en tant que parties prenantes clés.
23. Développer un mécanisme de conflit-scans dans les six communes afin de mieux documenter la courbe de la fréquence des conflits ainsi que du niveau de violence et des conséquences engendrées. Il devra pouvoir renseigner régulièrement la cartographie des acteurs, afin d'appréhender les nouveaux acteurs qui entre en jeu et d'autres qui se deviennent de mieux en mieux des acteurs de paix.
24. Définir la stratégie de sortie du projet afin de mieux promouvoir la pérennisation des acquis au profit du processus irréversible de stabilisation des chefferies visées ;

Aux Groupements de conducteurs de Taxis Motos

25. Organiser des campagnes de sensibilisation des jeunes conducteurs de taxis motos et les partis politiques et les leaders syndicaux sur les dangers et risques communautaires de l'instrumentalisation. La sensibilisation des jeunes doit permettre de :
 - Cesser toute implication dans des manifestations violentes et opter pour un militantisme responsable (si toutefois ils souhaite continuer à militer dans un parti),

notamment en leur faisant comprendre la différence du militantisme et la manipulation ou l'instrumentalisation politique ;

- Se mettre à jour en matière de transport terrestre et de sécurité routière ;
- 26. Développer des plans de développement organisationnel et entrepreneurial - déclencher le processus d'institutionnalisation et de professionnalisation du secteur et mettre en place des partenariats sous-régionaux pour faciliter la capitalisation des bonnes pratiques en matière organisationnelle et entrepreneuriale liée au secteur (moto taxis).

À l'Etat

- 27. Prendre en compte le secteur des motos taxis dans les réformes en cours, notamment au niveau du secteur des transports et de la sécurité routière. Prévoir une réimmatriculation spéciale des motos taxis et améliorer la gestion de la base des données des centres d'immatriculation.
- 28. Développer le curriculum de formation en conduite « moto » et systématiser la formation et la délivrance des permis de types « A » et « A1 » au niveau des Auto-écoles du pays.
- 29. Améliorer la professionnalisation des services de la police routière et lutter activement contre les mauvaises pratiques dans le contrôle de la sécurité routière.

Aux services déconcentrés et décentralisés

- 30. Promouvoir la participation des jeunes conducteurs de moto-taxis dans les instances de prise de décision au niveau local et communal et Encourager voire exiger la prise en compte de l'égalité de sexe et les personnes vulnérables dans les instances de prise de décision au niveau local.
- 31. Développer des mesures draconiennes pour assurer la sécurité des conducteurs et leurs engins (motos);

Aux organisations de la société civile

- 32. Sensibiliser les agents de la police routière sur les bonnes pratiques en matière de contrôle de sécurité routière et les conducteurs de motos taxis sur les bonnes pratiques citoyennes ;
- 33. Appuyer la structuration, la capacitation et la professionnalisation des groupements de conducteurs de moto-taxis afin d'améliorer leur implication et leur efficacité dans la gestion des conflits communautaires. Accompagner ce processus par un référentiel qui clarifie le statut des groupements et les modèles de développement organisationnels les plus prometteurs. Initier la formation des jeunes conducteurs de taxis motos dans différents domaines :
 - Le code de la route et de conduite,
 - L'éducation citoyenne
 - La gestion organisationnelle
 - L'éducation financière et l'entrepreneuriat
 - Les techniques de prévention et de gestion des conflits communautaires
- 34. Organiser le plaidoyer pour la prise en compte de la régulation active de la sécurité routière dans les réformes en cours – Elargir le plaidoyer sur le respect des lois en

matière de libertés politiques en Guinée, y compris le respect des obligations d'éducation citoyenne des militants ;

Aux partis politiques

35. Sensibiliser les militants et responsables, particulièrement les conducteurs de motos taxis qui militent sur la citoyenneté positive et la non violence.
36. S'impliquer activement dans le dialogue communautaire autour de la pacification du processus électoral ;
37. Veiller au respect scrupuleux des engagements de non violence et promouvoir la culture du fair-play électoral, y compris le respect du code de bonne conduite.

Aux Partenaires Techniques et Financiers

38. Poursuivre l'appui en faveur de la consolidation de la paix en Guinée et la réduction du niveau de fragilité du pays

H. Bibliographie

1. Document du Projet (PRODOC) d'Appui à la réduction de l'instrumentalisation sociopolitique des conducteurs de moto-taxis dans les régions de Conakry et de N'Zérékoré ;
2. Rapport final du Plan national de transports, ministère des travaux publics et des transports bureau d'étude et de planification, SCETAUROUTE INTERNATIONAL, Décembre 2001 ;
3. La grande ruée vers les applications pour moto-taxi en Afrique, www.bbc.com/africalive
4. Règles publiques, règles privées : les taxis-motos au Bénin, Gauthier Marchais, Altern. économiques | « L'Économie politique », 2009 ;
5. Exposé de motifs de l'avant-projet de lois régissant la mutualité sociale en Guinée ;
6. La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara, Conference Paper · July 2007, Lourdes Diaz Olvera Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat & Pascal Pochet Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat ;
7. Étude diagnostique des transports en République de Guinée et préparation d'un document de politique et de stratégie sectorielle
8. Contrat N° 2011/275255 Projet de rapport Délégation de l'Union Européenne en République de Guinée, Mai 2012
9. Conditions d'accès aux professions de transport routier en République de Guinée ; Administrateur Bureau de Stratégie et de Développement du Ministère des Transports, République de Guinée, Octobre 2018

I. Annexes

1. Tableaux

Tableau 4 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon la possession du matériel de travail par localité

Matériels de travail		Région de l'enquête			
		Conakry		Nzérékoré	
		Effectif	%	Effectif	%
Casque conducteur	Non	16	2,5%	228	35,1%
	Oui	634	97,5%	422	64,9%
Casque client	Non	628	96,6%	623	95,8%
	Oui	22	3,4%	27	4,2%
Carte grise	Non	20	3,1%	113	17,4%
	Oui	630	96,9%	537	82,6%
Vignette	Non	283	43,5%	357	54,9%
	Oui	367	56,5%	293	45,1%
Assurance client	Non	640	98,5%	643	98,9%
	Oui	10	1,5%	7	1,1%
Assurance conducteur	Non	239	36,8%	643	98,9%
	Oui	411	63,2%	7	1,1%
Assurance conducteur et client	Non	634	97,5%	641	98,6%
	Oui	16	2,5%	9	1,4%
Identifiant (Gilet)	Non	546	84,0%	82	12,6%
	Oui	104	16,0%	568	87,4%
Numéro d'identification	Non	564	86,8%	162	24,9%
	Oui	86	13,2%	488	75,1%

Tableau 5 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leur perception sur leur situation sécuritaire par localité

		Région de l'enquête					
		Conakry		N'zérékoré		Ensemble	
		Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
QQ13: Dans ce métier, est-ce que vous vous sentez en sécurité ?	Oui	207	31,8%	288	44,3%	495	38,1%
	Non	443	68,2%	362	55,7%	805	61,9%
Raison de sécurité							
je travaille dans mon quartier	Non	79	38,2%	144	50,0%	223	45,1%
	Oui	128	61,8%	144	50,0%	272	54,9%
je ne travaille pas le nuit	Non	95	45,9%	99	34,4%	194	39,2%
	Oui	112	54,1%	189	65,6%	301	60,8%
je n'ai jamais été braqué	Non	99	47,8%	121	42,0%	220	44,4%
	Oui	108	52,2%	167	58,0%	275	55,6%
je n'ai jamais eu d'accident	Non	118	57,0%	144	50,0%	262	52,9%

	Oui	89	43,0%	144	50,0%	233	47,1%
Autre	Non	183	88,4%	247	85,8%	430	86,9%
	Oui	24	11,6%	41	14,2%	65	13,1%
Raisons d'insécurité							
je ne travaille pas dans mon quartier	Non	370	83,5%	164	45,3%	534	66,3%
	Oui	73	16,5%	198	54,7%	271	33,7%
je travaille la nuit	Non	367	82,8%	138	38,1%	505	62,7%
	Oui	76	17,2%	224	61,9%	300	37,3%
j'ai une fois été braqué	Non	289	65,2%	308	85,1%	597	74,2%
	Oui	154	34,8%	54	14,9%	208	25,8%
je fais d'accident	Non	207	46,7%	155	42,8%	362	45,0%
	Oui	236	53,3%	207	57,2%	443	55,0%
Autres	Non	346	78,1%	308	85,1%	654	81,2%
	Oui	97	21,9%	54	14,9%	151	18,8%

Tableau 10 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leur relation avec Parti politique, syndicat, autorité locale, Force de sécurité par localité

Relation entre jeunes conducteurs de taxi-motos et Parti politique, syndicat, autorité locale, Force de sécurité politique		Région de l'enquête					
		Conakry		Nzérékoré		Ensemble	
		Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Q18: Selon vous, quelle est votre perception de vos relations avec les partis politiques ?	Très bonne	13	2,0%	16	2,5%	29	2,2%
	Bonne	71	10,9%	226	34,8%	297	22,8%
	Passable	103	15,8%	143	22,0%	246	18,9%
	Mauvaise	219	33,7%	126	19,4%	345	26,5%
	Je ne sais pas	244	37,5%	139	21,4%	383	29,5%
Q19: Selon vous, quelle est votre perception de vos relations avec les syndicats ?	Très bonne	259	39,8%	100	15,4%	359	27,6%
	Bonne	259	39,8%	374	57,5%	633	48,7%
	Passable	79	12,2%	126	19,4%	205	15,8%
	Mauvaise	10	1,5%	50	7,7%	60	4,6%
	Je ne sais pas	43	6,6%	0	0,0%	43	3,3%
Q20: Selon vous, quelle est votre perception de vos relations avec la police ?	Très bonne	5	0,8%	7	1,1%	12	0,9%
	Bonne	59	9,1%	107	16,5%	166	12,8%
	Passable	90	13,8%	130	20,0%	220	16,9%
	Mauvaise	493	75,8%	405	62,3%	898	69,1%
	Je ne sais pas	3	0,5%	1	0,2%	4	0,3%
Q21: Selon vous, quelle est votre perception de vos relations avec les Autorités locales?	Très bonne	140	21,5%	52	8,0%	192	14,8%
	Bonne	358	55,1%	393	60,5%	751	57,8%
	Passable	88	13,5%	115	17,7%	203	15,6%
	Mauvaise	21	3,2%	21	3,2%	42	3,2%
	Je ne sais pas	43	6,6%	69	10,6%	112	8,6%
Q22: Selon vous, quelle est votre perception de vos relations avec les services d'immatriculation	Très bonne	121	18,6%	140	21,5%	261	20,1%
	Bonne	363	55,8%	433	66,6%	796	61,2%
	Passable	83	12,8%	46	7,1%	129	9,9%
	Mauvaise	12	1,8%	5	0,8%	17	1,3%
	Je ne sais pas	71	10,9%	26	4,0%	97	7,5%

Tableau 13 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon leur implication dans les conflits violents et leur participation aux caravanes, cortèges des partis politiques par localité

Type d'affrontements enregistrés depuis janvier 2019		Région de l'enquête					
		Conakry		Nzérékoré		Ensemble	
		Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Affrontement entre groupes sociaux ;	Non	187	82,4%	262	51,0%	449	60,6%
	Oui	40	17,6%	252	49,0%	292	39,4%
Conflit politique et électoral	Non	123	54,2%	89	17,3%	212	28,6%
	Oui	104	45,8%	425	82,7%	529	71,4%
Conflit foncier	Non	220	96,9%	505	98,2%	725	97,8%
	Oui	7	3,1%	9	1,8%	16	2,2%
Conflit minier	Non	227	100,0%	513	99,8%	740	99,9%
	Oui	0	0,0%	1	0,2%	1	0,1%
Conflit lié à la réclamation des services sociaux de base	Non	117	51,5%	500	97,3%	617	83,3%
	Oui	110	48,5%	14	2,7%	124	16,7%
Autres types de conflits	Non	197	86,8%	506	98,4%	703	94,9%
	Oui	30	13,2%	8	1,6%	38	5,1%

Tableau 19 : Répartition des jeunes conducteurs de moto-taxis selon les charges supportées dans le cadre de leur travail par localité

Chargées supportées liées au travail		Région de l'enquête					
		Conakry		N'zérékoré		Ensemble	
		Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Vignettes	Non	147	22,6%	310	47,7%	457	35,2%
	Oui	503	77,4%	340	52,3%	843	64,8%
Taxes	Non	288	44,3%	268	41,2%	556	42,8%
	Oui	362	55,7%	382	58,8%	744	57,2%
Droit syndical	Non	200	30,8%	133	20,5%	333	25,6%
	Oui	450	69,2%	517	79,5%	967	74,4%
Cotisations du groupement	Non	198	30,5%	477	73,4%	675	51,9%
	Oui	452	69,5%	173	26,6%	625	48,1%
Frais police	Non	205	31,5%	271	41,7%	476	36,6%
	Oui	445	68,5%	379	58,3%	824	63,4%
Collation communauté	Non	607	93,4%	552	84,9%	1159	89,2%
	Oui	43	6,6%	98	15,1%	141	10,8%
Autres	Non	646	99,4%	637	98,0%	1283	98,7%
	Oui	4	0,6%	13	2,0%	17	1,3%

2. Les termes de référence

3. Les outils de collecte

4. La liste des principales personnes rencontrés
