

REL@COM

LANGAGE ET COMMUNICATION

Revue scientifique électronique semestrielle



ISSN : 2617-7560

Revue à comité scientifique • Évaluation par les pairs • Normes CAMES

NUMÉRO

11

JUIN 2026

INDEXÉE ET RÉFÉRENCÉE DANS

Advanced Science Index • SJIF – Impact Factor 2026 : 6,969 • Mir@bel • HAL

www.relacom-slc.org

UNIVERSITÉ ALASSANE OUATTARA

Bouaké – Côte d'Ivoire

Département des Sciences du Langage et de la Communication (DSLCL)

REL@COM

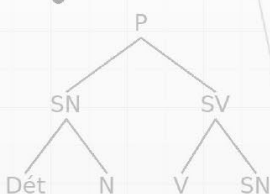
LANGAGE ET COMMUNICATION

Revue scientifique électronique semestrielle

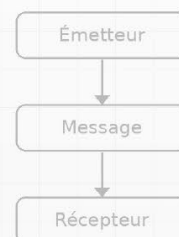


/lãgãz/

[+voisé]



$S \rightarrow SN + SV$



Sé / Sa

ISSN : 2617-7560

Revue à comité scientifique • Évaluation par les pairs • Normes CAMES

NUMÉRO

11

JUIN 2026

INDEXÉE ET RÉFÉRENCÉE DANS

Advanced Science Index • SJIF – Impact Factor 2026 : 6,969 • Mir@bel • HAL

www.relacom-slc.org

INDEXATIONS ET RÉFÉRENCEMENTS



<https://journal-index.org/index.php/asi/article/view/12689>



TOGETHER WE REACH THE GOAL

<https://sjifactor.com/passport.php?id=23413>

Impact Factor 2026 : 6.969



<https://reseau-mirabel.info/revue/14886/RELaCOM-Revue-Langage-et-communication?s=1muc9dl>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/352725>

REVUE ELECTRONIQUE LANGAGE & COMMUNICATION

ISSN : [2617-7560](#)

DIRECTEUR DE PUBLICATION : PROFESSEUR N'GORAN-POAMÉ LÉA M. L.

DIRECTEUR DE RÉDACTION : PROFESSEUR JEAN-CLAUDE OULAI

COMITÉ SCIENTIFIQUE

PROF. ABOLOU CAMILLE ROGER, UNIVERSITÉ ALASSANE OUATTARA
PROF. ALAIN KIYINDOU, UNIVERSITÉ BORDEAUX-MONTAIGNE
PROF. AZOUMANA OUATTARA, UNIVERSITÉ ALASSANE OUATTARA
PROF. BAH HENRI, UNIVERSITÉ ALASSANE OUATTARA
PROF. BLÉ RAOUL GERMAIN, UNIVERSITÉ FÉLIX HOUPHOUËT-BOIGNY
PROF. CLAUDE LISHOU, UNIVERSITÉ CHEIKH ANTA DIOP
PROF. EDOUARD NGAMOUNTSIKA, UNIVERSITÉ MARIEN NGOUABI
DR FRANCIS BARBEY, MCU, UNIVERSITÉ CATHOLIQUE LOMÉ
PROF. GORAN KOFFI MODESTE ARMAND, UNIVERSITÉ F. HOUPHOUËT-BOIGNY
DR JÉRÔME VALLUY, MCU, HDR, UNIVERSITÉ PANTHÉON-SORBONNE
PROF. JOSEPH P. ASSI-KAUDJHIS, UNIVERSITÉ ALASSANE OUATTARA
PROF. KOUAMÉ KOUAKOU, UNIVERSITÉ ALASSANE OUATTARA
PROF. MAKOSSO JEAN-FÉLIX, UNIVERSITÉ MARIEN NGOUABI
PROF. NANGA A. ANGÉLINE, UNIVERSITÉ FÉLIX HOUPHOUËT-BOIGNY
PROF. POAMÉ LAZARE MARCELIN, UNIVERSITÉ ALASSANE OUATTARA
PROF. TRO DÉHO ROGER, UNIVERSITÉ ALASSANE OUATTARA

COMITÉ DE RÉDACTION

PROF. ABOLOU CAMILLE ROGER
PROF. JEAN-CLAUDE OULAI
PROF. KOUAMÉ KOUAKOU
PROF. NIAMKEY AKA
DR N'GATTA KOUKOUA ÉTIENNE, MCU
DR OUMAROU BOUKARI, MCU

COMITÉ DE LECTURE

PROF. IBO LYDIE
PROF. KOFFI EHOUMAN RENÉ
DR ASTÉ N'CHO JEAN-BAPTISTE, MCU
DR IRIÉ BI TIÉ BENJAMAIN, MCU
DR N'GATTA KOUKOUA ÉTIENNE, MCU
DR N'GUESSAN ADJOUA PAMELA, MCU
DR ADJUÉ ANONKPO JULIEN
DR COULIBALY DAOUDA
DR KOUAMÉ KHAN
DR OULAI CORINNE YÉLAKAN
DR YAO KOUAKOU GUILLAUME

MARKETING & PUBLICITÉ : DR KOUAMÉ KHAN

INFOGRAPHIE / WEB MASTER : DR TOURÉ K. D. ESPÉRANCE / SANGUEN KOUAKOU

TRÉSORIÈRE : DRE AKISSI GERMAINE KOUASSI

ÉDITEUR : DSLC

TÉLÉPHONE : (+225 01 40 29 15 19 / 07 48 14 02 02)

COURRIEL : soumission@relacom-slc.org

SITE INTERNET : <http://relacom-slc.org>

LIGNE EDITORIALE

Au creuset des Sciences du Langage, de l'Information et de la Communication, la Revue Electronique du Département des Sciences du Langage et de la Communication **REL@COM** s'inscrit dans la compréhension des champs du possible et de l'impossible dans les recherches en SIC. Elle s'ouvre à une interdisciplinarité factuelle et actuelle, en engageant des recherches pour comprendre et cerner les dynamiques évolutives des Sciences du Langage et de la Communication ainsi que des Sciences Humaines et Sociales en Côte d'Ivoire, en Afrique, et dans le monde.

Elle entend ainsi, au-delà des barrières physiques, des frontières instrumentales, hâtivement et activement contribuer à la fertilité scientifique observée dans les recherches au sein de l'Université Alassane Ouattara.

La qualité et le large panel des intervenants du Comité Scientifique (Professeurs internationaux et nationaux) démontrent le positionnement hors champ de la **REL@COM**.

Comme le suggère son logo, la **REL@COM** met en relief le géant baobab des savanes d'Afrique, situation géographique de son université d'attache, comme pour symboliser l'arbre à palabre avec ses branches représentant les divers domaines dans leurs pluralités et ses racines puisant la serve nourricière dans le livre ouvert, symbole du savoir. En prime, nous avons le soleil levant pour traduire l'espoir et l'illumination que les sciences peuvent apporter à l'univers de la cité représenté par le cercle.

La Revue Electronique du DSLC vise plusieurs objectifs :

- Offrir une nouvelle plateforme d'exposition des recherches théoriques, épistémologiques et/ou empiriques, en sciences du langage et de la communication,
- Promouvoir les résultats des recherches dans son champ d'activité,
- Encourager la posture interdisciplinaire dans les recherches en Sciences du Langage et de la Communication,
- Inciter les jeunes chercheurs à la production scientifiques.

Chaque numéro est la résultante d'une sélection exclusive d'articles issus d'auteurs ayant rigoureusement et selon les normes du CAMES répondu à un appel thématique ou libre.

Elle offre donc la possibilité d'une cohabitation singulière entre des chercheurs chevronnés et des jeunes chercheurs, afin de célébrer la bilatéralité et l'universalité du partage de la connaissance autour d'objets auxquels l'humanité n'est aucunement étrangère.

Le Comité de Rédaction

RECOMMANDATIONS AUX AUTEURS & DISPOSITIONS PRATIQUES

La Revue Langage et Communication est une revue semestrielle. Elle publie des articles originaux en Sciences du Langage, Sciences de l'Information et de la Communication, Langue, Littérature et Sciences Sociales.

I. RECOMMANDATIONS AUX AUTEURS

Les articles sont recevables en langue française, anglaise, espagnole ou allemande et envoyés sous format Word.

Police : Times New Roman ; Taille : 11, Interligne : Simple ou 1.0
Les caractères en majuscules doivent être accentués. Exemple : État, À ce...

- Titre (**Centré**) : 15 mots maximum en majuscule gras ; Traduit aussi en anglais
- Auteur (s) (**Aligné à Droite**) : Prénoms et NOM en gras
- Institution d'Attache (**Aligné à Droite**) : Préciser ville et pays
- Adresse Électronique (**Aligné à Droite**)

- Résumé (250 mots maximum) : En Français avec cinq (5) mots-clés et en Anglais (Abstract) avec cinq (5) keywords.
- Nombre de page : minimum 08 pages, maximum 15 pages en interlignes simples.
- Marges : Haut 3 cm ; Bas 3 cm ; Gauche 3.5 cm ; Droite 3.5 cm ; Reliure 0.5 cm.
- Numérotation de pages : Chiffres arabes, en bas et au centre de la page concernée.
- Orientation : Portrait, recto
- Citations à partir de 3 lignes : Retrait de 2 cm à gauche et à droite ; Taille 10
- Références de citations : Nom de l'Auteur, année de publication, pages citées
- Références bibliographiques : Selon Normes APA 7^{ème} Éd et par ordre alphabétique. Ne sont présentées dans les références bibliographiques que les références des documents cités.

II. NORMES EDITORIALES : APA 7^{ÈME} ÉDITION

Pour répondre aux Normes APA 7^{ème} Édition, la structure des articles doit se présenter comme suit :

- ✚ Pour un article qui est une contribution théorique et fondamentale : Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approche), Développement articulé, Conclusion, Bibliographie.
- ✚ Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain : Introduction, Méthodologie, Résultats, Analyse et Discussion, Conclusion, Bibliographie.
- ✚ Les articulations d'un article, à l'exception de l'introduction, de la conclusion, et de la bibliographie, doivent être titrées, et numérotées par des chiffres (exemples : 1. ; 1.1. ; 1.2 ; 2. ; 2.2. ; 2.2.1 ; 2.2.2. ; 3. ; etc.).

III. RÈGLES D'ÉTHIQUES ET DE DÉONTOLOGIE

Toute soumission d'article sera systématiquement passée au contrôle anti-plagiat et tout contrevenant se verra définitivement exclu par le comité de rédaction de la revue.

SOMMAIRE

1. Stéphane Ettien ADOU (Institut Universitaire d'Abidjan, Abidjan-Côte d'Ivoire)
Entre reliance et déliance sociale : les imaginaires des publics de la série télévisée ivoirienne *Cour Commune* 11

2. Awose Francis AKAMPA-ASE (University of Education, Winneba-Ghana) / Amidou SANOGO (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan-Côte d'Ivoire)
La morphogenèse des noms composés dans *La Vie et demie* de Sony Labou Tansi : formes, structures et procédés de formation 23

3. Nanou Pierre BROU (Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire)
Métaéthique politique et quête du bonheur collectif chez Platon 35

4. Sirabana COULIBALY (Université Peleforo Gon Coulibaly, Korhogo-Côte d'Ivoire)
Les ressorts symboliques de l'abstention électorale des jeunes à Korhogo 49

5. Donald DJILÉ (Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire)
Les standards de la communauté : éthique du discours numérique, algospeak et résilience technodiscursive sur Facebook 61

6. Laura Christiana Simionescu DOBRESCU (Université Politecnica, Bucarest-Roumanie) / Florin Codrut NEMTANU (Université Politecnica, Bucarest-Roumanie) / Messoun Alain ESSOI (Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire) / Floriana CINCA (Université Politecnica, Bucarest-Roumanie)
Technologies ferroviaires intelligentes et saut numérique : analyse comparée des architectures de communication pour projet de train métropolitain à Bucarest (Roumanie) et à Bouaké (Côte d'Ivoire) 7878

1. N'Cho François DOFFOU (Université Virtuelle de Côte d'Ivoire, Abidjan-Côte d'Ivoire)
L'impact des villes apprenantes sur le quotidien et les compétences des populations ivoiriennes 92

2. Trah Alphonse Cheriff KAKOU BI (Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire)
L'immigration clandestine comme passion et la passion de l'immigration clandestine 100

3. Eba Victoria KAMENAN (Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire) / Hamanys Broux De Ismaël KOFFI (Université Peleforo Gon Coulibaly, Korhogo-Côte d'Ivoire)

TICE à l'Université Peleforo Gon Coulibaly : entre appropriations timides et obstacles structurels 110

4. Kouamé KOFFI (Université Peleforo Gon Coulibaly, Korhogo-Côte d'Ivoire)

Pratiques discursives et construction identitaire des conducteurs de taxis-motos à Korhogo (Côte d'Ivoire) 123

5. Idrissa Abdel Hamid KONATÉ (Université Yambo Ouologuem de Bamako, Bamako-Mali) / Ya Eveline TOURÉ épouse JOHNSON (École Normale Supérieure, Abidjan-Côte d'Ivoire) / Natié COULIBALY (Université Yambo Ouologuem de Bamako, Bamako-Mali)

Langue d'enseignement et performance en mathématiques chez les élèves de la rive droite du district de Bamako au Mali 136

6. Sybla Alaman Adissa KONÉ (Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire) / Métogba FOFANA (Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pratiques communicationnelles et empowerment féminin en milieu rural ivoirien : enjeux de la sauvegarde de la poterie Mangôrô dans un contexte de crise environnementale 149

7. Khan KOUAMÉ (Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire) / Ardjouma TUO (Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire) / Harold Georges YAPI (Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire)

La communication des Institutions de Protection Sociale (IPS) face au défi de la captation des acteurs du secteur informel à Bouaké : une analyse du cas CNPS 164

8. Boni Hyacinthe KPANGBA (Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire)

Style vestimentaire et attitudes langagières : le zougloou comme arme de sensibilisation sociale 181

9. Gbolo Danielle Hortense LÉGRÉ (Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle, Abidjan-Côte d'Ivoire) / Desnos Komoé N'GORAN (Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle, Abidjan-Côte d'Ivoire) / Françoise Annick Amenan TANOË (Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle, Abidjan-Côte d'Ivoire)

Les alliances interethniques des peuples ivoiriens : une approche communicationnelle de cohésion sociale et de résolution des conflits 193

10. Dialinli LOMPO (Université Joseph Ki-Zerbo, Ouagadougou-Burkina Faso) / Evariste DAKOURÉ (Université Aube Nouvelle, Ouagadougou-Burkina Faso)
Enjeux de l'appropriation de la communication numérique par des institutions publiques au Burkina Faso 205
11. Bodji Georges Duvalier N'DRÉ (Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire)
Relations publiques face aux enjeux de la gouvernance et de la crédibilité des collectivités locales en Côte d'Ivoire 219
12. Rassidy OYENIRAN (Institut Pédagogique National de l'Enseignement Technique et Pédagogique, Abidjan-Côte d'Ivoire)
Influence du suivi de l'Inspecteur d'Orientation sur l'assiduité et le rendement scolaire des élèves de Terminale au Lycée Classique et Moderne 1 de Bouaké 235
13. Touré Jean-Baptiste YAO (Université Peleforo Gon Coulibaly, Korhogo-Côte d'Ivoire) / Niamien Pascal YAO (Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire)
Communication institutionnelle et récits populaires des déguerpissements en Côte d'Ivoire : le cas de Koumassi Campement sur Facebook et TikTok 255
14. Amani Charles YOKOLI (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan-Côte d'Ivoire)
Communication sociale et créateurs de contenus auprès des jeunes de 18 à 24 ans à Abidjan 270

**PRATIQUES DISCURSIVES ET CONSTRUCTION IDENTITAIRE DES
CONDUCTEURS DE TAXIS-MOTOS À KORHOGO (CÔTE D'IVOIRE)**

**DISCURSIVE PRACTICES AND IDENTITY CONSTRUCTION AMONG
MOTORCYCLE-TAXI DRIVERS IN KORHOGO (CÔTE D'IVOIRE)**

Kouamé KOFFI

Université Peleforo Gon Coulibaly (Korhogo-Côte d'Ivoire)

koffikouame225@yahoo.com

Résumé

Dans les villes d'Afrique subsaharienne, le transport artisanal comble le déficit chronique de l'offre publique de mobilité. À Korhogo, quatrième ville de Côte d'Ivoire, le taxi-moto s'est imposé à la faveur de la crise militaro-politique de 2002 et occupe aujourd'hui une place dominante dans les déplacements quotidiens. Les travaux disponibles l'abordent principalement sous l'angle géographique, économique ou sanitaire. Sa dimension communicationnelle demeure peu explorée. Le présent article analyse les pratiques discursives par lesquelles les conducteurs de taxis-motos construisent une identité professionnelle et négocient la légitimité de leur activité dans un espace urbain où celle-ci reste informelle et socialement contestée. L'étude, de nature exploratoire et qualitative, repose sur une observation participante conduite à Korhogo du 12 au 19 janvier 2026 et sur des entretiens semi-directifs menés auprès de conducteurs, d'usagers et de propriétaires de motos. Le corpus est traité au moyen de l'approche sémiolinguistique de P. Charaudeau, opérationnalisée par trois notions. La situation de communication, le contrat de communication et les imaginaires sociodiscursifs. Les résultats montrent que la course en taxi-moto repose sur un contrat de communication largement implicite, dans lequel la gestuelle supplée la signalisation réglementaire ; que les conducteurs élaborent un ethos de la débrouillardise convertissant le stigmate en valeur de travail. Les usagers mobilisent à l'inverse un imaginaire du danger et du désordre. Ces discours antagonistes convergent pour construire le métier comme exclusivement masculin. Cette légitimation discursive demeure toutefois sans traduction institutionnelle.

Mots-clés : analyse du discours, taxi-moto, mobilité urbaine, identité professionnelle, Korhogo.

Abstract

In sub-Saharan African cities, artisanal transport compensates for the chronic shortage of public mobility services. In Korhogo, the fourth largest city of Côte d'Ivoire, the motorcycle taxi emerged during the 2002 military and political crisis and now dominates daily travel. Existing research addresses it mainly from geographical, economic or health perspectives ; its communicational dimension remains largely unexplored. This article analyses the discursive practices through which motorcycle-taxi drivers build an occupational identity and negotiate the legitimacy of an activity that remains informal and socially contested. The study is exploratory and qualitative. It draws on participant observation carried out in Korhogo from 12 to 19 January 2026 and on semi-structured interviews with drivers, users and motorcycle owners. The corpus is analysed through P. Charaudeau's semiolinguistic approach, operationalised by three notions: the communication situation, the communication contract and socio-discursive imaginaries. Findings show that the ride rests on a largely implicit communication contract in which gesture replaces official road signalling; that drivers develop an ethos of resourcefulness which converts stigma into the value of work; that users conversely mobilise an imaginary of danger and disorder; and that these opposing discourses converge in

constructing the occupation as exclusively male. This discursive legitimization, however, finds no institutional translation.

Keywords : discourse analysis, motorcycle taxi, urban mobility, occupational identity, Korhogo.

Introduction

L'urbanisation rapide des villes d'Afrique subsaharienne s'accompagne d'un décalage persistant entre la croissance de la demande de déplacements et la capacité des pouvoirs publics à organiser une offre de transport collectif structurée. Faute d'investissements suffisants dans les réseaux formels, des formes de mobilité dites artisanales, populaires ou informelles se sont imposées comme la réponse ordinaire des citoyens à ce déficit. Parmi elles, le deux-roues motorisé occupe une place singulière. Des travaux conduits sur plusieurs terrains ouest-africains ont montré que la diffusion du taxi-moto ne relève ni d'un accident conjoncturel ni d'un simple effet de mode, mais d'un ajustement durable entre une demande de mobilité de proximité et une offre défaillante (L. Diaz Olvera, D. Plat et P. Pochet, 2007, p. 3). À Lomé, A. Guézéré a établi que ce mode de transport ne se contente pas de combler un vide. Il recompose les territoires urbains, les rythmes de la ville et les liens sociaux qui s'y nouent (A. Guézéré, 2012, p. 54).

La Côte d'Ivoire n'échappe pas à cette dynamique. L'implantation des motos-taxis y est cependant indissociable d'un moment politique précis. La crise militaro-politique ouverte le 19 septembre 2002 a désorganisé le transport urbain dans les villes du Centre, du Nord et de l'Ouest (interruption des dessertes, fermeture de stations-service, dégradation des voiries, retrait des taxis communaux.) Dans cet interstice, le deux-roues s'est imposé comme la seule offre disponible, puis s'est installé durablement après le retour de l'administration. Les travaux ivoiriens convergent sur ce point, qu'il s'agisse de Bouaké (I. Kassi-Djodjo, 2013), de Tiébissou (K. D. Brenoum, A. C. Kobenan et K. B. Kouamé, 2018, p. 135) ou de Korhogo (R. Dindji et al., 2016).

Korhogo constitue à cet égard un terrain privilégié. Chef-lieu de la région du Poro et du district des Savanes, la ville est passée de 243 048 habitants en 2014 à environ 444 000 habitants en 2021 (INS, 2021). Cette croissance s'est opérée sans extension équivalente de l'offre formelle. Les taxis communaux, qui étaient environ 500 avant la guerre, ne sont plus qu'un peu plus de quatre-vingts, tandis que le parc de motos-taxis est estimé à près de 5 000 unités (R. Dindji et al., 2016). L'activité est en outre exercée par des acteurs dont le profil a été documenté. Elle est masculine dans sa totalité et regroupe une majorité de déscolarisés ainsi qu'une proportion non négligeable d'étudiants (F. Dagnogo et D. Konaté, 2022). Faute d'infrastructures dédiées, ces acteurs ont converti les voiries elles-mêmes en lieux de transport, y installant leurs stations, leurs tours de rôle et leurs règles propres (M. R. Zouhoula Bi, 2019, p. 121).

La littérature disponible sur ce phénomène est abondante, mais elle est presque exclusivement géographique, économique ou sanitaire. Elle décrit des flux, des parts modales, des profils sociodémographiques ou des facteurs d'accidentalité (M. Fofana et M. Sangaré, 2018). Or l'activité de taxi-moto est aussi, et peut-être d'abord, une activité de communication. Héler un client, négocier un prix, indiquer une direction d'un geste du bras, se défendre d'une accusation d'incivisme, expliquer à un passager pourquoi la course vaut ce qu'elle vaut. Autant de pratiques langagières et sémiotiques qui constituent la trame quotidienne du métier. C'est ce versant, resté dans l'ombre, que le présent article se propose d'examiner.

Le problème que soulève cette activité peut alors être formulé ainsi. Les conducteurs de taxis-motos de Korhogo exercent un métier à la fois indispensable et dévalorisé : indispensable parce qu'il assure une part déterminante de la mobilité urbaine ; dévalorisé parce qu'il est associé, dans les discours ordinaires, au désordre, au danger et à l'illégalité. Comment ces acteurs, dépourvus de statut professionnel reconnu, parviennent-ils à faire accepter leur présence et leur pratique dans l'espace public ? Autrement dit, quelles pratiques discursives mobilisent-ils pour construire une identité professionnelle et pour négocier la légitimité de leur activité face aux discours qui la disqualifient ?

L'objet de cette étude est donc constitué par les discours et les pratiques communicationnelles produits autour du taxi-moto à Korhogo, saisis à la fois du côté des conducteurs et du côté de leurs interlocuteurs. L'objectif général est d'analyser les procédés discursifs de légitimation du métier. Il se décline en trois objectifs spécifiques : décrire la situation de communication propre à la course en taxi-moto, identifier l'ethos que les conducteurs construisent dans leurs prises de parole ; mettre au jour les imaginaires sociodiscursifs que les usagers et les propriétaires mobilisent à leur sujet.

L'hypothèse qui guide l'analyse est la suivante : le discours des conducteurs de taxis-motos fonctionne comme une stratégie de légitimation qui convertit un stigmate en valeur, en substituant au vocabulaire du désordre, du danger et de l'illégalité celui du travail, du courage et du service rendu. Cette légitimation reste cependant partielle, car elle s'adosse à un imaginaire du métier construit comme masculin, qui en restreint l'accès et en limite la portée émancipatrice.

Pour éprouver cette hypothèse, l'article est organisé en trois moments. Le premier expose le cadre théorique et méthodologique retenu. Le deuxième présente les résultats de l'analyse du corpus. Le troisième les discute au regard de la littérature existante et en dégage les implications ainsi que les limites.

1. Cadre théorique et méthodologique

1.1. Un cadre théorique unique : l'approche sémiolinguistique du discours

L'analyse s'inscrit dans le champ des sciences de l'information et de la communication et mobilise un cadre théorique unique : l'approche sémiolinguistique du discours développée par P. Charaudeau. Ce choix est méthodologiquement motivé. Le matériau recueilli est fait de paroles situées, produites dans des interactions ordinaires. Il appelle donc un appareil conceptuel conçu pour analyser des actes de langage en contexte, et non un modèle importé d'un autre domaine dont l'application resterait métaphorique.

Trois notions sont retenues et systématiquement opérationnalisées.

La première est celle de situation de communication. Tout acte de langage se déroule dans un cadre qui en détermine les possibles. Des partenaires identifiés, une finalité, un dispositif matériel, un enjeu. Ce cadre n'est pas un décor, il est constitutif du sens produit (P. Charaudeau et D. Maingueneu, 2002, p. 537). Appliquée à la course en taxi-moto, cette notion conduit à décrire précisément qui parle à qui, dans quelles conditions matérielles, avec quelle finalité et sous quelles contraintes de bruit, de vitesse et de coprésence corporelle.

La deuxième est celle de contrat de communication. Les partenaires d'un échange s'accordent implicitement sur ce qui peut se dire, comment et à quelles fins ; ce sont ces règles tacites, et non la seule intention individuelle, qui rendent l'échange interprétable. Le contrat définit ainsi un espace de contraintes à l'intérieur duquel chaque sujet dispose d'une marge de stratégie (P. Charaudeau, 2005, p. 52). Cette notion permet de

reconstituer les règles non écrites de la relation entre conducteur et passager, depuis le hèlement jusqu'au règlement de la course.

La troisième est celle d'imaginaires sociodiscursifs. Les discours qui circulent dans un groupe social y déposent des représentations partagées, des systèmes de valeurs et des catégorisations qui préexistent aux locuteurs et qu'ils reprennent à leur compte. Ces imaginaires ne décrivent pas le réel : ils le construisent et le légitiment. À cette notion s'articule celle d'ethos, entendue comme l'image de soi que le locuteur construit dans et par son dire, et qui conditionne la réception de sa parole (R. Amossy, 2010, p. 23). Ensemble, ces deux notions permettent de comprendre comment un métier est simultanément déprécié par les uns et revendiqué par les autres.

Ce cadre unique remplace, la juxtaposition de références empruntées à des traditions hétérogènes. Les acquis de la géographie des transports et de la sociologie des mobilités ne sont pas pour autant écartés. Ils sont mobilisés comme état de la question et comme point d'appui empirique, notamment les travaux de A. Guézéré (2012, 2013), de L. Diaz Olvera et al. (2007), de I. Kassi-Djodjo (2013) et de M. R. Zouhoula Bi (2019), mais ils ne servent pas de grille d'analyse du corpus.

1.2. Terrain, corpus et protocole d'analyse

L'enquête s'est déroulée à Korhogo du 12 au 19 janvier 2026, à l'occasion d'un séjour académique à l'Université Peleforo Gon Coulibaly. Elle relève d'une démarche qualitative exploratoire, articulant deux modes de recueil.

Le premier est l'observation participante. Utilisant quotidiennement le taxi-moto pour ses déplacements entre son lieu d'hébergement, situé au quartier Sinistré, et l'université, le chercheur s'est trouvé placé dans la position ordinaire du client. Cette position, loin d'être un artefact, constitue le poste d'observation le plus adéquat pour saisir la relation de service telle qu'elle se joue réellement. C'est en tant que passager, et non en tant qu'observateur extérieur, que l'on accède à la négociation du prix, à la conversation de trajet et aux confidences qui l'accompagnent. Les observations ont été consignées le soir même dans un carnet de terrain, sous forme de notes datées et localisées.

Le second est l'entretien semi-directif. Deux séries d'entretiens ont été conduites. La première a porté sur des conducteurs rencontrés aux principaux points de stationnement de la ville, en particulier devant l'entrée principale de l'université, à la rue des Banques et aux abords du grand marché. La seconde a concerné des interlocuteurs occupant une position d'observation ou d'intéressement par rapport à l'activité : une secrétaire de l'université, usagère régulière, et un conseiller de direction du Centre régional des œuvres universitaires, par ailleurs propriétaire de motos données en location à des conducteurs. Un guide d'entretien en quatre volets a été utilisé : trajectoire d'entrée dans l'activité, déroulement d'une journée de travail, relations avec les passagers, les autres usagers et les forces de l'ordre, représentations du métier et de son avenir.

Le corpus finalement constitué se présente comme suit.

Tableau 1 : Composition du corpus

Catégorie d'interlocuteurs	Effectif	Nature du matériau
Conducteurs à temps plein	Sept	Entretiens semi-directifs, notes de terrain
Conducteurs à temps partiel (étudiants, agents de sécurité)	Quatre	Entretiens semi-directifs, notes de terrain
Usagère régulière (personnel administratif)	Une	Entretien semi-directif
Propriétaire-loueur de motos	Un	Entretien semi-directif
Séquences de course observées	Vingt-deux	Carnet de terrain

Source : enquête de terrain, Korhogo, janvier 2026.

Les entretiens n'ont pas fait l'objet d'un enregistrement audio. Ce choix, imposé par les conditions de recueil parole échangée en mouvement, réticence explicite de plusieurs interlocuteurs à l'égard de tout dispositif d'enregistrement, crainte d'un usage policier des propos tenus, a une conséquence directe sur le statut des données : le corpus est constitué de notes prises immédiatement après chaque échange, comportant les énoncés jugés saillants restitués au plus près de leur formulation, ainsi que le contexte de leur production. Les énoncés cités dans la suite du texte doivent donc être lus comme des reconstitutions fidèles et non comme des transcriptions. Les noms des personnes interrogées ont été remplacés par des codes (C1 à C11 pour les conducteurs, U1 pour l'usagère, Pr1 pour le propriétaire), conformément à l'engagement d'anonymat pris devant elles.

L'analyse a procédé en trois temps. Les notes ont d'abord été intégralement relues et découpées en unités thématiques. Chaque unité a ensuite été codée selon une grille dérivée du cadre théorique. Les codes ont enfin été regroupés en configurations discursives, c'est-à-dire en ensembles cohérents d'énoncés partageant une même orientation argumentative.

Tableau 2 : Grille d'analyse du corpus

Notion mobilisée	Indicateurs recherchés	Objectif spécifique visé
Situation de communication	Partenaires, dispositif, finalité, contraintes matérielles de l'échange	Décrire l'échange de la course
Contrat de communication	Règles tacites, séquences ritualisées, marges de négociation, sanctions du non-respect	Reconstituer les règles du métier
Ethos	Désignations de soi, lexique de l'effort, justifications, réfutations	Identifier l'image de soi construite
Imaginaires sociodiscursifs	Catégorisations, oppositions lexicales, naturalisations, implicites	Mettre au jour les représentations

Source : élaboration de l'auteur d'après P. Charaudeau (2005) et P. Charaudeau et D. Maingueneau (2002).

Trois limites doivent être énoncées d'emblée, car elles commandent la portée des résultats. La taille du corpus, d'abord, ne permet aucune généralisation statistique : les résultats valent pour les acteurs rencontrés et pour les situations observées, non pour l'ensemble des conducteurs de la ville. La durée du terrain, ensuite, limitée à huit jours, autorise la saisie de régularités discursives mais non celle d'évolutions. L'absence d'enregistrement, enfin, interdit toute analyse fine de la matérialité linguistique des énoncés, notamment prosodique. Ces limites définissent le statut de la recherche : il

s'agit d'une étude exploratoire, dont la vocation est de baliser un objet peu traité en sciences de l'information et de la communication et d'en proposer une première mise en ordre analytique.

2. Résultats

2.1. Une situation de communication sous contrainte : le contrat de course

La course en taxi-moto met en présence deux partenaires dans un dispositif matériel très particulier. Un espace ouvert et bruyant, une coprésence corporelle étroite, une vitesse qui interdit la conversation suivie, une durée courte. Ces contraintes ne relèvent pas de l'anecdote. Elles façonnent l'ensemble de l'échange.

L'observation des vingt-deux séquences consignées fait apparaître une structure récurrente en quatre temps. Le premier est le hèlement, généralement initié par le conducteur, qui ralentit à hauteur du piéton et sollicite le regard plutôt que la parole. Le deuxième est l'annonce de la destination par le client, réduite à un nom de lieu. Le troisième est la négociation du prix, qui se joue en deux ou trois répliques et s'achève le plus souvent par un accord tacite, signifié par le seul fait d'enfourcher l'engin. Le quatrième est le règlement, moment où s'ouvre fréquemment un espace de parole plus large, notamment lorsque la question de la monnaie retarde la séparation.

Ce déroulement constitue un véritable contrat de communication, au sens où les partenaires savent par avance ce qui peut être dit, à quel moment et dans quelles limites. La brièveté n'y est pas un défaut de communication mais une règle du contrat. Les conducteurs eux-mêmes en ont conscience et la formulent en termes d'efficacité :

« Ici on ne parle pas beaucoup. Tu dis où tu vas, je dis le prix, tu montes ou tu ne montes pas. Si on discute trop, on perd le temps, et le temps c'est l'argent.
» (C3, Korhogo, 14 janvier 2026)

Une seconde caractéristique de cette situation mérite d'être relevée : la communication routière y est essentiellement gestuelle. Les observations font apparaître un recours systématique au bras tendu pour signaler un changement de direction, en lieu et place des dispositifs réglementaires de signalisation. Cette pratique n'est pas un simple manquement au code de la route. Elle constitue un système sémiotique alternatif, partagé par l'ensemble des conducteurs et interprétable par eux, mais opaque pour les autres catégories d'utilisateurs, notamment les automobilistes. Là réside l'une des sources des tensions observées sur la voie publique. Deux régimes de signalisation coexistent sans se recouvrir, et le second n'a aucune reconnaissance officielle.

Photo 1 : Prise en charge de clients par des conducteurs de taxis-motos à l'entrée principale de l'Université Peleforo Gon Coulibaly



Source : cliché de l'auteur, Korhogo, janvier 2026.

Le port du casque offre une illustration supplémentaire du fonctionnement de ce contrat. Il est irrégulier chez les conducteurs et quasiment absent chez les passagers. Interrogés, les conducteurs n'invoquent pas l'ignorance de la règle mais son coût relationnel. Proposer un casque à un client reviendrait, dans leur analyse, à introduire dans l'échange la mention explicite du risque et donc à fragiliser la relation de confiance sur laquelle repose la course. Ce résultat rejoint, sur un autre plan, les constats établis à Korhogo par M. Fofana et M. Sangaré (2018) quant aux facteurs associés à l'accidentalité des motos-taxis, en éclairant une dimension proprement communicationnelle.

2.2. Un ethos de la débrouillardise et de la dignité laborieuse

Le second résultat porte sur l'image de soi que les conducteurs construisent dans leurs prises de parole. Le lexique employé est remarquablement homogène d'un entretien à l'autre. Il s'organise autour de quatre foyers sémantiques : le travail, la charge familiale, l'autonomie et le courage. Le métier n'est jamais présenté comme un choix positif mais comme une réponse à une nécessité, et c'est précisément cette contrainte assumée qui fonde la valeur revendiquée.

« Je ne vole pas, je ne mendie pas. Je me lève le matin, je prends ma moto et je cherche. Celui qui travaille n'a de compte à rendre à personne. » (C7, Korhogo, 16 janvier 2026)

Cet énoncé, qui condense une configuration retrouvée dans la quasi-totalité des entretiens, procède par une double opération. Il pose d'abord une série d'oppositions Travailler contre voler, travailler contre mendier — qui situe le locuteur du côté de l'honorabilité. Il énonce ensuite une revendication d'autonomie qui transforme la précarité en indépendance. L'ethos ainsi construit est celui d'un homme qui se prend en charge, et cette prise en charge constitue l'argument central de la légitimité revendiquée.

Chez les conducteurs à temps partiel, le même ethos se décline sur un registre spécifique. Les étudiants rencontrés articulent systématiquement leur activité à leur parcours universitaire. La moto finance le loyer, les documents pédagogiques, parfois

un soutien envoyé à la famille. Le métier n'est pas décrit comme une identité mais comme un moyen provisoire, ce qui autorise le locuteur à en revendiquer la valeur sans s'y voir assigné.

« Mes parents ne sont pas ici. Ce qu'ils envoient ne suffit pas. Le soir et le week-end, je roule. Ce n'est pas honteux, c'est mon argent. » (C9, étudiant, Korhogo, 17 janvier 2026)

Un troisième élément de cet ethos mérite attention. La revendication d'une utilité sociale. Les conducteurs insistent sur leur capacité à desservir les quartiers périphériques dont les voies sont impraticables aux véhicules à quatre roues. Cette insistance ne relève pas de la simple description. Elle constitue un argument de légitimation qui renverse le rapport de force symbolique avec le transport formel. Ce n'est plus le taxi-moto qui est en défaut par rapport à la norme du taxi communal, c'est le taxi communal qui est en défaut par rapport à la réalité du terrain.

Photo 2 : Conducteur de taxi-moto en attente de clientèle devant l'Université Peleforo Gon Coulibaly



Source : cliché de l'auteur, Korhogo, janvier 2026.

Enfin, les conducteurs anticipent l'accusation d'incivisme et la retournent. Interrogés sur le non-respect des feux tricolores, plusieurs répondent en déplaçant la responsabilité vers l'état des infrastructures, l'absence de voies réservées ou le comportement des automobilistes. Cette réfutation, régulière dans le corpus, indique que le discours des conducteurs n'est pas produit dans l'ignorance du discours qui les vise. Il est explicitement construit contre lui.

2.3. L'imaginaire du danger et du désordre chez les usagers

Le troisième résultat concerne les discours tenus sur les conducteurs. Ils dessinent un imaginaire sociodiscursif cohérent, structuré par un petit nombre d'oppositions stables. L'usager interrogé construit ainsi le métier autour de la violence subie et du risque encouru :

« L'activité est rude. Ils sont attaqués, dépouillés. C'est pourquoi ce sont les hommes qui font ça. Il faudrait que les autorités les retirent et qu'on augmente plutôt les taxis communaux. » (U1, Korhogo, 15 janvier 2026)

Trois opérations discursives sont ici à l'œuvre. Une catégorisation, qui range l'activité du côté du dangereux. Une naturalisation, qui fait de cette dangerosité la raison suffisante d'une répartition des rôles sociaux de sexe. Une revendication normative, enfin, qui appelle la substitution du transport institutionnel au transport artisanal. Ce discours ne se contente donc pas de constater une situation. Il la justifie et propose de la modifier dans un sens déterminé.

Le discours du propriétaire de motos obéit à une logique différente. L'activité y est d'abord présentée comme un investissement et une réponse rationnelle à un contexte économique dégradé. Le contrat de location assurant un revenu hebdomadaire régulier. Ce discours ancre le phénomène dans l'histoire de la crise de 2002 pour en établir la nécessité structurelle. Ce qui est né d'une situation exceptionnelle est devenu une composante ordinaire de l'économie urbaine. Sur la question du genre, en revanche, il rejoint exactement celui de l'usagère.

La mise en regard des deux registres fait apparaître un système d'oppositions lexicales remarquablement régulier.

Tableau 3 : Oppositions lexicales entre discours des usagers et discours des conducteurs

Discours des usagers et des riverains	Discours des conducteurs
Désordre, envahissement	Service rendu, disponibilité
Danger, imprudence	Courage, maîtrise du terrain
Illégalité implicite, absence de permis	Nécessité économique, travail honnête
Activité subie, à supprimer	Activité choisie, à encadrer

Source : analyse du corpus, enquête de terrain, Korhogo, janvier 2026.

Ce tableau met en évidence le mécanisme central de la légitimation discursive observée. Les conducteurs ne contestent pas les faits allégués par les usagers ; ils en modifient la qualification. La même conduite est nommée imprudence par les uns et maîtrise par les autres, envahissement par les uns et disponibilité par les autres. Le conflit ne porte pas sur le réel mais sur les catégories qui le nomment. Ce qui est précisément la définition d'un affrontement d'imaginaires sociodiscursifs.

2.4. Un métier discursivement construit comme masculin

Le quatrième résultat est le plus nettement établi par le corpus, parce qu'il est le seul sur lequel tous les locuteurs convergent. Aucune femme conductrice n'a été rencontrée durant l'enquête, ce qui corrobore les données de F. Dagnogo et D. Konaté (2022) établissant le caractère entièrement masculin de l'activité à Korhogo. Mais le point analytiquement intéressant n'est pas cette absence. C'est la manière dont elle est dite.

Usagers, propriétaires et conducteurs produisent en effet le même énoncé explicatif, formulé sur le mode de l'évidence. L'activité est dangereuse, donc elle ne convient pas aux femmes. L'argument est présenté comme une description alors qu'il fonctionne comme une norme. Il opère une naturalisation, au sens où une répartition sociale contingente est rapportée à une propriété supposée des personnes.

Cette construction est d'autant plus notable que les mêmes locuteurs valorisent par ailleurs l'usage féminin de la moto personnelle. Conduire sa propre moto est décrit comme un signe d'indépendance, d'aisance et de modernité. Offrir une moto à une femme est présenté comme un geste honorable. Le discours établit donc une frontière nette, non entre les femmes et l'engin, mais entre les femmes et l'exercice professionnel de la conduite.

Tableau 4 : Deux figures féminines dans les discours recueillis

La femme conduisant sa moto personnelle	La femme conductrice de taxi-moto
Moderne, élégante	Déclassée, exposée
Indépendante	Vulnérable
Protégée par le cadre privé	Livrée au danger de la voie publique

Source : analyse du corpus, enquête de terrain, Korhogo, janvier 2026.

L'espace routier se trouve ainsi construit discursivement comme un espace masculin dès lors qu'il devient un espace de travail. Ce résultat nuance directement l'ethos examiné plus haut. L'autonomie que les conducteurs revendiquent est une autonomie dont la définition même exclut la moitié de la population urbaine.

3. Discussion

3.1. Une légitimation discursive sans reconnaissance institutionnelle

Les résultats obtenus confirment la première partie de l'hypothèse. Les conducteurs de taxis-motos de Korhogo produisent bien un discours de légitimation qui opère par requalification. Le stigmat est converti en valeur, la contrainte en mérite, l'informalité en autonomie. Cette opération est efficace à l'échelle de l'interaction, puisqu'elle permet aux acteurs de tenir leur position dans l'échange quotidien et de répondre aux accusations qui leur sont adressées.

Elle ne l'est pas, en revanche, à l'échelle institutionnelle. Aucun des interlocuteurs rencontrés ne dispose d'un statut professionnel reconnu, d'une protection sociale ou d'une représentation formelle stabilisée. Ce décalage entre légitimité discursive et reconnaissance juridique prolonge un constat établi ailleurs, à Lomé, A. Guézéré (2013, p. 57) montre que l'essor des deux-roues a durablement reconfiguré la ville sans que les cadres de régulation ne suivent. À Korhogo même, M. R. Zouhoula Bi (2019, p. 121) relève que les acteurs des transports artisanaux ont dû produire eux-mêmes leurs infrastructures, faute d'aménagements publics. Nos données apportent à ce constat un éclairage complémentaire. L'absence de reconnaissance n'est pas seulement matérielle et juridique, elle est aussi discursive. Le métier n'a pas de nom institutionnel qui lui donnerait une place dans l'ordre des professions. Il n'existe, dans les discours, que sous des désignations empruntées soit au registre de la débrouille, soit à celui du désordre.

Ce résultat conduit à reformuler la question de la professionnalisation. Celle-ci est habituellement posée en termes techniques et réglementaires (formation au code de la route, délivrance de permis, immatriculation, affiliation à la Caisse nationale de prévoyance sociale, constitution de coopératives.). Ces mesures sont nécessaires. Mais l'analyse des discours suggère qu'elles ne suffiront pas si elles ne s'accompagnent pas d'un travail sur les catégories qui nomment l'activité. Une politique de professionnalisation est aussi une politique de désignation.

3.2. Le genre comme frontière discursive de l'accès au métier

La seconde partie de l'hypothèse se trouve également vérifiée, et de manière plus nette qu'attendu. L'exclusion des femmes de l'activité n'est pas énoncée comme une interdiction, ce qui la rendrait contestable, mais comme une conséquence naturelle du danger, ce qui la rend indiscutable. Elle est de surcroît portée par des locutrices elles-mêmes, ce qui lui confère une force de légitimation supplémentaire.

Ce résultat présente un intérêt théorique. Il montre qu'un même groupe social peut être simultanément l'objet d'un imaginaire disqualifiant et le vecteur d'un autre imaginaire disqualifiant. Les conducteurs, stigmatisés comme auteurs de désordre, reconduisent

sans distance la frontière de genre qui structure l'accès à leur métier. La légitimation qu'ils construisent n'est donc pas une contestation de l'ordre social mais une négociation à l'intérieur de cet ordre. Elle vise à obtenir une place, non à redéfinir les règles de distribution des places.

Cette observation invite à la prudence à l'égard de toute lecture du taxi-moto en termes de changement social. L'activité produit incontestablement des effets économiques : elle constitue une source de revenus, soutient des activités connexes (mécanique, lavage, revente de pièces). Elle permet à des étudiants de poursuivre leur cursus. Mais rien dans le corpus recueilli n'autorise à y voir une transformation des rapports sociaux. La formulation retenue dans une version antérieure de cette recherche, qui faisait du taxi-moto un levier de changement social, excède ce que les données permettent d'établir. Elle est ici abandonnée au profit d'un énoncé plus circonscrit.

3.3. Apports et limites de l'approche communicationnelle

L'apport principal de la démarche adoptée tient au déplacement de regard qu'elle opère. Les travaux existants sur les motos-taxis ivoiriens décrivent un phénomène de transport ; ils en mesurent les flux, les parts modales, les profils d'acteurs et les risques. La présente contribution montre que ce phénomène est aussi un fait de discours, et que sa persistance tient pour partie à la capacité de ses acteurs à en produire une justification recevable. Le contrat de course, la gestuelle de signalisation et l'ethos de la débrouillardise constituent trois objets proprement communicationnels, jusqu'ici peu documentés dans la littérature ivoirienne.

Les limites doivent cependant être rappelées avec la même netteté. Le corpus est restreint et localisé. Les régularités observées demandent à être confirmées sur un échantillon plus large et raisonné. L'absence d'enregistrement prive l'analyse de la matérialité linguistique des énoncés. La durée du terrain interdit toute approche diachronique. Trois prolongements paraissent en conséquence souhaitables. Une campagne d'entretiens enregistrés et transcrits auprès d'une trentaine de conducteurs stratifiés selon l'ancienneté, le statut et le quartier d'exercice. L'extension de l'enquête aux agents de la police routière et aux services municipaux, dont le discours n'a pas été recueilli ici. Enfin, une comparaison avec Bouaké, où I. Kassi-Djodjo (2013) a montré que le rapport de force entre taxis-motos et taxis communaux s'est établi différemment.

Conclusion

Cet article a porté sur les pratiques discursives et la construction identitaire des conducteurs de taxis-motos à Korhogo. Il partait d'un constat. Dans cette ville où le deux-roues assure l'essentiel de la mobilité quotidienne depuis la crise militaro-politique de 2002, l'activité demeure à la fois indispensable et socialement disqualifiée. De ce constat découlait la question qui a guidé la recherche. Quelles pratiques discursives les conducteurs mobilisent-ils pour construire une identité professionnelle et négocier la légitimité de leur activité face aux discours qui la dévalorisent ?

L'objectif était d'analyser les procédés discursifs de légitimation du métier, à travers trois objectifs spécifiques : décrire la situation de communication de la course, identifier l'ethos construit par les conducteurs, mettre au jour les imaginaires sociodiscursifs qui circulent à leur sujet. L'hypothèse posait que ce discours fonctionne comme une stratégie de conversion du stigmate en valeur, mais que cette stratégie reste limitée par un imaginaire du métier construit comme masculin.

Quatre résultats se dégagent de l'analyse du corpus. La course en taxi-moto repose d'abord sur un contrat de communication fortement ritualisé et largement implicite, à l'intérieur duquel la gestuelle constitue un système de signalisation alternatif, partagé

entre conducteurs mais non reconnu par les autres usagers ni par les institutions. Les conducteurs construisent ensuite un ethos de la débrouillardise et de la dignité laborieuse, qui oppose le travail au vol et à la mendicité et qui revendique une utilité sociale fondée sur la desserte des quartiers périphériques. Les usagers et les propriétaires mobilisent à l'inverse un imaginaire du danger et du désordre, qui ne conteste pas les faits mais en modifie la qualification. Ces deux registres antagonistes convergent enfin sur un point unique : la construction du métier comme exclusivement masculin, énoncée sur le mode de l'évidence naturelle.

L'hypothèse se trouve ainsi vérifiée dans ses deux volets. La légitimation discursive opérée par les conducteurs est réelle et efficace à l'échelle de l'interaction, mais elle ne se traduit par aucune reconnaissance institutionnelle et elle reconduit, sans la questionner, la frontière de genre qui structure l'accès au métier. Il en résulte une implication pratique. Toute politique de professionnalisation du secteur gagnerait à être pensée comme une politique de communication autant que de réglementation, en travaillant sur les désignations qui font exister le métier dans l'espace public.

La portée de ces conclusions reste circonscrite à un corpus exploratoire, recueilli sur huit jours auprès d'un nombre restreint d'interlocuteurs. Leur confirmation appelle une enquête élargie, enregistrée et stratifiée, ainsi qu'une ouverture aux discours institutionnels, qui constituent le versant encore manquant de cette configuration discursive.

Références Bibliographiques

AMOSSY Ruth, 2010, *La présentation de soi. Ethos et identité verbale*, Paris, Presses Universitaires de France, 235 p.

BRENOUM Kouakou David, KOBENAN Appoh Charlesbor et KOUAMÉ Kouassi Benjamin, 2018, « La ville de Tiébissou : des déplacements pédestres aux motos-taxis », *Revue de Géographie de l'Université de Ouagadougou*, n° 07, vol. 1, p. 135-150.

CHARAUDEAU Patrick, 2005, *Le discours politique. Les masques du pouvoir*, Paris, Vuibert, 255 p.

CHARAUDEAU Patrick et MAINGUENEAU Dominique (dir.), 2002, *Dictionnaire d'analyse du discours*, Paris, Seuil, 661 p.

DAGNOGO Foussata et KONATÉ Djibril, 2022, « Étude socio-démographique des conducteurs de taxi-moto dans la ville de Korhogo », *DaloGéo, Revue de Géographie de l'Université Jean Lorougnon Guédé*, Daloa, [en ligne] www.revuegeo-univdaloa.net, page consultée le 18/09/2026.

DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier et POCHET Pascal, 2007, « La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara », *XLIIIe colloque de l'ASRDLF*, Grenoble-Chambéry, 17 p.

DINDJI Médé Roger, DIABAGATÉ Abou, HOUÉNÉNOU Kouamé et KOFFI Brou Émile, 2016, « Émergence de taxis-motos et recomposition spatio-économique à Korhogo : les taxis-villes entre stratégies d'adaptation et désespoir », *Revue de l'École Normale Supérieure d'Abidjan*, Abidjan, p. 193-210.

FOFANA Memon et SANGARÉ Mamadou, 2018, « À propos des accidents de la route : analyse des facteurs associés aux accidents des motos-taxis dans le département de Korhogo », *East African Scholars Multidisciplinary Bulletin*, vol. 1, n° 3, p. 129-137.

GUÉZÉRÉ Assogba, 2012, « Territoires des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux », *Géographie, Économie, Société*, vol. 14, n° 1, p. 53-72.

GUÉZÉRÉ Assogba, 2013, « Deux-roues motorisés et étalement urbain à Lomé : quel lien avec la théorie des “trois âges” de la ville ? », *Noroi*, n° 226, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 41-62.

KASSI-DJODJO Irène, 2013, « Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d’Ivoire) », *Revue de Géographie Tropicale et d’Environnement*, n° 2, Abidjan, EDUCI, p. 45-56.

ZOUHOULA BI Marie Richard, 2019, « Logiques de transformation des voiries urbaines en lieux de transport à Abidjan et Korhogo (Côte d’Ivoire) », *Revue de Géographie de l’Université de Ouagadougou*, n° 08, vol. 2, p. 119-132.