



## **Le transport à deux vitesses :**

**Informalisation et privatisation du service public des gares routières au Sénégal**

**Sidy Cissokho**

Background Paper

Février 2012

**12**

Copyright: L'auteur

Published: Fév. 2012

Edité au nom du programme « Afrique: pouvoir et politique » par le Centre Norbert Elias, Marseille et l'Overseas Development Institute, Londres.

Cet essai est un des produits du groupe de recherche sur la « Gouvernance locale et dirigeants locaux » sur le volet concernant la facilitation des entreprises économiques et les marchés du programme APPP ([www.institutions-africa.org](http://www.institutions-africa.org)). Il recueille des résultats obtenus à partir des études de recherche de terrain entreprises au Sénégal dans la perspective de produire des rapports finaux en 2012.

Afrique: pouvoir et politique est un programme de recherche dirigé par un consortium d'organisations. Le programme est financé par le Ministère britannique du développement international (DFID) et par Irish Aid pour le bénéfice des pays en voie de développement. Les opinions de ce document sont formulées sous la responsabilité de ses auteurs. Elles ne reflètent pas nécessairement le point de vue officiel de DFID, Irish Aid ou des institutions partenaires.

# Sommaire

SOMMAIRE .....	1
INDEX .....	2
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
<b><u>PARTIE 1 : CONDUIRE ET "RAMPER". LA CORPORATION DES CHAUFFEURS A LA TETE DES GARES ROUTIERES .....</u></b>	<b>9</b>
1 UNE ORGANISATION CORPORATISTE A L'ECHELLE REGIONALE .....	10
1.1 <i>Des ressources inégales:</i> .....	10
1.2 <i>Un ensemble unifié</i> .....	18
<b><u>PARTIE 2 : LE "MASLAA", LES VOIES DE L'ASSOCIATION DES REGROUPEMENTS A L'ADMINISTRATION. ....</u></b>	<b>25</b>
2 LA LUTTE CONTRE LE "MARAUDAGE" .....	26
2.1 <i>L'organisation de la défense d'un monopole</i> .....	26
2.2 <i>Les sociabilités au sein des postes maraudage</i> .....	31
3 LA GESTION DE LA SECURITE SUR LA ROUTE ET DANS LES GARES .....	33
3.1 <i>Le maintien de l'ordre sur la route et dans les gares</i> .....	34
3.2 <i>« L'intervention » et sa légitimation</i> .....	38
<b><u>PARTIE 3 : LES REGROUPEMENTS "CONTENEURS D'ELECTEURS". FACTIONNALISME ET SERVICE PUBLIC.....</u></b>	<b>43</b>
4 LA RHETORIQUE SOCIALE DES REGROUPEMENTS .....	44
4.1 <i>La fonction sociale du regroupement</i> .....	44
4.2 <i>"Politiquer"</i> .....	50
<b>CONCLUSION : LES GARES ROUTIERES ENTRE "PRIVATISATION" ET "INFORMALISATION" D'UN SERVICE PUBLIC .....</b>	<b>53</b>
<b>ANNEXE : .....</b>	<b>55</b>
LIEUX FREQUENTES : .....	56
SEQUENCES OBSERVEES : .....	56
LISTE DES DOCUMENTS RECUPERES : .....	57
<b>BIBLIOGRAPHIE : .....</b>	<b>58</b>

## Index

ADM : Agence de Développement Municipal

AFP : Alliance des Forces du Progrès

AFTU : Association de Financement des Transports Urbains

CNTS : Confédération Nationale des Travailleurs Sénégalais

CNTS FC : Confédération Nationale des Travailleurs Force Changement

PDS : Parti Démocratique Sénégalais

PS : Parti Socialiste

# Le transport à deux vitesses : Informalisation et privatisation du service public des gares routières au Sénégal

Sidy Cissokho\*

## Introduction

Cette enquête a été menée dans le cadre du programme Africa Power and Politics (APPP) coordonné par l'Overseas Development Institute (ODI). Africa Power and Politics est un programme de recherche et d'aide aux politiques publiques lancées en 2007<sup>1</sup>. Ce rapport entend contribuer aux réflexions menées sur les "schémas de gouvernance et d'autorités locales qui sont relativement plus efficaces et ceux qui le sont relativement moins, du point de vue de la prestation des biens publics essentiels à la réduction de la pauvreté et au développement humain"<sup>2</sup>. Les chercheurs centrent actuellement leurs enquêtes sur quatre services publics : eau potable et assainissement, facilitation des entreprises économiques et marchés, sécurité publique et maternité à moindre risque. Ce groupe a pour but de fournir "des données sur la façon dont les tendances de gouvernance peuvent s'avérer efficaces au niveau local pour réparer les carences en matière de délivrance de biens publics"<sup>3</sup>. Le présent rapport porte sur le volet concernant la facilitation des entreprises économiques et les marchés. L'enquête s'est plus particulièrement concentrée sur l'étude des gares routières et de leur gestion.

Le transport interurbain est en effet un des secteurs les plus dynamiques en Afrique de l'Ouest où les cars, minicars, bus et autres taxis brousse sont les principaux moyens de déplacement. De grandes métropoles telles que Douala ou Dakar enregistrent des flux pouvant monter jusqu'à 40 000 passagers par jour. A Dakar, le chiffre d'affaires de l'activité de transport interurbain est de 8 milliards de Fcfa. Dans la capitale sénégalaise, on estime entre 30 000 et 60 000 le nombre d'emplois dépendant directement du transport<sup>4</sup>. Les gares routières sont au centre du dispositif de transport de passagers et de marchandises s'effectuant principalement par la route au Sénégal. Excepté quelques entreprises industrielles privées<sup>5</sup>, le transport au Sénégal est le fait unique d'une multitude de transporteurs privés. Les départs des gares routières permettent d'alimenter les marchés hebdomadaires en acheminant les personnes et les denrées depuis les

---

\* Chercheur au sein du programme Africa Power and Politics (surferjaques@hotmail.fr)

<sup>1</sup> <http://www.institutions-africa.org/>.

<sup>2</sup> Diana Cammack, préface à : Jean-Pierre Olivier de Sardan avec Aghai Abdoukader, Aïssa Diarra, Younoussi Issa, Hassane Moussa, Amadou Oumarou et Mahaman Tidjani Alou, 2010. « Gouvernance locale et biens publics au Niger ». APPP Working paper n° 10. <http://www.institutions-africa.org/publications/working-papers>.

<sup>3</sup> Diana Cammack, préface à : Jean-Pierre Olivier de Sardan avec Aghai Abdoukader, Aïssa Diarra, Younoussi Issa, Hassane Moussa, Amadou Oumarou et Mahaman Tidjani Alou, 2010. « Gouvernance locale et biens publics au Niger ». APPP Working paper n° 10. <http://www.institutions-africa.org/publications/working-papers>.

<sup>4</sup> Sahabana, (M.), « G Comme gare routière, ou l'entrée de la mobilité interurbaine en ville », in , Godard, (X.),(Dir.) *Les transport et la ville en Afrique au Sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala-INRETS, Paris, 2002, pp.113-121.

<sup>5</sup> Société de Développement de Fibres et de Textile (SODIFITEX) ou la Compagnie Sucrière Sénégalaise (CSS).

villes<sup>6</sup>. Ce sont aussi de ces endroits que partent les "horaires". Ce terme désigne les véhicules et le service rendu par ces derniers partants à des horaires fixes. Ils desservent des villages enclavés transportant avec eux hommes et marchandises<sup>7</sup>. Les gares routières drainent aussi un ensemble d'activités importantes en dehors du transport<sup>8</sup>. On y trouve d'innombrables petits commerces, fixes ou ambulants. Elles peuvent aussi constituer des plateformes logistiques pour les camions de marchandises. L'importance de ces sites dans la facilitation des entreprises économiques et des marchés s'est de plus trouvée renforcée par le code de la route de 2004 ainsi que par une série d'arrêtés ministériels faisant des gares routières les seuls lieux autorisés pour l'embarquement et le débarquement de passager<sup>9</sup>.

On distingue différents modes d'exploitation pour ces sites. Les gares routières dites "publiques" sont généralement exploitées par des organisations d'artisans transporteurs. Les gares routières dites "privées" relèvent de la gestion d'un seul opérateur possédant un grand nombre de véhicules. La principale différence entre ces deux régimes réside premièrement dans la création de ces lieux. Pour la législation sénégalaise, la création des gares relève exclusivement de l'Etat ou des collectivités locales. Les différences entre ces deux modes de gestion résident ensuite dans leur ouverture ou non à l'ensemble des entreprises de transport. Une gare routière privée peut en effet exclure de son fonctionnement les véhicules n'appartenant pas à l'opérateur en assurant l'exploitation. Sur le plan de la gestion rien n'oppose donc les gares routières privées et les gares routières publiques. Selon la législation sénégalaise, la gestion de gares routières publiques peut en effet être déléguée par le Ministre des Transports à des opérateurs privés ou publics par voie de concession ou d'affermage. Dans les faits, la création des gares routières publiques a de plus souvent commencé par l'occupation d'espaces en friche par les opérateurs de transport avant de connaître quelques aménagements et une reconnaissance officielle.

Bien que la gestion de ces espaces puisse être légalement déléguée par l'Etat ou les collectivités locales à des opérateurs privés, les accords entre les opérateurs du transport gestionnaires des gares et l'administration locale ou centrale sont informels. Ces concessions ne sont donc régies par aucun cahier des charges. Aucun document ne détermine donc clairement le taux maximum des taxes autorisées sur les transporteurs, le public et les entreprises pratiquant ces espaces. Aucun document ne détermine non plus les redevances que les gestionnaires sont tenus de reverser en contrepartie des investissements et de la maintenance censée être assurée par la collectivité publique pour la construction du site et le maintien de sa fonctionnalité<sup>10</sup>. La législation sénégalaise autorise depuis peu l'ouverture de gares routières privées. Cependant, les gares routières publiques restent majoritaires dans le pays. La série de critères à remplir pour ouvrir une gare privée reste encore dissuasive<sup>11</sup>.

L'entrée choisie visait donc à privilégier les formes d'action collective et non les institutions impliquées dans

---

<sup>6</sup> Une enquête statistique menée à Douala estime le nombre de commerçants parmi les passagers à 1/3 et le nombre d'employés de bureau à 10% des passagers.

<sup>7</sup> Incertitude des transports et illusions des échanges dans les campagnes du Sénégal...

<sup>8</sup> Une enquête menée à Ouagadougou a montré que la plupart des entrées dans la gare ne concerne pas le transport.

<sup>9</sup> Le débarquement de passagers en dehors de ces espaces peut donner lieu à un "stationnement inapproprié", l'embarquement de passagers en dehors des gares est lui qualifié par le code de la route de "concurrence déloyale".

<sup>10</sup> Cela correspond à l'article 3 de la loi portant sur l'organisation des gares routières. La "privatisation" de la gestion des gares à Dakar a engendré la production de cahier des charges. Ceux-ci n'ont cependant pas été respectés.

<sup>11</sup> Cela correspond à l'article 6 de cette même loi.

la délivrance du bien concerné. Le premier objectif de l'enquête était d'identifier l'ensemble des acteurs impliqués dans la gestion des gares routières. Le second objectif de l'enquête était d'observer de quelle façon s'articulaient les montages publics/privés dans la résolution des conflits quotidiens inhérents à la gestion de ces lieux. Plusieurs axes étaient proposés pour faciliter la recherche. Il était préconisé de porter une attention particulière aux interactions des différents acteurs en présence, aux représentations et aux perceptions des différents groupes, aux circuits de financement des infrastructures mais aussi de leurs gestionnaires et enfin aux règles de gestion produites par les acteurs jugés stratégiques ainsi qu'à leur forme de contrôle et d'évaluation.

Pour répondre à ces objectifs quatre sites ont été ciblés. Deux des sites correspondaient à deux grandes communes de la région, situées près de la route nationale et donc passablement bien desservies, Gandiaye et Nioro<sup>12</sup>. Deux autres sites correspondaient aux garages interurbains de la commune de Kaolack. A cet ensemble est venue s'ajouter l'étude des garages dit "maraboutiques", au nombre de quatre dans la ville de Kaolack. Dès les premiers jours, l'enquête s'est plus particulièrement concentrée sur l'étude des regroupements de chauffeurs et de leurs interactions avec les autres acteurs de la gare ainsi qu'avec les représentants de l'Etat et des collectivités dans la résolution des conflits engendrés par le maintien de la sécurité, la perception et l'entretien des sites. La corporation des chauffeurs est en effet la seule à avoir développé des organisations revendiquant avec succès la gestion des gares routières, contrairement aux marchands, autre corps de métier occupant ces espaces et y travaillant.

Comme le préconisait le canevas, la production de données autour des différents sites ciblés, s'est effectuée par le biais d'entretiens retraçant systématiquement la carrière des personnes interrogées ainsi que par des observations minutieuses et prolongées. Ceci a déjà donné lieu à la rédaction de plusieurs rapports intermédiaires utilisés lors de la rédaction du présent rapport. L'enquête s'est déroulée en deux temps. Un premier temps a été consacré à prendre contact avec le maximum d'acteurs des sites ciblés par le canevas. Cette période d'environ un mois a permis de rentrer en contact avec plus de soixante personnes (passagers, commerçants, membres de l'administration et membres des regroupements confondus). Ces différents contacts ont permis de réaliser la plupart des entretiens enregistrés dans le cadre de l'enquête. Cette période a aussi été l'occasion de se procurer l'essentiel des documents produits par chaque regroupement (procès- verbaux d'assemblées générales, règlements intérieurs et statuts<sup>13</sup>). L'obtention de ces documents a permis de connaître la surface financière de ces associations, le nombre de personnes y étant rattachées, leur poste ainsi que les règles de fonctionnement des regroupements et plus largement des gares routières. Plus que le fond, c'est la forme de ces documents ainsi que leur usage auprès de l'administration lors du renouvellement des instances dirigeantes des regroupements qui a été exploitée. Ce premier moment de l'enquête a permis d'identifier des lieux stratégiques, des pratiques et des acteurs plus particulièrement

---

<sup>12</sup> L'étude de ce garage était en partie justifiée par sa proximité avec la frontière gambienne et devait permettre de renseigner les pratiques de contrebande, essentielles dans le processus d'approvisionnement des marchés hebdomadaires étudiés d'autre part. Au cours de l'enquête le trafic de contrebande s'est avéré passer essentiellement par les garages de Karang et de Keur Ayib.

<sup>13</sup> L'obtention de ces documents a été impossible dans le cas du garage Dakar.

importants dans le fonctionnement des sites étudiés et la gestion des questions liés à la perception, la sécurité et la salubrité des sites étudiés.

La période restante a été consacrée à approfondir les axes de recherche identifiés et les relations nouées durant la première phase de l'enquête. Les entretiens formels, enregistrés ou non, et les simples visites de "courtoisie" ont alors laissé place à des demi-journées et parfois des journées à la perception municipale (dans les garages Gandiaye, Nioro du Rip et Dakar), au sein des "brigades maraudage"<sup>14</sup> (dans les garages Gandiaye, Nioro et Nioro du Rip<sup>15</sup>), ainsi qu'au sein des bureaux des regroupements (dans les garages Nioro du Rip<sup>16</sup>, Nioro, Dakar et Gandiaye). Les différents trajets entre Kaolack et Gandiaye, Kaolack et Nioro du Rip ou entre Kaolack et Dakar ont aussi permis de se familiariser avec les lignes, leur fonctionnement et leurs acteurs (passagers, coxeurs ou conducteurs). La fréquentation des bureaux des garages Nioro et Dakar a plus particulièrement permis de documenter le traitement des "cas sociaux" des regroupements et la fonction redistributive de l'association. La fréquentation des postes de perception municipale et des "équipes maraudage" a permis d'observer les interactions entre membres du regroupement, représentants de la municipalité, policiers, gendarmes ou encore passagers. Outre les pratiques inhérentes à ces lieux, ces différentes observations ont été aussi l'occasion de discussions plus longues et répétées avec l'ensemble des personnes les fréquentant, mettant à jour les représentations des différents acteurs du transport.

A ces observations systématiques est venue se rajouter l'observation de séquences plus ponctuelles. Durant la période de l'enquête, la ministre des transports s'est rendue à Kaolack par deux fois. Sa première visite s'est effectuée au sein des garages Dakar et Nioro dans le cadre d'une campagne pour la prévention routière<sup>17</sup>. Cette tournée nationale avait concerné plus tôt les garages de la région de Dakar. La seconde visite de la ministre s'est effectuée à l'occasion du centenaire de la Chambre de Commerce. Elle a impliqué les membres du regroupement du garage Dakar et Nioro et plus largement les acteurs du transport de la ville de Kaolack. Le ministre conseiller juridique du Président a effectué sa rentrée politique dans la commune de Gandiaye. L'organisation de cette rentrée a elle aussi impliqué une partie des membres du regroupement du garage Gandiaye. Ces visites, l'organisation des convois, les discussions au sein des regroupements sur l'opportunité ou non d'un soutien ou encore les revendications présentées lors des réunions publiques, ont permis de documenter les rapports entretenus par les regroupements avec les hommes politiques, des rapports pour une large part instrumentaux. L'élection du président du garage de Nioro du Rip s'est aussi déroulée durant la période de l'enquête. Les différentes réunions, tractations et incidents émaillant le processus ont permis de documenter, au-delà du déroulement de l'élection en elle-même, l'influence des plus gros regroupements de la région et du pays sur les plus petits, les relations

---

<sup>14</sup> Les garages Nioro et Gandiaye disposent d'une seule équipe pour deux postes. Les garages Dakar et Nioro disposent d'une équipe par poste. Seuls les garages Dakar et Nioro disposent de véritables postes maraudage en dur ou en tôle. Dans ces garages, les membres du regroupement chargés de la répression du maraudage effectuent des rotations entre les différents postes. Il a semblé plus heuristique de s'intéresser à une équipe plutôt qu'au site en lui-même et nous avons donc suivi l'équipe dans ses rotations.

<sup>15</sup> L'accès aux postes maraudages du garage Dakar a été impossible, ceci même en passant par les membres les plus influents du regroupement.

<sup>16</sup> Le regroupement du garage Nioro du Rip ne dispose pas de bureau. C'est un des bureaux d'assurance qui jouxte la gare qui y fait office de bureau.

<sup>17</sup> Cette visite a aussi concerné le même jour l'un des nombreux garages urbains de taxis ainsi que le garage destiné aux camions de la ville de Kaolack. Ces deux visites n'ont pu être suivies pour des raisons logistiques.

entretenu par le regroupement de Nioro du Rip et son président avec le PDS mais aussi les différents registres définissant la bonne gestion d'un garage.

C'est donc principalement autour des interactions entre les regroupements et les membres de l'administration, principalement basées sur l'"arrangement", que s'effectue la définition des règles de gestion des gares routières. Cette définition s'effectue autour de conflits liés à la sécurité, la perception ou encore la salubrité. Ce sont par ces interactions quotidiennes qu'une organisation avant tout corporatiste arrive à se confondre avec l'administration et ses représentants, faisant paradoxalement de cette même organisation la pourvoyeuse d'un service public. La rédaction du rapport et l'organisation des données recueillies s'est appuyée sur la principale question posée par le canevas : "Quelles coordinations, entre quels acteurs, permettent la délivrance de quels biens (de quelles composantes du bien) et avec quel niveau de qualité ?". Une première partie s'attache donc à décrire les regroupements et leur fonctionnement interne. Une seconde partie est consacrée à l'étude des voies par lesquelles regroupements et représentants de l'Etat et des collectivités coordonnent leurs actions. Une troisième partie se consacre à décrire la qualité des services offerts par ces entités. L'ensemble de la production se destine donc à décrire et à évaluer le respect du cahier des charges "informel" liant la collectivité et les gestionnaires des gares.

## Partie 1 : Conduire et "Ramper". La corporation des chauffeurs à la tête des gares routières

Cette première partie vise à comprendre quelle catégorie d'acteurs dirige effectivement les gares routières et quels sont les ressorts de la forme d'actions collectives que constituent les regroupements. L'ensemble des infrastructures des gares étudiées, à l'exception du garage Nioro<sup>18</sup>, a été construit grâce à des fonds de l'Agence de Développement Municipal. Ce sont des gares publiques et c'est donc la municipalité qui doit légalement en assurer la "fonctionnalité". Cependant que signifient dans la pratique les mots "fonctionnalité" et "création" ? Quel(s) rôle(s) joue la municipalité dans l'entretien de ces lieux ? Au Sénégal les opérateurs en charge de l'exploitation des gares sont tous désignés comme des regroupements. Or, les regroupements et les sites auxquels ils sont rattachés se différencient par leur centralité et par conséquent par les revenus qu'ils peuvent aussi dégager. Comment traiter en même temps cet ensemble disparate et fragmenté ? Comment les chauffeurs, composant les regroupements, ont-ils obtenu la gestion des gares routières ? Bien que les regroupements revendiquent la gestion des gares, l'ensemble de leurs membres chauffeurs ne s'est pas mobilisé de la même façon dans la gestion de ces espaces. Dès lors, quels éléments déterminent la capacité d'un chauffeur à administrer ces espaces ? Comment les membres du regroupement se distinguent-ils des autres chauffeurs encore en exercice ?

La rédaction de cette première partie se base d'abord sur les récits de vie récoltés parmi les équipes dirigeantes des regroupements. L'observation de certaines séquences clés dans la vie des regroupements a aussi permis d'alimenter une réflexion sur les rapports entretenus par ces formations entre elles, au sein de la région de Kaolack mais aussi sur l'ensemble du territoire national. Enfin, les documents produits par ces entités ont servi eux aussi à nourrir une réflexion sur les standards de telles organisations ainsi que sur leur fonctionnement interne. Les regroupements sont avant tout des organisations corporatistes constitutives de la mise en valeur de l'identité et de l'expérience de chauffeurs. C'est cette identité, matérialisée pour les chauffeurs par leur permis de conduire, qui a été instrumentalisée par l'Etat contre celle des transporteurs durant les années 80 dans la formation d'un nouveau "bloc hégémonique". Le monopole de ces associations sur les espaces d'embarquement en est l'émanation. L'activité d'embarquement est perçue comme le véritable cœur de la gare aussi bien par les marchands que par les passagers. La présence de l'ensemble des autres acteurs des gares est considérée comme une simple conséquence de l'activité d'embarquement. Les équipes dirigeantes des différents garages se distinguent donc d'abord par leur statut de chauffeur. Au delà de cet attribut, l'enquête a révélé que pour diriger la gare il fallait y avoir "rampé". Le statut de chauffeur seul ne suffit pas à prétendre diriger une gare et il doit s'accompagner d'une fréquentation assidue du lieu. Cette fréquentation est en effet essentielle dans la formation des réseaux permettant d'en arriver à la tête. Bien que les garages et les regroupements à leur tête soient de tailles différentes, ces caractéristiques communes tendent à transformer cet ensemble disparate en un tout à l'échelle régionale. Ce tout se calque sur le découpage administratif de la région. Il se concrétise par de nombreux échanges à la fois matériels et

---

<sup>18</sup> Le garage Nioro devrait bientôt bénéficier d'un nouvel emplacement et de nouvelles infrastructures grâce à un financement de l'ADM.

symboliques entre les regroupements de la région.

## 1 Une organisation corporatiste à l'échelle régionale

Les regroupements sont les principaux gestionnaires des gares routières. Au sein des gares la mairie se contente d'actions ponctuelles d'entretien ainsi que de la récolte des taxes. Elle ne fait qu'entériner la création des gares. Ce sont les représentants des regroupements, réunis au sein du bureau exécutif, qui sont de fait les seuls au contact des usagers dans la gestion de ces espaces. Ces formes d'actions collectives ne disposent pas des mêmes ressources. Ces différences de ressources hiérarchisent les garages et cette hiérarchie épouse celle du découpage administratif régional. Les disparités entre les différentes organisations à la tête des garages sont compensées par des liens unissant ces organisations à l'échelle régionale autour des garages Niore et Dakar, dans la commune de Kaolack. Cette organisation confirme un schéma d'aménagement urbain prévalant depuis l'époque coloniale, suivant une logique de domination de la ville sur les campagnes<sup>19</sup>.

### 1.1 Des ressources inégales<sup>20</sup>

Les quatre garages ciblés par l'étude relèvent du modèle de gestion publique des gares routières. Les municipalités y entreprennent des actions ponctuelles de nettoyage ou de vidange des fosses septiques, lorsque les sites sont équipés de toilettes<sup>21</sup>. Elles prélèvent surtout des taxes sur les véhicules entrant dans la gare ainsi que sur les marchands fixes ou ambulants y exerçant. La municipalité est donc quasi absente aux yeux des passagers. C'est les regroupements de chauffeurs, comme dans l'ensemble du Sénégal, qui ont en charge l'exploitation du site. Ces regroupements procèdent d'organisations différentes. La taille et les ressources des regroupements sont différentes<sup>22</sup>. Bien que la gestion des gares soit une activité rentable<sup>23</sup>, les regroupements ne bénéficient pas des mêmes flux de passagers et de véhicules. Ces différences se retrouvent dans les profils et les ressources des membres des bureaux exécutifs à la tête de chaque regroupement. Elles influent sur les rapports entre les différents groupes composant les gares et sur le degré de professionnalisation de ces groupements. Le fonctionnement des garages n'est donc pas fonction des ressources de la municipalité qui l'abrite mais bien de celles des regroupements l'exploitant.

<sup>19</sup> Lombard, (J.), Ninot, (O.), Lesourd, (M.), "Incertitudes des transports et illusions des échanges dans les campagnes sénégalaises", Communication présenté au colloque SITRASS, Séoul, 2001.

<sup>20</sup> La statistique et des données quantitatives portant sur les rentrées d'argent de la municipalité liées à la gare ou le nombre de passagers par jours passant par la gare auraient aussi bien pu servir à démontrer les inégalités entre garage. Ces données restent cependant approximatives et difficile à recouper. Voir : Godard, (X.), « S comme Statistiques, ou la recherche de l'information fiable », in Godard, (X.), (Dir.), *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara*, Op. Cit., pp.299-311.

<sup>21</sup> Le garage Niore est le plus important des quatre garages étudiés en terme de flux. Il ne dispose cependant pas de toilettes. Dans le cas du garage Niore, les travaux de construction de la gare ont pris du retard suite à un défaut de cotisation de la municipalité de Kaolack à l'ADM (Agence de Développement Municipal).

<sup>23</sup> Le regroupement à la surface financière la plus petite a épargné en une année 1 269 230FCFA. Voir Godard, (X.), « R comme Rentabilité ou les mystères Africains », in, Godard, (X.), *Les transport en Afrique au Sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala-INRETS, Paris, 2002, pp 273-285.

## La municipalité marginalisée dans la gestion des gares

La création des quatre sites étudiés relève des regroupements. Ce sont ces organisations qui se sont approprié un morceau de l'espace urbain avant d'obtenir un site auprès de la municipalité. L'obtention de ces nouveaux espaces laisse alors place à des tractations clientélistes et à des pratiques "policées" de corruption lors des passations de marchés concernant la construction de ces nouvelles infrastructures<sup>24</sup>. Ce sont les membres du regroupement eux mêmes qui estiment être à l'origine de la création des gares<sup>25</sup>. La municipalité construit les infrastructures avant que la "gare", incarnée par le regroupement et l'activité qu'il génère, ne s'y déplace.

Le garage Dakar a commencé par occuper la place d'une station service à l'entrée du quartier Kasnack à Kaolack au début des années 90. Après de nombreuses négociations le regroupement a accepté de changer d'emplacement pour la "nouvelle gare routière". Ce changement d'emplacement s'est effectué contre l'obtention d'une partie du terrain sur lequel le regroupement s'est associé avec la compagnie Ciel Oil pour ouvrir une station service<sup>26</sup>.

Le garage Nioro était quant à lui disposé à 300 mètres de son emplacement actuel, il y a quatre ans de cela. Un projet prévoit de la déplacer encore un peu plus loin au niveau de Pont Noiro. Le regroupement se plaignait alors des inondations, du manque de place et de l'absence d'abris. Ce déplacement s'est fait en échange de la cession d'une partie du territoire, occupée aujourd'hui par le garage, au président du regroupement. Des commerçants se sont installés sur cet espace. Le président du regroupement y loue des boutiques. La mairie ne perçoit donc pas de taxes sur ces boutiques.

Le garage de la municipalité de Gandiaye a pendant longtemps fonctionné sans l'infrastructure. Il était placé au niveau du marché. Le regroupement a d'ailleurs conservé une partie de son activité au niveau du marché même après la construction de la gare.

Les regroupements préexistent donc aux infrastructures qui les abritent. L'ensemble des acteurs interrogés résume l'activité municipale au sein des garages à celle de la perception auprès des marchands et des chauffeurs. Sans qu'il ait été possible de récolter des données précises sur le montant des taxes perçues par la municipalité au sein des gares routières<sup>27</sup>, l'on peut largement avancer que ces rentrées d'argent font partie des plus régulières et des plus importantes pour les municipalités. Les percepteurs sont donc la principale émanation de l'activité municipale au sein des gares et les rentrées d'argent pour la municipalité

---

<sup>24</sup> Lombard, (J.), « Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar », *Géocarrefour*, Vol 81, 2006, pp.167-176 ; Blundo, (G.), « Une corruption policée ? », in, Blundo,(G) , Olivier de Sardan, (J.-P.), *Etat et corruption en Afrique : Une anthropologie comparative des relation entre fonctionnaires et usagers (Bénin, Niger, Sénégal)*, APAD-Karthala, Paris, 2007, pp.249-285.

<sup>25</sup> L'ancien secrétaire général du regroupement du garage Dakar prétend que c'est lui et d'autres membres du regroupement qui ont poussé la municipalité à faire appel à l'Agence de Développement Municipal pour construire la gare.

<sup>26</sup> L'étude du calendrier de la compagnie Ciel Oil laisse penser qu'au moins quatre autres regroupements au Sénégal ont bénéficié de ce type d'arrangement.

<sup>27</sup> Nous n'avons pas pu obtenir ces données.

dépendent de l'activité générée par le regroupement au sein de la gare. La perception est effectuée par deux agents distincts. Un premier s'occupe de la collecte des taxes auprès des différents marchands. Il s'agit le plus souvent d'un "bénévole". Un second est en poste aux côtés de l'élément du regroupement chargé de percevoir les frais d'"inscription" pour le compte du regroupement. Ce poste est plus convoité car le poste de perception est aussi un lieu plus confortable, de passage et de sociabilité. La perception des recettes municipales au sein des gares s'effectue suivant des mécanismes d'arrangement entre contribuables et percepteurs semblables à ceux existant sur les marchés<sup>28</sup>.

Etude de cas 1 : Le travail de perception au sein des postes de perception municipaux

Le travail de perception au sein des postes de perception en dur dans les gares est comparable à un véritable jeu de dupe. C'est généralement l'apprenti qui se déplace jusqu'au poste pour payer la taxe. Le percepteur municipal dispose d'un ensemble de techniques pour "s'arranger" avec l'apprenti. Il peut recevoir une partie de la somme sans donner de ticket et donner l'autre partie à l'apprenti. Il peut garder tout pour lui et ne pas donner le ticket à l'apprenti. Enfin, il peut vendre le ticket plus cher qu'il ne l'est réellement en misant sur la précipitation de l'apprenti ou son manque d'éducation. Ces pratiques ne nécessitent pas la tenue de deux comptabilités séparées. Le percepteur ne remet pas tous les jours les sommes perçues au Trésor, de plus la maîtrise de la numérotation des souches lui permet de faire rapidement ses comptes et de savoir la somme exacte qu'il doit donner au Trésor, un calcul qu'il opère régulièrement durant la journée. Ce type de fraude est permis par l'absence totale de contrôle sur la vente des tickets de la municipalité. Elle est cependant limitée compte tenu du statut du percepteur (contractuel ou fonctionnaire) présent dans la gare et ne se fait qu'en faveur d'une poignée d'apprentis ou de chauffeurs fréquentant le bureau lors du passage de leur véhicule et ayant de bonnes relations avec le percepteur. Le responsable des inscriptions, pour le compte du regroupement, peut parfois vendre les bons pour la municipalité et inversement. La monnaie récoltée par les uns ou les autres sur les différentes transactions peut servir à payer à tous de l'eau ou du thé. Ce sont d'ailleurs de véritables tours qui s'organisent pour le thé entre les différents occupants du poste. Le problème de la monnaie les oblige à des échanges d'argent fréquents et peut donner à première vue le sentiment d'une caisse commune au regroupement et à la municipalité.

Percepteurs municipaux et percepteurs du regroupement forment de véritables couples au sein des postes de perception dans lesquels ils passent toute la journée. Cette association entre représentant des chauffeurs et percepteur permet à la taxe municipale d'être relativement peu contestée contrairement à celle appliquée auprès des marchands de la gare. Le contribuable argue alors du manque de réalisation de la mairie en matière de propreté. Lorsque cette dernière est effectuée<sup>29</sup>, elle donne lieu à des arrangements concernant le temps d'occupation des emplacements, la superficie des locaux occupée ou encore la mensualisation des

<sup>28</sup> Blundo, (G.), « Je ne veux pas de ticket : Négociation des droit de marché et petite corruption dans les collectivités locales sénégalaises », in, Fay, (C.), Kone, (Y.), Quiminal, (C.), (Dir.), *Décentralisation et pouvoirs en Afrique*, Paris, Éditions de l'IRD, pp. 323-342.

<sup>29</sup> Malgré le temps passé au sein des garages aux différentes heures de la journée, aucun percepteur n'a pu être observé en activité auprès des marchands dans les garages Gandiaye et Nioro du Rip.

traites<sup>30</sup>.

### Les regroupements et leurs sous-traitants :

Le faible investissement de la mairie fait donc des regroupements, dont les rentrées d'argent dépendent du flux des passagers, les principaux gestionnaires des gares. Ce sont leurs représentants qui assurent l'embarquement des passagers et de leurs "bagos". Au cœur de l'activité des garages, gravitant autour des voitures, on peut distinguer les *coxeurs*, les *rogojeeru* ou encore les *lagalal*. Ces différentes appellations reprennent les divisions entre professionnels et sous-traitants<sup>31</sup>.

Les coxeurs se trouvent autour du véhicule prêt à embarquer. Leur nombre varie en fonction des revenus générés par la ligne sur laquelle ils travaillent. Ils veillent à l'organisation des départs des véhicules et au respect de l'ordre d'arrivée des chauffeurs. Ils sont aussi chargés de remplir le véhicule avant son départ. A ce titre ils peuvent orienter les clients lorsque les indications manquent. Le véhicule en partance n'appartient plus au chauffeur, il est investi par les coxeurs qui encaissent l'argent directement auprès du client dans le cas des véhicules 7 places. Avant le départ du véhicule, le coxeur chargé de l'encaissement reverse au chauffeur l'argent collecté après avoir soustrait le "mandat". Dans le cas des autres véhicules le paiement est différé. C'est l'apprenti qui encaisse les "passes" des clients, une fois le véhicule sorti de la ville. Les coxeurs se concentrent donc sur leur activité d'orientation des clients. L'apprenti reverse lui même le mandat une fois le car rempli. C'est sur le mandat que les coxeurs se rémunèrent. Le mandat est ensuite réparti entre les coxeurs de la ligne à la mi-journée ou en fin de journée. Le mandat varie en fonction des destinations. Ce fonctionnement assure tout de même aux coxeurs un revenu régulier puisque le nombre de véhicules partant est sensiblement le même d'une semaine sur l'autre. Le plus souvent les coxeurs se composent de chauffeurs ayant exercé sur la ligne et ne pouvant plus exercer leur profession en raison d'un accident ou tout simplement parce qu'ils ne disposent pas de voiture. Les coxeurs sont donc rattachés aux regroupements et disposent de cartes de membre. Ils sont sous la tutelle du chef de garage, lui aussi membre du regroupement, et reversent une partie de l'argent collecté quotidiennement au regroupement<sup>32</sup>.

Aux coxeurs viennent s'ajouter les *rogojeeru* et les *lagalal*<sup>33</sup>. Les *rogojeeru* sont "les petits frères des coxeurs". Ils remplissent un rôle semblable à celui des coxeurs mais leur rémunération est plus aléatoire. Ils ne sont pas affectés à une ligne particulière et œuvrent pour leur propre compte. Leur rémunération dépend de la générosité du client, du chauffeur ou des coxeurs qu'ils sollicitent tous les trois. C'est le plus souvent le *rogojeeru* qui s'occupe des bagages les plus volumineux. Le fait que les *rogojeeru* n'aient parfois pas leur permis et que leur rémunération dépende du bon vouloir des clients, des chauffeurs et des coxeurs font

---

<sup>30</sup> Il est intéressant de noter que les regroupements occupent des locaux au sein des gares étudiées mais ne paient pas de taxes à la municipalité. Dans le cas du garage Dakar ce sont eux qui ont construit leur propre local grâce aux fonds de l'ONG APROFES. Pour le garage de Nioro du Rip, c'est la devanture d'une assurance qui fait office de bureau. Dans le cas du garage Gandiaye, les locaux du regroupement jouxtent ceux du vétérinaire et ne sont pas non plus soumis à la taxation municipale. Les bureaux du garage Nioro, situés à l'extérieur de la gare depuis son déplacement il y a quatre ans, ne sont pas soumis non plus à cette taxation.

<sup>31</sup> Seck, (S.M.), « Transport et territoires : Les "Coxeurs" de Dakar, du bénévolat à la prestation de service », *Bulletin de la société géographique de Liège*, 48, 2006, pp.7-17.

<sup>32</sup> Le versement varie en fonction des lignes. Il est souvent contesté par les coxeurs.

<sup>33</sup> Les deux se confondent bien souvent. Le terme « lagalal » sert avant tout à désigner les porteurs. Le *rogojeeru* porte mais recherche aussi des clients.

d'eux des acteurs considérés comme inférieurs aux coxeurs. Ils ne dépendent pas directement du regroupement mais des coxeurs auprès desquels ils travaillent.

Ces divisions font parfaitement sens dans les garages Dakar et Niore de la ville de Kaolack. Le trafic dans ces garages est extrêmement important et quasi continu. Les revenus des deux regroupements à la tête des garages proviennent pour une part de l'exploitation du site. Chaque véhicule entrant dans le garage pour y prendre des clients doit payer les frais d'inscription. Ces frais sont d'un montant de 50 FCFA et il faut y ajouter les versements quotidiens des coxeurs regroupés en ligne. Ces garages possèdent de plus chacun un nombre de véhicules important leur permettant de faire travailler des chauffeurs mais aussi d'ajouter les fruits de cette activité de transporteur aux revenus du regroupement<sup>34</sup>. Le plus faible nombre de véhicules en possession du regroupement du garage Dakar est compensé par un intéressement à hauteur de 10% aux bénéfices de la station-essence la plus proche du garage. Le garage Dakar est en lien avec la capitale, ce qui lui donne une stature nationale. Le garage Niore est lui en lien avec la route transgambienne, ce qui lui donne une stature internationale. Les deux regroupements ont de nombreux membres. La vente des cartes d'adhésion d'un montant de 2 000 FCFA constitue pour eux une rentrée d'argent non négligeable<sup>35</sup>. La division entre *rogojeeru* et coxeur y est nette. Le prix prélevé par les coxeurs n'est pas ou peu contesté par les chauffeurs. Ce qui n'est pas le cas du garage Gandiaye.

Le garage de la municipalité de Gandiaye ne constitue pas le cœur de l'activité d'embarquement et de débarquement des clients, qui s'effectue avant tout le long de la Nationale 1 traversant la commune. Le garage Gandiaye n'exploite que deux lignes, les lignes Dakar et Kaolack, ce qui oblige les coxeurs trop nombreux à ne travailler qu'un jour sur deux, excepté le jour du *Luma*<sup>36</sup>. Le jour du *Luma* est en effet le jour où le regroupement réalise dans son ensemble sa plus grande rentrée d'argent. Le regroupement ne possède aucun véhicule malgré les tentatives du dernier bureau. Le garage Gandiaye semble être au cœur de différents réseaux de sociabilité, si bien que les frontières entre commerçants, chauffeurs ou coxeurs y sont plus floues. De nombreuses personnes du regroupement ont des liens familiaux directs ou indirects<sup>37</sup>. D'autres sont voisins ou encore co-promotionnaires. Les femmes des membres du regroupement sont parfois là en tant que vendeuses. Dans ce garage, la frontière entre *rogojeeru* et coxeurs est floue elle aussi puisque certains coxeurs peuvent devenir *rogojeeru* les jours où ils ne travaillent pas. A cela vient s'ajouter le fait que beaucoup de coxeurs continuent d'exercer leur activité de chauffeur dès qu'ils en ont l'occasion, compte tenu de la précarité de la condition de coxeur. Cette plus faible division des tâches fait du prix du mandat un élément constamment discuté par les chauffeurs.

---

<sup>34</sup> Les regroupements du Garage Niore possèdent quatre véhicules contre deux seulement pour le garage Dakar. Ces acquisitions semblent remonter à l'arrivée des présidents de regroupements actuellement en fonction. Le garage Gandiaye ne possède aucun véhicule malgré une tentative pendant le mandat du dernier président. Le Garage Niore du Rip possède un taxi 7 places.

<sup>35</sup> Le regroupement du garage Niore prétend avoir plus de 1 000 membres.

<sup>36</sup> Marché hebdomadaire.

<sup>37</sup> La fille d'un des coxeurs, membre de l'ancien bureau, est l'épouse du secrétaire général. Le percepteur municipal en poste au garage est le gendre du secrétaire général. Le percepteur municipal est aussi le voisin d'un des coxeurs. Ce même coxeur est aussi promotionnaire du secrétaire général.

### Etude de cas 2 : La négociation des mandats au garage Gandiaye

Au garage Gandiaye l'inscription coûte 100 FCFA et les apprentis comptent sur l'inattention du percepteur du regroupement pour ne pas les donner. De la même façon, le percepteur pour le compte du regroupement compte sur l'inattention de l'apprenti pour percevoir deux fois les 100 FCFA. Le bureau des inscriptions est aussi un lieu de sociabilité et un chauffeur ou un apprenti éloquent peut faire oublier la principale raison de sa présence dans le bureau (payer la taxe du regroupement) par des salutations chaleureuses, ou en rappelant clairement à son entrée ses liens de parenté avec l'un des membres du regroupement ou encore son ancienne fonction de policier. Le mandat est couplé à l'inscription et prend l'appellation de "bon". Le bon peut varier entre 300 FCFA et 5 000 FCFA. Cette variation s'explique par la "distance" séparant les véhicules, la distance et le nombre de minutes séparant le véhicule venant d'arriver du dernier. Cette dernière détermine le nombre de clients potentiels dans la ville. La négociation du prix du bon tourne donc principalement sur la question de la distance et sur la confiance que l'apprenti accorde au percepteur du regroupement. Ce dernier met en avant des qualités qui le distinguent des autres membres du regroupement. Il n'a pas de permis mais a en revanche longtemps travaillé dans le commerce. Il mise aussi sur "son physique de berger" dont on ne se méfie pas. Il mise aussi sur sa flexibilité. Si un apprenti refuse de payer le bon à 2 000 FCFA, il est capable de ne lui faire payer que 1 500 FCFA. L'apprenti doit alors lui remettre en retour l'argent pour "le thé ou la glace" (environ 200 FCFA) pour ne pas avoir à payer 2 000 FCFA sans possibilité de négocier la prochaine fois. Son aptitude élevée à vendre des bons lui fait occuper ce poste de façon perpétuelle<sup>1</sup>.

Au delà du prix du "mandat" ou des fraudes concernant l'inscription, la division des tâches plus floue au sein du garage Gandiaye empêche aussi l'application des sanctions édictées par le regroupement en cas d'ivresse ou de vol. Les différents règlements des regroupements répriment systématiquement ces activités durant le travail. Cependant dans un garage comme celui de Gandiaye, les coxeurs ne sont soumis qu'un jour sur deux à ce règlement et peuvent arpenter la gare ivres lorsqu'ils deviennent des *rogojeeru*. Cette possibilité rend caduque l'interdiction pour les coxeurs, dans la mesure où cela ne les empêche pas de travailler.

Le cas du garage de Nioro du Rip reprend certaines des caractéristiques des garages précédents. Le jour du *Luma* constitue, comme dans le cas du garage de la municipalité de Gandiaye, la principale rentrée d'argent du regroupement. Le reste du temps, l'activité y est extrêmement restreinte. Bien que proche de la frontière, le garage est relativement exclu des échanges avec la Gambie voisine. Les chauffeurs préfèrent passer par

les villages frontaliers de Karang ou Keur Ayib pour se rendre à Dakar. Le regroupement possède un seul véhicule 7 places. Les lignes exploitées sont au nombre de deux. Le garage dispose cependant d'une envergure départementale compte tenu du statut administratif de la commune qui l'abrite.

## Les professionnels de la gestion des gares

Ces différences se retrouvent dans les tailles et les compositions des différents "bureaux exécutifs" à la tête de chaque regroupement. Les membres du bureau se distinguent des simples adhérents du regroupement. Ils n'exercent plus le métier de chauffeur et se consacrent uniquement à la gestion de la gare et à celle du regroupement. Le bureau exécutif est formé après l'élection du président. A travers la formation du bureau, l'on forme un nouveau "clan"<sup>38</sup> rassemblant les différentes "tendances" s'étant exprimées lors de l'élection du président. Cette pratique explique la multiplication des postes de vice-président dans les différents statuts des regroupements. Ce sont les membres du bureau qui sont en contact avec l'administration dans la gestion de la gare routière et des différents conflits routiers. Les membres du bureau se financent sur les revenus tirés de la gestion de la gare. Ces revenus se composent principalement des frais d'inscription et de la part versée par les coxeurs sur leur mandat quotidien. Certains membres du bureau sont même directement rattachés à une ligne auprès de laquelle ils viennent récolter leur solde quotidien. D'autres peuvent bénéficier d'un salaire pouvant aller jusqu'à 100 000 FCFA par mois<sup>39</sup>. A ces rémunérations viennent s'ajouter une série d'avantages en nature. Les membres du bureau peuvent en effet faire passer leurs dépenses quotidiennes<sup>40</sup> sur les frais de fonctionnement du regroupement. Ils disposent pour cela d'un accès privilégié aux ressources financières du regroupement. L'ensemble des regroupements étudiés disposent en effet d'un GIE, émanation bancaire du regroupement, dont seuls certains membres du bureau peuvent avoir accès aux comptes. Les membres du bureau ont "rampé dans la gare" avant d'occuper leur fonction et la plupart a été apprenti puis chauffeur pendant plusieurs années avant de devenir membre du bureau. Le transport apparaît aussi être une activité répandue dans leur famille. Le plus souvent les membres du bureau ont une père ou un oncle chauffeur ou transporteur. Leur profil se caractérise aussi par un niveau scolaire plus élevé et une plus forte politisation. Cette politisation se traduit par une appartenance syndicale ou partisane.

Les présidents à la tête du bureau se distinguent aussi par une réussite économique importante. Le président du garage Gandiaye est propriétaire de son véhicule, contrairement à la plupart des membres de son regroupement qui ne sont que de simples chauffeurs. Le président du garage Nioro du Rip est lui aussi propriétaire de son véhicule. Le président du garage Nioro est propriétaire d'une partie de la gare routière et les commerçants lui louent leur emplacement. Il a aussi des activités de commerçant et de transporteur tout

---

<sup>38</sup> Le terme de "clan" est employé par les membres du regroupement eux-mêmes.

<sup>39</sup> En l'absence de documents, nous nous référons ici à une collecte précédente de documents effectuée auprès des regroupements situés à Dakar ainsi qu'aux estimations avancées dans différents témoignages recueillis dans la région de Kaolack. On peut largement estimer le salaire du président au double, ceci sans compter les différents avantages liés à sa fonction.

<sup>40</sup> Déplacements, déjeuner, petit déjeuner.

comme le président du garage Dakar. La réussite économique de l'individu est un gage des compétences pour les chauffeurs mais aussi pour les autorités qui participent elles aussi de sa désignation.

"Le gouverneur Souleymane Li et Adama Gueri qui était le commissaire de police m'ont demandé de venir. Je suis allé à la police et à la gouvernance. Ils m'ont dit que c'était important d'être vraiment désigné comme vice-président de la gare routière parce que ça peut vraiment me lancer demain. La gare routière de Nioro est une gare routière qui regroupe plus de mille personnes. Mille membres vraiment c'est important. Cela ne doit pas vous empêcher de faire votre commerce. Donc on vous demande d'accepter ce poste. Alors j'ai accepté ce poste<sup>41</sup>"

Les présidents ont aussi des relations étroites avec le PDS, le parti du Président de la République, et parfois même avec ce dernier et ses conseillers. Les présidents et cette fois-ci les vice-présidents et les secrétaires généraux se distinguent par des postes et des rôles importants à l'échelle régionale sur le plan syndical au sein de la CNTS<sup>42</sup> ou encore au sein de diverses commissions, principalement celle de restitution des permis du Service des Mines. Les différences de ressources au sein des regroupements ne permettent cependant pas d'entretenir un bureau d'une taille égale au sein des garages. Les garages Nioro et Dakar ont à leur disposition des revenus supérieurs et donc la possibilité d'avoir jusqu'à dix vice-présidents, cinq secrétaires généraux ou encore dix-sept conseillers techniques. Les garages de Nioro du Rip et de Gandiaye disposent en revanche de bureaux plus restreints simplement composés d'un président, de vice-présidents, de secrétaires généraux, de trésoriers et de commissaires aux comptes, formant un ensemble de simplement dix personnes dans le cas du garage Gandiaye.

---

<sup>41</sup> Entretien P. S., Président du Garage Nioro, Kaolack, 05/04/11.

<sup>42</sup> Le président du garage Nioro est le président de la branche transport de la CNTS au niveau régional. Le président du garage Dakar est le vice-président de la branche transport de la CNTS au niveau régional. Le secrétaire général du garage Dakar est aussi le secrétaire général de la branche transport au niveau régional. Cette appartenance n'empêche pas l'existence d'une diversité de syndicats et d'opinions politiques au sein des bureaux des regroupements.

### Etude cas 3 : Le bureau du garage de la municipalité de Gandiaye

Au garage de Gandiaye les différences de salaire au sein du bureau et entre les membres du bureau et les simples coxeurs sont faibles voire inexistantes<sup>1</sup>. Les membres du bureau se distinguent cependant des coxeurs, qui ne travaillent qu'un jour sur deux, par un intéressement quotidien aux recettes de la gare. Les membres du bureau n'ont souvent pas suivi la même trajectoire que les membres des garages Dakar et Nioro. Certains n'ont pas été chauffeurs plus d'une dizaine d'années avant d'occuper leur fonction. L'âge moyen des membres du regroupement de la gare est d'environ 40 ans. Les anciens chauffeurs gestionnaires, accusés de malversations, ont laissé leur place à une équipe plus jeune mais aussi moins expérimentée. Le renouvellement de l'équipe n'a cependant pas été total. Les trois vice-présidents du garage appartiennent à l'ancienne tendance dominante. Deux des trois vice-présidents étaient des opposants au président élu lors de l'Assemblée Générale. Le commissaire aux comptes n'a pas changé. Le secrétaire général adjoint est lui aussi issu de l'ancien bureau. Leur présence au garage est cependant rare. Les membres du regroupement chargés de l'exploitation du garage exercent tous un métier en parallèle de leurs fonctions dans la gare. Le chef de garage plastifie des photos. Le commissaire aux comptes est en charge des problèmes fonciers de la communauté rurale voisine de Thiombo. Le secrétaire général et le trésorier pratiquent aussi l'agriculture. Extrêmement populaire dans la commune, le secrétaire général est issu d'une des familles les plus réputées car organisatrice des "drapeaux" de lutte dans la commune. Le président à la tête du regroupement exerce encore la profession de chauffeur sur la ligne Kaolack-Fatick et est aussi membre du regroupement du garage Dakar. Il est le seul à appartenir à la CNTS. Bien que l'ensemble de sa famille milite pour le PDS, il évite d'afficher son soutien au parti, de peur de ne plus avoir de bonnes relations avec la municipalité PS. Le commissaire adjoint aux comptes a été en revanche proche de l'AFP avant de récemment transhumer au PDS.

## 1.2 Un ensemble unifié

Les regroupements, leur capacité à entretenir un personnel en assez grand nombre et disposant des compétences nécessaires à la gestion d'un garage, dépendent largement du flux de passagers. Sans nier les effets liés aux différences de professionnalisation au sein des regroupements, le présent rapport entend insister sur les logiques communes guidant l'action de ces organisations et prétend les envisager comme un tout, à l'échelle régionale. La formation de ces organisations, leur arrivée à la tête des gares routières au milieu des années 80, correspond à la formation d'un nouveau "bloc hégémonique" PS. Les liens personnels

unissant les membres des bureaux exécutifs des regroupements, ainsi que la pratique du parrainage, achèvent de conférer une unité à l'échelle régionale à ces formes d'actions collectives et donnent par la même occasion un ascendant aux garages de la ville de Kaolack sur ceux de la région.

### Jeu politique et affirmation de l'identité de chauffeur

Ces organisations sont le produit d'une histoire à la fois syndicale, économique, politique et religieuse commune. La formation du système de transport au Sénégal est en grande partie liée à l'exploitation de l'arachide. Les difficultés rencontrées par la filière arachidière durant les années 70 ont fortement influencé le secteur. Le transport est en effet devenu un "refuge économique"<sup>43</sup> pour l'ensemble des acteurs qui s'y était investi. Ceci est renforcé par l'accent mis sur la route par les autorités à partir de la décolonisation. Durant les années 80 et 90 le transport connaît un essor important. Durant les années 90 il fait même jeu égal avec l'agriculture et l'industrie dans sa contribution au PIB national. Le secteur des transports a aussi été marqué par les transformations de l'Etat libéral et ses contradictions. Le secteur a connu durant les années 90 différentes modifications législatives facilitant l'exercice de la profession de transporteur ou encore permettant aux chauffeurs de circuler sur l'ensemble du territoire. Ce mouvement de désengagement est commun à l'ensemble du continent africain<sup>44</sup>. Cette déréglementation et cette dérégulation se sont accompagnées du maintien d'une fiscalité importante au Sénégal la création de taxes sur les produits importés et les importations de véhicules et de pièces détachées. La Division des Transports Terrestres s'est aussi vu accroître son importance dans l'attribution des autorisations de mise en circulation des véhicules.

En lien avec l'histoire économique nationale, le secteur du transport est aussi le théâtre des affrontements politiques émaillant la décennie 80. L'Etat s'est toujours appuyé sur les grandes figures du transport afin de s'assurer du soutien du secteur. Après la « sénégalisation » du secteur privé durant le milieu des années 70, l'Etat ne privilégie plus les transporteurs blancs ou assimilés mais les transporteurs sénégalais. Des transporteurs tels que Bamba Sourang sont à la fois député de l'Assemblée Nationale et de la confédération gambienne, président de la commission des transports, président de chambre de commerce régionale (Louga dans le cas de Bamba Sourang) ou encore membre du conseil économique et social en plus d'être président de la plus ancienne fédération de transporteurs du Sénégal (FNGTS). Ces grands transporteurs bénéficient alors de "marchés protégés" leur permettant de prétendre au transport des fonctionnaires ou encore d'agrandir leur parc par le biais d'organismes de crédit étatiques<sup>45</sup>.

Les divisions au sein de la centrale syndicale des transporteurs, à la fin des années 80, recourent celles

---

<sup>43</sup> Lombard, (J.), « Impasse et défis dans le transport routier », Diop, (M.C.), *La société Sénégalaise entre local et global*, Karthala, Paris, 2002, pp.109-162.

<sup>44</sup> Plat, (D.), Pochet, (P.), « D comme Dar es Salam, ou les dangers du désengagement public », in , Godard, (X.), *Les transport* Op.Cit, pp.73-83.

<sup>45</sup> Des prêts rarement remboursés voir Boone, (C.), *Merchant Capital and Roots of State Power in Senegal 1930-1985*, Cambridge University Press, Cambridge, 1992, pp.165-197.

intervenant au sein du PS et de l'appareil d'Etat dans lesquels Abdou Diouf réaffirme son hégémonie<sup>46</sup>. Le successeur de Léopold Sédar Senghor doit en effet faire face au courant des "réformateurs" tandis que sur le plan syndical, la CNTS (Confédération Nationale des Travailleurs Sénégalais) avec à sa tête Madia Diop s'ouvre à d'autres militants que ceux du PS. La FNGTS (Fédération Nationale des Groupements de Transporteurs Sénégalais) perd une partie de ses adhérents dans la FNTS (Fédération Nationale des Transporteurs Sénégalais) pour ensuite connaître une seconde division à l'origine de la création de la SNTCP (Syndicat des Transporteur Chauffeurs Propriétaires).

L'intégration du monde du transport aux réseaux du pouvoir se fait non plus à travers les transporteurs seuls mais de façon atomisée dans les gares à travers les "regroupements". Les chauffeurs contestent la légitimité et l'aptitude des transporteurs à les représenter. L'Etat instrumentalise une nouvelle fois ces divisions. Les alliances nouées à l'échelle nationale se déclinent en alliances locales, suivant une stratégie d'éclatement des blocs partisans de l'ancien régime, décidée au plus haut niveau. Les regroupements sont à leur début, au milieu des années 80, des *dahiras*<sup>47</sup> avant d'être des "comités d'entreprise". L'initiative qui date des années 60 est remise au goût du jour dans les années 80. Les comités d'entreprise relaient les mots d'ordre du PS et informent le pouvoir sur les différentes tensions sociales. Ces structures sont jugées plus aptes que les syndicats à défendre les intérêts des chauffeurs. De telles créations visent aussi à affaiblir le mouvement syndical déjà divisé et rencontrent l'hostilité de la principale centrale, la CNTS<sup>48</sup>. Atou Ndiaye, le président du dernier né des syndicats de transporteurs et Oussmane Law, son représentant au niveau de la région de Kaolack, tentent de réunir une dernière fois les différents partis à Thiès. Nous sommes en 1985. Cette réunion échoue et les revendications des chauffeurs à l'égard des transporteurs persistent.

'Les regroupements de chauffeurs c'était effectivement pour éliminer les transporteurs du circuit. En ce temps j'étais adjoint de coordinateur régional à Kaolack. En ce temps c'était différent d'aujourd'hui. Il n'existait qu'un seul regroupement pour toute la région de Kaolack. Des villes comme Gandiaye, Niore, Ndothane dépendaient de la région de Kaolack. C'est pendant cette période que Lobatt était président à l'échelle nationale. Abdou Diouf allait même lui rendre visite dans son village. C'est moi que tous les chauffeurs de Kaolack avaient désigné pour organiser l'accueil des visiteurs. J'avais organisé une grande cérémonie, il y avait à boire et à manger. Les gens étaient tellement contents de moi qu'on m'a alors demandé d'être à la tête du mouvement au niveau de la région. Je n'étais pas obnubilé par un futur poste. Ce qui m'intéressait c'était la bonne marche du regroupement et l'entente. Comme on avait dit regroupement de chauffeurs il était normal qu'un chauffeur prenne la tête du regroupement. Les transporteurs n'avaient plus leur place là bas<sup>49</sup>.

Comme le laisse entendre cet extrait d'entretien, la région de Kaolack est donc directement aux prises avec

---

<sup>46</sup> O'Brien (D.C.), Diop, (M.C.), Diouf (M.), *La construction de l'Etat au Sénégal*, Paris, Karthala, 2002, pp.103-122.

<sup>47</sup> Les dahiras sont l'équivalent urbain des daaras. Il s'agit d'organisations de fidèles d'une confrérie cherchant à épargner pour effectuer le Ziara, don annuel au marabout. Elles peuvent aussi servir de base à l'organisation d'un système de mutualisation des risques.

<sup>48</sup> Diop (M.C.), Diouf (M.), *Le Sénégal sous Abdou Diouf, Etat et Société*, Paris, Karthala, 1990, pp.223-249.

<sup>49</sup> O. N., Chauffeur de taxi 7 places sur la ligne Kaolack-Fatick, Keur Alpha, 16/05/11

les divisions animant le secteur du transport. La délégation de la gestion des gares routières aux regroupements fait alors l'objet d'un protocole d'accords interministériels rassemblant les représentants des chauffeurs, le Ministre de l'Intérieur, le Ministre des Forces Armées, le Ministre des Transports Terrestres et le maire de Dakar de l'époque, Mamadou Diop. Certains transporteurs réussissent à conserver la gestion des garages. C'est le cas du premier président du garage Gandiaye. Les garages Nioro, Dakar et Nioro du Rip voient arriver à leur tête de nouveaux présidents.

## Le parrainage

Les regroupements se sont donc formés sur la base d'un sentiment d'appartenance à la communauté des chauffeurs et procèdent d'un même basculement, donnant l'avantage aux chauffeurs sur les transporteurs au milieu des années 80. Ce sentiment d'appartenance est objectivé par les liens unissant les différents garages ainsi que par le vécu commun des chauffeurs. Beaucoup des membres du bureau du garage Gandiaye sont des anciens apprentis du secrétaire général du garage Dakar. Le président du garage de Nioro du Rip a travaillé sur les mêmes véhicules que le commissaire aux comptes du garage Gandiaye. Avant d'appartenir à un garage et à une ville, les chauffeurs appartiennent à une ligne. Les chauffeurs d'une même ligne se croisent et sont amenés à passer parfois plusieurs jours dans la gare, sans pouvoir en sortir. Bien que des dérogations existent<sup>50</sup>, les chauffeurs sont en effet tenus de rester dans la gare lorsqu'ils attendent leur départ. Le coffre des voitures 7 places ou l'intérieur des cars et des minicars deviennent alors des lieux de sociabilité à part entière. Durant la nuit, les chauffeurs y dorment tandis que durant la journée, ils y mangent les plats des gargotières travaillant dans la gare. Les chauffeurs et leurs apprentis, travaillant sur une même ligne, sont amenés à répéter ces gestes dans différents garages. Cet entre-deux constant se matérialise chez beaucoup de chauffeurs par l'appartenance à deux regroupements correspondant aux deux extrémités de la ligne qu'ils parcourent quotidiennement<sup>51</sup>. Durant sa carrière un chauffeur peut ainsi être amené à fréquenter plusieurs lignes et donc à fréquenter des chauffeurs provenant de l'ensemble du pays. Ce sont principalement ces réseaux qui sont mobilisés lors de l'élection des présidents de garage et qui constituent les "clans" au sein des garages<sup>52</sup>. Cette situation explique le fait qu'il faille "ramper dans la gare" avant de la diriger. Au delà de l'expérience, le vécu d'apprenti puis de chauffeur fournit aux membres du bureau les ressources nécessaires à la constitution de véritables réseaux mobilisables lors de l'élection du président du garage.

---

<sup>50</sup> Un chauffeur habitant la ville du garage peut être autorisé à rentrer chez lui en attendant son départ.

<sup>51</sup> Le président du garage Gandiaye a une carte du regroupement du garage Dakar et officie toujours comme chauffeur sur la ligne Kaolack-Fatick. Il fréquente donc deux garages différents et en préside un.

<sup>52</sup> Cette situation peut varier en fonction de la stature du garage et du mode de scrutin choisi. Les garages Dakar, Nioro et Nioro du Rip ont une stature nationale, régionale et départementale. Leurs élections rassemblent donc des chauffeurs de l'ensemble de la région voire du pays. Le garage Gandiaye ne reconnaît comme votant que les titulaires d'un permis résidant dans la commune.

#### Etude de cas 4 : Le déroulement de l'élection du président du garage de Nioro du Rip

L'élection du président du garage de Nioro du Rip a lieu tous les trois ans. Lors de la dernière élection, en février 2008, le président du garage présent depuis la création du regroupement a été évincé au profit d'un chauffeur de la ligne Kaolack-Nioro du Rip. Lors de cette élection le président sortant a été accusé de détournement. Son opposant a mis en avant les faibles résultats économiques du regroupement et lui a demandé d'apporter l'argent détenu sur un compte afin qu'il prouve sa bonne foi. Cet acte a été ressenti comme une profonde humiliation.

Lors de l'élection de 2011, l'ancien président a donc animé une "tendance" contre le président sortant. Il a fait appel, pour cela, à un jeune chauffeur de cars que beaucoup n'avaient plus vu depuis plusieurs années alors qu'il était apprenti. Deux semaines avant l'Assemblée Générale, la déclaration de cette candidature et les accusations de détournement portées à l'encontre du président sortant ont provoqué la venue du président du garage Nioro. Ce dernier en accord avec le vice-président du garage Dakar a décidé de tenir une "assemblée de conciliation" une semaine avant l'Assemblée Générale. L'assemblée de conciliation avait pour but de permettre aux différents candidats de s'exprimer et de former ensemble un bureau rassemblant les deux tendances. L'assemblée visait aussi à limiter les possibles violences que peut engendrer une candidature dissidente. Cette assemblée a lieu dans la salle des fêtes de la municipalité. Elle regroupe essentiellement des chauffeurs appartenant au garage et travaillant sur la ligne Kaolack-Nioro du Rip. L'opposant au président sortant a payé des chauffeurs de la commune pour qu'ils s'enivrent et perturbent la tenue de cette première assemblée. Sur une estrade une tribune dirige les débats. Elle est composée du représentant régional de la branche transport de la CNTS, du président du garage de Keur Ayib, du président du garage Nioro, du vice-président du garage Dakar et du président du regroupement des taxis urbains de la ville de Kaolack. Le président sortant est aussi sur l'estrade à l'extrémité de la tribune et de profil, de façon à pouvoir s'adresser à la tribune et à la salle. Le président du garage Nioro est au centre avec à ses côtés, le vice-président du garage Dakar. C'est lui qui dirige les débats et distribue la parole. L'assemblée évoque la forme d'un procès, des témoins à charge et à décharge se succèdent. L'accusé et les témoins ne s'adressent qu'au président du garage Nioro. Le président du garage Nioro fait des réflexions au président sortant à deux reprises. Selon lui, il n'a pas l'attitude d'un président de garage. Face aux accusations portées contre lui, il devrait garder son calme et ne pas s'énerver. Il aurait dû en plus garder les preuves de chacune de ses dépenses, à l'image de ce qu'il fait lui-même.

Cette rigueur aurait pu lui permettre d'être en mesure de répondre aux accusations portées contre lui. Les partisans du président sortant et de son opposant crient et s'empoignent à plusieurs reprises. Le président du garage Nioro tente à chaque fois de faire respecter le calme. L'intervention d'un gendarme est nécessaire pour faire évacuer l'un des chauffeurs ivre. Le gendarme intervient après un appel du président sortant à la brigade. Il reste ensuite dans la salle afin d'éviter qu'un incident ne se reproduise. La bonne gestion du regroupement est principalement déterminée par la réussite économique de l'association ainsi que par la capacité du président à redistribuer les fruits de la gestion auprès des votants et parfois même au-delà. Le président du garage Nioro résume ce qui a été dit. Différents membres de la tribune prennent la parole et appellent à la réconciliation. Il faut éviter d'aller en justice, la communauté des chauffeurs sera perdante. L'opposant au président sortant pourrait être vice-président et les membres de sa tendance pourraient obtenir des postes au sein du bureau.

Après sept heures de débat, on sert des plats. L'ancien président et le président sortant se rassemblent tous deux autour du président du garage Nioro.

Durant la semaine le président sortant rend visite au vice-président du garage Dakar dans les bureaux du regroupement. La conciliation n'a pas marché. Il lui demande s'il est possible de procéder à un vote faisant appel à l'ensemble des chauffeurs du Sénégal. Il est appuyé dans sa demande par un chauffeur plus âgé qui semble connaître le secrétaire général du regroupement du garage Dakar. Il obtient l'accord du vice-président. Par la suite il demande au chef de garage son soutien. Le chef de garage est en contact avec les coxeurs et les chauffeurs de l'ensemble des destinations desservies par le garage Dakar, en tant que représentant du bureau au niveau des pistes d'embarquement. Il est le plus à même de pouvoir faire circuler les informations concernant la tenue des élections. Quelques jours plus tard, le président sortant est arrêté par la gendarmerie de Nioro du Rip et amené à Kaolack devant le procureur. Son opposant a décidé de porter ses accusations devant la justice. Le président de la cellule PDS de Nioro du Rip intervient alors auprès du procureur pour faire libérer le président sortant.

Le jour des élections les regroupements de Nioro et de Dakar mettent à disposition des véhicules en attente et leur payent le carburant. Lorsqu'ils reviennent, ces véhicules peuvent ensuite partir directement sans attendre leur tour plus longtemps. Ce dispositif permet d'acheminer de nombreux chauffeurs dans la ville de Nioro du Rip pour voter. Le scrutin est aussi ouvert aux simples conducteurs particuliers. On retrouve parmi les votants des collecteurs municipaux ou encore les gérants d'une auto-école du quartier de Kasnack à Kaolack, parents du président sortant. Le préfet a mobilisé plusieurs gendarmes autour et dans la salle des fêtes de la municipalité. Ils assurent les sorties et contrôlent les permis des chauffeurs à l'entrée. Les chauffeurs font la queue pour voter jusqu'à la tribune où siègent le président national de la branche transport de la CNTS, le contrôleur du garage Nioro, le secrétaire général du garage Nioro, le président du garage Pompiers à Dakar, le président du garage Kafrine et le président de la cellule PDS de la ville. Les membres de la tribune ont alors un rôle "d'arbitrage". En bas à droite de l'estrade, deux représentants des candidats sont chargés de surveiller le déroulement du vote. Ils se déplacent cependant parfois le long de la file de chauffeurs pour saluer ou désigner l'urne dans laquelle il faut déposer son permis de conduire. Deux grands cartons font office d'urne. Le chauffeur se présente devant le vice-président du garage Dakar et lui dit pour qui il veut voter. Le vice-président dépose ensuite le permis dans le carton correspondant au candidat désigné par le chauffeur, non sans l'avoir vérifié au préalable. En cas de doute, il le fait parvenir au président du garage Nioro en bout de table afin qu'il authentifie ou non la pièce. Les chauffeurs sont ensuite coincés dans la ville jusqu'au dépouillement, compte tenu du fait qu'ils ont voté avec leur permis. Au fur et à mesure que la journée avance, ce sont donc 800 chauffeurs qui s'amassent autour de la salle des fêtes de la mairie. Devant la salle, des véhicules arrivent avec sur leur toit des enceintes. Des femmes chantent les louanges du président sortant, qui lorsqu'il arrive au niveau de la salle des fêtes, se fait porter par la foule. Pour éviter les heurts, le secrétaire général du garage Nioro propose d'avancer l'heure de clôture du vote. Le vote se termine donc à 15h au lieu de 18h. Durant le dépouillement, aucun chauffeur ni aucun représentant des candidats, n'est admis dans la salle. Deux gendarmes restent en retrait dans la salle, tandis que la tribune commence à compter les permis en faveur de chaque candidat. Le président sortant gagne avec plus de 700 voix d'avance sur 834 votants. Le résultat est annoncé par le représentant régional de la branche transport de la CNTS, ce qui crée un incident. Le président du garage Dakar trouve que ce privilège aurait dû être réservé à un représentant des regroupements. Les permis sont rendus aux chauffeurs par les fenêtres de la salle des fêtes.

Au delà de la mobilisation des réseaux dans le processus de légitimation du président du garage, cette étude de cas pointe du doigt les processus d'uniformisation et de standardisation des regroupements. La pratique de "parrainage", par laquelle les garages aux ressources les plus importantes aident les plus petits,

est pourvoyeuse de normes. Le garage Nioro parraine celui de Ndiédieng et de Nioro du Rip quand celui de Nioro du Rip parraine lui-même un garage de sa localité. Le garage Dakar parraine quant à lui celui de Gandiaye. Le parrainage se traduit concrètement par un appui logistique, juridique et parfois même par une implication dans le choix des dirigeants<sup>53</sup>. Les regroupements de la ville de Kaolack aident à la rédaction des statuts des autres regroupements de la région. Ils aident à la prise de contact du nouveau bureau avec la brigade de gendarmerie la plus proche, désignent les membres les plus à même de composer le bureau exécutif et plus tard à conseiller leurs membres lors des décisions importantes. Ils peuvent aider financièrement les regroupements de la région lorsqu'ils leur soumettent une "lettre de demande". Les statuts, les règlements intérieurs, la division des tâches au sein des bureaux exécutifs des différents regroupements épousent donc des formes similaires et leurs textes constitutifs se ressemblent parfois au mot près<sup>54</sup>. Cette tutelle des garages Dakar et Nioro, et dans une moindre mesure du garage de Nioro du Rip, est renforcée par le fait que beaucoup d'institutions siègent dans leur ville respective. C'est à Kaolack que se trouve le tribunal chargé de juger les chauffeurs accusés d'accident corporel ou encore la division régionale des transports, seule habilitée à délivrer de nombreux documents permettant la conduite. Ce sont donc des membres des garages Nioro et Dakar qui représentent les garages de la région auprès de ces instances. Le caractère central de la ville de Kaolack fait de ces deux garages, des garages plus fréquentés et leur offre des ressources supplémentaires. A l'échelle régionale mais aussi à l'échelle nationale, la hiérarchie des garages et donc des regroupements, épouse les hiérarchies administratives et leurs liens imitent ceux d'une structure administrative déconcentrée. Les regroupements ne sont pas des structures totalement autonomes les unes des autres, elles sont les démembrements d'un tout, couvrant l'ensemble du territoire sénégalais et regroupant les garages interurbains, urbains.

---

<sup>53</sup> Dans le cas du parrainage du garage Gandiaye, le regroupement du garage Dakar a offert, par l'intermédiaire de son secrétaire général, un appui, au choix des membres du bureau, à la rédaction des statuts du regroupement ainsi que des relations avec la gendarmerie. Cette aide s'est matérialisée par la présence du secrétaire général du regroupement de Dakar, aussi secrétaire général au niveau régional, à la dernière Assemblée Générale du regroupement.

<sup>54</sup> Cette réflexion se base sur les documents qu'il nous a été permis de récupérer. Elle exclut donc le garage Dakar, dans lequel l'accès à de tels documents, nous a été refusé et le garage Nioro du Rip dans lequel les documents ont été "égarés" à l'approche des élections, car déterminant dans le processus de désignation du président. Ces réflexions ont cependant été recoupées avec les documents récupérés auprès du regroupement du garage Pompiers.

## Partie 2 : Le "Maslaa", les voies de l'association des regroupements à l'administration

La gestion des terminus routiers par des organisations telles que les regroupements est l'élément récurrent des transports en Afrique de l'Ouest. Les parallèles entre les situations de différents pays peuvent même parfois être frappants<sup>55</sup>. Une fois ces acteurs identifiés et décrits, se pose le problème de la coordination des services liés au transport. Le désengagement de l'Etat, sous la forme de la libéralisation ou de la décentralisation pose en effet le problème de la coordination et de l'agencement des différents acteurs à l'œuvre dans la politique de transport et plus particulièrement ici dans la gestion des gares.

Cette seconde partie du rapport vise à renseigner les formes de coordinations et d'interactions entre les membres les plus impliqués du regroupement dans la gestion des gares routières et les représentants de l'administration. La gestion des regroupements renvoie à une véritable privatisation de l'espace public et interroge par là même la capacité du pouvoir local et central à mieux organiser le transport. Comment les regroupements, considérés par l'administration locale et nationale comme les gestionnaires des gares, interagissent-ils avec les différents services responsables de la mise en œuvre de la politique de transport ? Quelles situations provoquent ces interactions ? Comment se matérialisent-elles ? Privilégient-elles certaines parties de l'administration plutôt que d'autres ?

La rédaction de cette partie se base essentiellement sur l'observation répétée de lieux jugés stratégiques dans la gestion des gares routières. Cette partie concentre donc des observations menées dans les bureaux des regroupements, dans les postes de perception municipaux ainsi qu'auprès des membres du regroupement en poste au bord de la route. Ces deux activités s'effectuent sur le mode du *maslaa*. C'est par ce mot que les membres des regroupements désignent leur façon de gérer l'ensemble des "situations" ayant trait aux gares routières. Le *maslaa* n'est pas spécifique au secteur du transport. Il fait référence à la recherche d'une solution à l'amiable qui arrange les deux parties en opposition. Le *maslaa* est perçu comme étant une spécificité sénégalaise.

Différents registres sont mobilisés pour arriver au *maslaa*. Ces registres vont de l'argumentation religieuse à l'argumentation panafricaniste. Entre les membres les plus investis du regroupement et les représentants de l'administration, sur la route comme dans les gares, c'est une argumentation de type corporatiste qui prévaut pour arriver à l'arrangement. C'est le "nous dans nous" qui dicte les voies par lesquelles les conflits sont réglés. La mise en avant de ce registre est permise par la fréquentation des mêmes lieux et le partage d'une même expérience de la route entre membres de l'administration nationale et locale et membres des regroupements. Le *maslaa* prend la forme de la corruption et emprunte à sa sémiologie populaire. Il est présenté comme un ensemble de bonnes manières, un mode de sociabilité offrant aux membres du regroupement et aux différents agents responsables de la mise en œuvre de la politique de transport, de

---

<sup>55</sup> Albert, (I.O.), « Between the State and Transporters Unions : NURTW and the Politics of Managing Public Motor Parks in Ibadan and Lagos, Nigeria », in, Fourchard, (L.), (Dir.), *Gouverner les villes d'Afrique : Etats, gouvernement local et acteurs privés*, Karthala, Paris, 2007, pp.125-139. Même retournement au bénéfice des chauffeurs, même informalisation, même légitimité pour collecter dans les gares routière de la ville de Lagos.

nombreuses opportunités à exploiter<sup>56</sup>. La formation de cet « entre-soi », caractérisant la coordination de l'activité des regroupements avec celle de l'administration, s'effectue principalement autour de la défense de leur monopole sur les activités d'embarquement de passagers ainsi qu'autour du maintien de la sécurité sur la route et dans les gares.

## 2 La lutte contre le "maraudage "

Le premier motif de coordination entre les regroupements et les forces publiques est la défense du monopole des gares routières dans l'embarquement des passagers. Les regroupements, les membres de leur bureau exécutif et les coxeurs tirent l'ensemble de leurs revenus de ce monopole. La défense de ce monopole apparaît donc essentielle à la survie de ces formes d'action collective. La défense de ce monopole se traduit dans la pratique par l'association systématique de membres du regroupement à des éléments de la police nationale et de la gendarmerie à des endroits stratégiques, au bord de la route. Cette association est à l'origine de la création de relations personnelles fortes entre représentants de l'ordre et représentants des chauffeurs, basées pour eux avant tout sur la fréquentation du bord de la route.

### 2.1 L'organisation de la défense d'un monopole

Le maraudage désigne l'action d'embarquer des clients en dehors de la gare routière. La lutte contre le maraudage vise avant tout à défendre le monopole du garage, et donc celui du regroupement, en matière d'embarquement de clients. La lutte contre le maraudage représente cependant aussi des rentrées d'argent importantes. La répression de cette infraction par les membres du regroupement épouse la forme officielle mais aussi les pratiques des représentants des forces de l'ordre, ce qui provoque parfois la confusion des deux corps<sup>57</sup>.

#### Une répression aux formes officielles

Bien que réprimée depuis leur création par les regroupements, l'infraction ne fait l'objet d'une désignation officielle que depuis 2004 sous l'appellation de "concurrence déloyale". Elle est sanctionnée par une amende maximale de 6 000 FCFA devant aller aux caisses du Trésor public. Les regroupements s'accaparent ces revenus et pratiquent même parfois des tarifs d'amendes plus élevés. C'est avant tout les différentes pièces produites par le regroupement à la suite de l'Assemblée Générale, déposées auprès de la municipalité, du gouverneur, du procureur de la République, du commissaire central, du chef de la division des transports terrestres et du commandant de la compagnie de gendarmerie, qui permettent au regroupement de prétendre pouvoir réprimer les activités de maraudage. A cet ensemble effectué au niveau local vient

---

<sup>56</sup> Blundo, (G.), Olivier de Sardan, (J.-P.), « Sémiologie populaire de la corruption », in , Blundo, (G.), Olivier de Sardan, (J.-P.), *Etat et corruption en Afrique de l'Ouest*, Op . Cit, pp.134

<sup>57</sup> Le commissaire aux comptes du garage Gandiaye arrête un véhicule. Ce dernier, persuadé d'être en infraction, le prend alors pour un membre de la gendarmerie et lui remet une pièce de 500 FCFA. A son retour auprès des gendarmes, le commissaire aux comptes plaisante et remet la pièce aux gendarmes.

s'ajouter au niveau national l'obtention d'un "récépissé" auprès du ministère de l'intérieur. A son entrée dans la ville, le véhicule chargé de passagers peut se munir d'un "bon de passage". Sur le bon de passage est inscrit le nombre de passagers présents dans le véhicule. Lorsqu'à la sortie de la ville le nombre de passagers est plus élevé, le véhicule est en infraction. Les véhicules désirant embarquer des passagers paient un "bon d'embarquement" dans l'enceinte du garage. Ce bon leur permet alors d'embarquer des passagers dans la ville ou dans le garage suivant les situations<sup>58</sup>. L'ensemble des garages dispose de plus de carnets d'amendes identiques, censés matérialiser l'infraction<sup>59</sup>. Le feuillet et sa reproduction carbone enregistrent le motif de l'infraction, la plaque d'immatriculation du véhicule concerné, le montant de l'amende, la signature du contrevenant et celle de celui qui la délivre. Le feuillet original est remis au conducteur, la reproduction sert de preuve à l'équipe maraudage. Elle est destinée aux autres membres du regroupement.

Les garages Dakar et Nioro disposent chacun de deux postes maraudage aux quatre sorties de la ville, construits en dur et fonctionnant tous les jours de la semaine. Les garages Gandiaye et Nioro du Rip, en lieu et place de postes maraudage, disposent "d'équipes maraudage"<sup>60</sup>, fonctionnant systématiquement les jours de *Luma* et ponctuellement les autres jours de la semaine<sup>61</sup>. Ce fonctionnement ponctuel s'explique de deux façons. Premièrement, la présence de forces de l'ordre est nécessaire à cette activité faisant "beaucoup de bruit". Membres des regroupements et autorités administratives s'entendent sur le fait qu'un simple "civil" ne peut en amender un autre. A l'"équipe maraudage" est donc systématiquement associé un policier national dans le cas des garages Nioro et Dakar ou deux gendarmes dans le cas des garages de Gandiaye et de Nioro du Rip. En plus de cette association, certains postes maraudage, comme celui de la sortie Kahone à Kaolack contrôlée par les membres du garage Nioro, peuvent faire intervenir l'équipe de perception municipale composée d'un membre de la police municipale, du percepteur et de ses bénévoles, ainsi que les fonctionnaires des Eaux-et-forêts. Lorsque les représentants de l'ordre sont absents, la lutte contre le maraudage est impossible. Deuxième explication, les amendes maraudage représentent une rentrée d'argent importante qu'une répression systématique pourrait tarir. Pour le regroupement du garage Gandiaye, à l'activité faible, elle représente même les rentrées d'argent les plus importantes. Le positionnement ou non de l'équipe maraudage aux côtés des forces de l'ordre revêt alors un calcul stratégique visant à ne pas tarir une ressource importante.

---

<sup>58</sup> Le garage de la commune de Gandiaye est très peu fréquenté par les passagers qui préfèrent attendre au niveau du marché, ancien emplacement de la gare ou sur le bord de la route. La vente des bons s'effectue alors dans la gare mais l'embarquement dans la ville. Pour les autres garages, l'embarquement se fait dans les gares.

<sup>59</sup> Le garage de Nioro du Rip possède des carnets sensiblement différents. Le montant de l'infraction y est indiqué par avance. Le responsable du maraudage l'indique alors au dos de l'amende lorsque le montant excède les 6 000 FCFA.

<sup>60</sup> L'équipe maraudage est aussi appelée "Chinai" par certains coxeurs au garage Pompiers, en référence à l'âpreté des combats de la guerre des 6 jours au mont Sinaï.

<sup>61</sup> Pour les garages de Nioro du Rip et de Gandiaye les jours de *Luma* représentent les jours d'activité et donc de trafic les plus importants. Ce sont ces journées où se relèvent et réprimandent le plus d'infractions.

## La pratique de l'arrangement aux postes maraudages

Les équipes maraudage occupent des endroits fixes, à l'ombre, au bord de la route. Une partie de l'argent des amendes maraudage est partagée entre le regroupement et la brigade de gendarmerie ou de police, suivant un ratio différent en fonction des garages<sup>62</sup>. Une autre partie est directement destinée aux membres du regroupement présents. Lorsque c'est le cas, l'amende n'est pas matérialisée par un feuillet des carnets d'amendes à la disposition des regroupements. Les membres de la brigade encaissent à tour de rôle des pièces de 500 FCFA et se partagent les sommes récoltées à l'heure du midi ou en fin de journée. Ces sommes sont données par les apprentis afin que les membres de la brigade maraudage évitent de compter les passagers du véhicule. Les sommes ainsi récoltées sont généralement inférieures à 2 000 FCFA, somme minimum exigée par les regroupements en cas d'infraction. Ces "à-côtés" font de ces postes des postes convoités car "juteux", d'autant plus que les membres de la brigade les cumulent avec l'argent de la ligne à laquelle ils sont rattachés et qu'ils touchent chaque soir au titre de coxeurs.

Les membres de la brigade maraudage sont désignés par le bureau, suivant des critères d'ancienneté et d'expérience, mais aussi suivant des critères de proximité avec les plus hauts responsables du regroupement<sup>63</sup>. Leur mission est une mission délicate puisqu'ils doivent sanctionner des chauffeurs dont ils ont occupé la place ou qu'ils ont côtoyés ou côtoient encore au sein des lignes auxquelles ils sont rattachés. Cette difficulté est renforcée dans le cas du garage Gandiaye où beaucoup des membres du regroupement occupent encore ponctuellement le rôle de chauffeur. A l'équipe maraudage vient s'ajouter un réseau d'informateurs disséminés dans la ville ou présents au sein du garage, communiquant par téléphone l'aspect et l'immatriculation des véhicules contrevenants. Le montant de l'amende fixée, qu'elle soit versée au regroupement ou qu'elle soit directement destinée aux membres présents, peut entraîner des débats faisant intervenir passagers, chauffeurs, apprentis, membres du regroupement, représentants de l'ordre et parfois même par le biais du portable, le transporteur. Ces débats sont en grande partie conditionnés par l'attitude de l'apprenti ou du chauffeur. Un chauffeur ou un apprenti véhément ou impatient se verra appliquer la règle sans possibilité de négociation. Dans la majeure partie des cas, la répression du maraudage laisse place à l'"arrangement".

---

<sup>62</sup> Aux garages Dakar et Gandiaye l'amende peut varier entre 3 000 FCFA et 24 000 FCFA. Le tarif le plus souvent appliqué est de 3 000 FCFA. La somme est partagée à parts égales entre le regroupement et la brigade de police ou de gendarmerie. Cette division est différente au garage Nioro du Rip. L'amende est systématiquement de 6 000 FCFA (les carnets d'amendes y sont différents et indiquent le montant. Cependant, on peut voir au dos des copies carbone d'amendes des annotations pouvant laisser supposer qu'elles peuvent monter jusqu'à 15 000 FCFA), 1 000 FCFA pour les gendarmes, 3 500 FCFA pour le regroupement, repartis en 500 FCFA de frais de BIC et 3 000 FCFA directement pour le regroupement. Au garage Nioro l'ensemble de l'amende est destiné au regroupement.

<sup>63</sup> L'un des membres d'une des équipes maraudage du garage Nioro est le beau-père du secrétaire général du regroupement. Au garage Gandiaye la situation est la même. La compétition pour ces postes ne semble cependant pas donner lieu à un rendu systématique auprès des supérieurs hiérarchiques responsables de la nomination.

## Etude de cas 5 : La lutte contre le maraudage au garage Gandiaye

Au garage Gandiaye, la brigade maraudage est systématiquement composée du vice-président, d'un chauffeur ayant de l'expérience ainsi que d'une personne plus âgée. Le vice-président détient les carnets où sont inscrites les plaques d'immatriculation des véhicules contrevenants, la date, le lieu et l'heure<sup>1</sup> de leur infraction, ainsi que le nom de la personne l'ayant relevé.

Le long de la nationale, des membres du regroupement sont stationnés et constatent les différentes infractions à l'aide d'un morceau de cartouche de cigarettes avant de les porter à l'intention du vice-président à la pause ou en fin de journée.

Pour éviter toute corruption, le vice président peut associer à ces postes des personnes en conflit afin qu'elles se dénoncent mutuellement si l'une d'entre elle encaisse une pièce ou un billet de la part d'un chauffeur contrevenant. C'est le vice-président qui reporte ensuite sur les carnets l'immatriculation, l'heure et le nom de la personne ayant relevé l'infraction. Les carnets sont au nombre de trois. Ils procèdent de différentes classifications, une classification par numérotation, une classification par type de véhicule, une classification par origine du véhicule. Ces différents types de classification permettent en cas de doute de retrouver rapidement le véhicule avant qu'il n'ait dépassé le poste maraudage. Un bon classement ne suffit pas, les membres de l'équipe connaissent la plupart des véhicules qui passent et sont en mesure d'associer à leur silhouette un nom de chauffeur et une plaque d'immatriculation. C'est ce qui explique la présence de personnes ayant de l'expérience dans le transport au sein de l'équipe.

A cette connaissance viennent s'ajouter des probabilités. Les 7 places sont moins susceptibles de frauder car les clients de ces véhicules vont le plus souvent d'une gare à une autre. En revanche, les cars fraudent plus souvent car ils possèdent plus de places et leurs clients descendent plus volontiers en dehors des gares. Ils sont aussi plus difficiles à remplir et partent des gares souvent à moitié vides.

Le vieux a pour rôle de remplir l'amende et d'apaiser les tensions pouvant émerger lors des négociations. Parfois, quand la tension monte il devient le seul interlocuteur valable pour le contrevenant, après les gendarmes. L'équipe maraudage arrive sur le site (toujours le même) à l'ombre, à l'entrée de la ville et s'installe peu après que les gendarmes soient arrivés. Ils utilisent les véhicules passant à la hauteur de la gare et y montent en se présentant comme "la brigade maraudage". Ils apportent avec eux du thé, de l'eau et des cigarettes. Parfois, il arrive que les gendarmes aient apporté du charbon et le matériel nécessaire pour faire le thé. En cas d'oubli, les membres du bureau et les gendarmes se servent des voitures passant pour se faire livrer de l'eau, le journal ou à manger.

Ces voitures bénéficient en retour d'une relative impunité. Au retour, les membres du regroupement sont systématiquement invités à monter dans la voiture de la gendarmerie pour être ramenés au niveau de la gare. Les voitures identifiées comme contrevenantes sont arrêtées par les gendarmes sur ordre des membres du regroupement.

Ce dernier confisque les papiers du chauffeur et du véhicule et le renvoie ensuite vers les membres du regroupement assis à côté du véhicule de gendarmerie. Les gendarmes peuvent garder les papiers durant toute la négociation ou bien les donner aux membres du regroupement. Ces derniers notifient au chauffeur son infraction ainsi que la date où il l'a commise. L'argumentation commence alors. Le carnet et la précision du relevé prennent une grande importance, de leur précision ou manque de précision peut dépendre l'acceptation ou non de l'infraction par le contrevenant. La façon d'argumenter et les ressources mises en avant par le chauffeur lors de cette argumentation peuvent aussi faire suspendre l'amende ou la faire monter jusqu'à 24 000 FCFA. Un chauffeur tenace n'aura que 3 000 FCFA. En revanche, un chauffeur arrogant aura 12 000 FCFA. Certains chauffeurs cultivent aussi leurs liens avec les membres de l'équipe maraudage. Cette attitude passe par le ravitaillement ou des arrêts fréquents sans motif apparent, transformant le poste maraudage en un lieu de sociabilité à part entière. Les chauffeurs les plus familiers de la commune connaissent aussi les trajets permettant d'éviter les postes maraudage. Ils empruntent alors des chemins traversant les différents villages bordant la route.

L'infraction peut remonter jusqu'à 2006 et il peut arriver que le véhicule ait changé de chauffeur entre temps. Les membres du regroupement insistent alors sur le fait que c'est d'abord le véhicule qui est en infraction, qu'il importe son chauffeur. Un chauffeur, calme, appartenant au bureau d'un autre regroupement, mettant en avant son amitié avec le président du regroupement de Gandiaye, menaçant d'aller jusqu'au tribunal et contestant la précision avec laquelle a été relevée son infraction, n'aura rien.

L'énoncé justificatif de la lutte contre le maraudage reprend aussi celui de la redistribution ou de la La répression du maraudage résulte de l'association de privilégiés ayant accès à des postes "juteux". Le montant de l'amende varie en fonction de la capacité du contrevenant à adopter les "bonnes manières". L'énoncé justificatif de la lutte contre le maraudage reprend aussi celui de la redistribution ou de la récupération. Les regroupements tirent leurs revenus de leur activité d'embarquement. En n'embarquant pas dans la gare le chauffeur prend aux membres du regroupement ce qui leur revient. L'argent récolté au sein de l'équipe maraudage, censé être redistribué au sein du regroupement, est de plus présenté comme devant participer de l'entraide entre chauffeurs. Les membres de l'équipe maraudage ne jouent pas sur l'ignorance des chauffeurs qu'ils interpellent avec l'aide des policiers, mais sur la manipulation de registres normatifs attachés au secteur du transport, faisant des regroupements les lieux de la redistribution entre chauffeurs.

### L'exception des garages maraboutiques

La défense de ce monopole est rendue encore plus contrastée par l'existence des garages maraboutiques dans la ville de Kaolack ou dans celle de Nioro du Rip. A la suite d'une réunion, au début des années 90<sup>64</sup>, regroupant le gouverneur, des membres du service des mines, des représentants des regroupements ainsi que des représentants de la gendarmerie, l'ouverture de garages concurrents à ceux gérés par les regroupements, a été autorisée. Cette autorisation n'a d'abord concerné qu'une confrérie avant que les autres ne se manifestent et que le nombre de garages ne passe à quatre. Les destinations de ces garages sont avant tout les villes saintes des différentes confréries. Cette brèche ouverte dans le dispositif des regroupements a suscité chez certains transporteurs des tentatives pour ne plus passer par les gares. Pour ces transporteurs les regroupements sont assimilés à des "mafias", et leurs pratiques, aux différentes sorties de la ville, à du "racket" dont les policiers seraient "complices". Ces tentatives ont cependant échoué aussi haut que les transporteurs aient pu remonter.

Dans la pratique, les garages qualifiés de "maraboutiques" sont en fait eux aussi gérés par les regroupements. Suivant des accords différents, d'anciens coxeurs du regroupement, appartenant aux quartiers où se trouve le garage, ou des coxeurs encore en activité travaillant sur les destinations concurrencées par celles de ces nouveaux garages, dirigent les lignes de ces garages. Ils reversent une partie de leurs gains au regroupement auquel ils appartiennent. Le regroupement quand à lui vend aux sociétés maraboutiques exploitant ces garages les carnets de "bons de sortie" nécessaires pour passer les postes maraudage.

---

<sup>64</sup> Les entretiens menés à ce sujet n'ont pas permis de situer plus précisément la date de cette réunion. Le premier garage maraboutique a en revanche commencé à fonctionner en 1993.

Etude de cas 6 : Le garage "maraboutique" de Pinthium Ndong (quartier de Médina Baye, Kaolack)<sup>1</sup>

Le garage Pinthium Ndong possède deux départs et deux arrivées par jour pour Touba. Il a donc une activité largement restreinte comparée aux garages Dakar et Niourou eux aussi dans la ville de Kaolack. Le garage est situé sous un grand arbre au pied duquel sont assis de nombreux vieux. Certains ont des souches de tickets dans la main. Un ticket direct vaut 1 500 FCFA, un ticket indirect (le car passe par Djourbel) vaut 1 000 FCFA.

Le garage existe depuis 1993 et avait au départ deux lignes pour Dakar. A son installation, la société Al Hazar, responsable de la vente des tickets, est passée dans le quartier avec des hauts parleurs pour signifier l'installation du garage à cet emplacement.

L'entreprise et les cars de l'entreprise sont exonérés de taxe municipale mais aussi de celle des regroupements. Cette exonération est justifiée par l'objectif social affiché par la confrérie mouride, qui en a la gestion à travers la société Al Hazar, lors du lancement du garage.

A l'installation, il y a eu des réticences de la part des regroupements. L'emplacement sur lequel se trouve le garage appartient à Serigne Mbassiou. Une fois installée, la société a dû tolérer d'autres véhicules ne lui appartenant pas et sur lesquels les regroupements lèvent les taxes habituelles. Ceux qui viennent ici, en dehors des cars Al Hazar et de leur horaire de départ, sont sous la tutelle de coxeurs du garage Dakar.

L'implantation du garage maraboutique a simplement servi à ouvrir aux regroupements un nouveau point d'embarquement. Face à l'importance croissante des activités des regroupements sur cet emplacement la société Al Hazar envisage de changer de place.

## 2.2 Les sociabilités au sein des postes maraudage

La défense de ce monopole, la fréquentation quotidienne des mêmes lieux et des mêmes personnes sont à l'origine de nombreux échanges entre représentants de l'ordre, représentants des regroupements et usagers. La fréquentation assidue des mêmes lieux par les passagers, les membres du regroupement, les agents de l'Etat donne lieu à la construction de relations pérennes et à des investissements corruptifs. Ces échanges subvertissent la fonction première des postes maraudage et laissent place à des usages alternatifs et parfois paradoxaux de ces derniers.

### Poste maraudage et investissements corruptifs

Ces relations, créées sur le bord de la route, ne dépendent pas de l'influence et des ressources contrastées des regroupements. Elles sont avant tout le fruit des relations personnelles nouées entre les membres de la brigade maraudage et les fonctionnaires de police et de gendarmerie présents. La relative jeunesse des membres de la brigade maraudage du garage Gandiaye confère aux gendarmes plus âgés un ascendant sur ces derniers. Ce même phénomène est tempéré lorsque le policier ou les gendarmes présents sont moins âgés ou que les rapports d'âge s'inversent, comme c'est le cas pour les brigades maraudage du

garage Nioro et Nioro du Rip. Les relations personnelles entre gendarmes, policiers nationaux et membres des regroupements peuvent aussi varier en fonction des services rendus par les membres de l'équipe maraudage aux fonctionnaires qui les accompagnent.

#### Etude de cas 7 : Le poste maraudage du garage Nioro sortie Kahone

Au niveau du poste maraudage de la sortie Kahone, les percepteurs municipaux tournent tous les deux ou trois mois. Leur équipe composée de bénévoles et d'un policier municipal les accompagne. Ensemble, ils tournent sur les différents postes maraudage. Enfin les policiers assurent des gardes de 7h à 13h, de 13h à 20h et de 20h à 7h. Ils sont une équipe de trois policiers différents. Eux aussi tournent sur les différents postes maraudage. Les membres du regroupement alternent leur poste tous les 10 jours. Ceux présents font régulièrement faire du thé par une des commerçantes assises à leurs côtés, aussi la femme d'un des membres de l'équipe maraudage. A cette occasion, l'ensemble des fonctionnaires présents traverse la route et stoppe ses activités pour venir converser, le temps de boire la tasse. La sortie Kahone permet aussi d'accéder à un marché où sont vendus des sacs de charbon de contrebande.

Les policiers nationaux se servent donc des membres du regroupement en poste pour se faire livrer des sacs de charbon destinés à un usage domestique. Les policiers se déplacent en voiture jusqu'au niveau du poste maraudage. Après les salutations, ils donnent aux membres du regroupement présents l'argent nécessaire à l'achat des sacs de charbon<sup>1</sup>. Le policier en faction, aux côtés des membres de la brigade maraudage, peut aussi procéder ainsi.

A cette somme, ils joignent un "laisser passer". Le "laisser passer" prend la forme d'une feuille carrée à petits carreaux pourvue d'un tampon de la police nationale. Cette feuille est principalement destinée au fonctionnaire des Eaux et Forêts. Elle permet à la voiture, à qui les membres de la brigade maraudage vont confier la livraison, de passer les contrôles. Lorsque les sacs sont arrivés, les membres du regroupement appellent les policiers qui viennent ensuite chercher les sacs. Parfois des voitures en attente de passagers peuvent aussi venir du garage chercher les sacs et venir les livrer directement au commissariat.

Les échanges entre représentants de l'administration et représentants des regroupements aux postes maraudage peuvent recouvrir une palette large de services. Dans certains postes maraudage les gendarmes ramènent systématiquement dans leur véhicule de fonction les membres de l'équipe maraudage près de la gare à l'heure de la pause. Dans d'autres, les membres de cette même « famille » partagent leur repas. La proximité des deux corps entraîne aussi des échanges verbaux. Ces derniers sont constitués d'anecdotes concernant le fonctionnement de la brigade ou le monde des chauffeurs, la lutte ou encore la politique. Au bord de la route, les conversations peuvent aussi être alimentées par les situations rencontrées quotidiennement. Membres du regroupement, de la police ou de la gendarmerie se conseillent ou se félicitent mutuellement de la gestion de tel ou tel cas.

Les postes maraudages et leurs usages alternatifs :

Grâce à ses relations, le poste maraudage prend une dimension supplémentaire. Il permet aux membres de la brigade d'intervenir en faveur des chauffeurs lorsque ceux-ci sont arrêtés par les officiers qu'ils côtoient quotidiennement sur le bord de la route. Le jeu des affectations leur permet aussi de se familiariser avec un

grand nombre de représentants de l'ordre et de multiplier les contacts dans des lieux tels que le tribunal, dans le cas de la ville de Kaolack. Il n'est pas rare qu'un policier national en poste à une des sorties de la ville soit ensuite amené à assurer la garde au tribunal un jour d'audience. Ces échanges permettent aux membres du regroupement affectés aux postes maraudage de se tenir au courant des comparutions concernant les chauffeurs. Ils leur permettent aussi d'intervenir en faveur des chauffeurs dans certains cas.

#### Etude de cas 8 : Le poste maraudage du garage Dakar sortie Dakar

La sortie direction Dakar de la ville de Kaolack est contrôlée par une équipe du regroupement du garage Dakar. Cette équipe est généralement composée de deux représentants du regroupement associés à un policier national et un percepneur municipal.

Un minicar est arrêté à hauteur du poste par le policier national. Le minicar s'intègre dans la file de véhicules déjà à l'arrêt. Le policier s'avance au niveau de la portière du conducteur. Il lui demande ses pièces et le conducteur s'exécute. Les passagers à l'intérieur du minicar soupirent. Ils viennent du *luma* de Gandiaye, nous sommes en fin de journée et la route est en mauvais état. Une fois les pièces en sa possession, le policier se dirige vers un autre véhicule immobilisé. Le chauffeur se saisit alors d'une pièce de 500 FCFA posée sur son tableau de bord. L'un des passagers dit au chauffeur de suivre le policier afin de ne pas perdre plus de temps. Le chauffeur lui fait un signe de la main lui disant d'attendre. Il prend la direction opposée à celle du policier et se dirige vers les deux membres du regroupement présents. Ils sont assis à côté du poste de perception municipale et préparent du thé. Le chauffeur les salue et entame la discussion avec eux. Il semble les connaître. Au bout de quelques secondes, le policier revient. Sans dire aucun mot au chauffeur ou aux membres du regroupement, il remet les papiers confisqués au conducteur. Le conducteur remonte alors dans le véhicule et repose la pièce de 500 FCFA à l'endroit où il l'avait prise. Il continue ensuite son chemin à l'intérieur de la ville de Kaolack.

Du point de vue des passagers, la lutte contre le maraudage et la présence des équipes maraudage le long de la route, ont des effets ambivalents. Dans le cas précédent, l'équipe maraudage permet de fluidifier le trafic. Cependant, pour le passager en cours de route, les débats liés à la reconnaissance de l'infraction de maraudage peuvent aussi représenter plusieurs dizaines de minutes d'attente. Bien que leur fonction première soit de lutter contre tout embarquement de passagers en dehors des gares routières, les postes maraudage peuvent aussi représenter des plateformes d'embarquement de passagers. Les postes maraudage se situent à la sortie des communes où se trouvent les gares auxquelles ils sont rattachés. Ce sont aussi ces endroits que les clients les mieux renseignés choisissent pour embarquer. A la sortie des villes, les possibilités de négociation avec l'apprenti sont plus importantes. Lorsque le véhicule n'est pas encore plein, l'apprenti préfère en effet prendre un client plutôt que d'effectuer le trajet en partie vide. Le poste maraudage apparaît paradoxalement être le meilleur endroit pour marauder. Ces lieux d'embarquement ne font de plus pas appel aux coxeurs. Dans ce contexte, le prix du mandat versé à ces derniers peut être retiré du prix du billet payé par le passager. Certaines habitations sont de plus parfois éloignées des gares. La présence des postes maraudage évite donc à certains passagers de longs trajets à pied ou en charrette jusqu'à la gare. Les passagers attendent alors aux côtés des membres du regroupement. Les membres de la brigade maraudage les informent sur les véhicules pouvant les transporter. On retrouve aussi aux abords des postes maraudage de nombreux hommes en uniforme, parmi lesquels on trouve des pompiers, des militaires, des membres de l'administration pénitentiaire ou encore des vigiles privés. C'est alors le policier national ou le gendarme qui prend à sa charge de leur trouver un véhicule pouvant les transporter gratuitement. Ce transport s'effectue rarement grâce à des véhicules de

transport en commun. Il s'effectue en priorité par le biais des camions de transport de marchandises, principale cible des représentants de l'ordre au niveau des postes maraudage.

### 3 La gestion de la sécurité sur la route et dans les gares

La lutte contre le maraudage et la défense du monopole des regroupements sur l'embarquement des passagers ne sont pas les seuls moments où forces de l'ordre et représentants des chauffeurs s'associent. Le second motif d'association entre regroupements et forces de l'ordre est la gestion des conflits engendrés par le fonctionnement des gares routières et la circulation des chauffeurs. Cette association est légitimée par les statuts produits par les regroupements ainsi que les relations personnelles entretenues par les membres du bureau exécutif avec les représentants de l'administration. L'insertion des regroupements dans "la chaîne de corruption dans les transports et ses mécanismes<sup>65</sup>" s'effectue avant tout par le biais de "l'intervention".

#### 3.1 Le maintien de l'ordre sur la route et dans les gares

En matière de sécurité, les règles de gestion des gares semblent s'élaborer par le biais de "l'intervention". Cette dernière fait intervenir un membre du regroupement et/ou un membre de l'administration concernée. L'intervention est le fait des membres du bureau mais peut se faire à la demande des représentants des forces de l'ordre, des coxieurs, des chauffeurs, des passagers, des marchands ou spontanément. Bien qu'elle puisse dans certains cas engager un échange d'argent, l'intervention n'est pas considérée comme un acte de corruption par les membres du regroupement. L'intervention vise avant tout à résoudre l'ensemble des "situations" pouvant émerger sur la route ou dans les garages à un niveau infra-judiciaire<sup>66</sup>. C'est principalement sur ce critère qu'une intervention est jugée réussie ou non.

---

<sup>65</sup> Bako-Arifari, (N.), "« Ce n'est pas les papiers qu'on mange ! » : La corruption dans les transports, la douane et les corps de contrôle", in Blundo, (G.), Olivier de Sardan, (J.-P.), *Etat et corruption en Afrique de l'Ouest*, Op. Cit., pp.195.

<sup>66</sup> Cette capacité à éviter la judiciarisation des conflits est aussi ce qui différencie un bon policier affecté dans la gare d'un mauvais pour les membres du regroupement.

Etude de cas 9 : L'intervention du secrétaire général du regroupement du garage  
Dakar

Nous sommes dans le poste de perception du garage Dakar. Sont présents, un percepteur municipal, le responsable des inscriptions du garage, son adjoint, une femme responsable d'une tontine regroupant l'ensemble des acteurs du garage, le policier national affecté au garage, quelques chauffeurs et le secrétaire général du garage.

Deux hommes interpellent les personnes présentes dans le local par la fenêtre. Il s'agit de deux clients en provenance de Ziguinchor et se dirigeant vers Dakar. Ils sont très énervés. Ils demandent à voir le chef du garage. C'est un gendarme qui les a orientés vers ce local situé à l'entrée de la gare. Leur chauffeur veut les "transborder" d'un minicar à un bus.

Les passagers ne sont pas d'accord. Continuer le trajet en bus va leur faire perdre du temps, les bus mettent plus de temps à se remplir. Ce changement va multiplier les arrêts. De plus, le prix d'un trajet en bus est moins cher qu'un trajet en minicar. Eux ont payés pour un trajet en minicar. Le secrétaire général s'avance, il se présente comme le président du garage. Le ton est monté durant l'explication et le secrétaire général prend une voix plus grave qu'à son habitude. "Je ne suis pas un bambin moi !". re. A l'arrivée du transporteur, la situation semble être réglée.

Le reste des passagers, le chauffeur et son apprenti remontent dans le minicar tandis que le transporteur est monté dans le bus vide. Le secrétaire général s'écarte, une voiture l'attend au bord de la route. Il doit se rendre à la division régionale des transports terrestres à quelques centaines de mètres du garage. Au-delà de cette situation, les passagers critiquent l'attitude des chauffeurs et la façon dont sont traités les passagers en général. Le secrétaire général décide de sortir du bureau et d'aller voir à l'entrée de la gare, au bord de la route là où se trouve le reste des passagers et le chauffeur. « Après tout le client est roi » dit-il en s'adressant au reste des personnes restées dans le poste. Autour du car, la foule de passagers entoure le chauffeur. Le secrétaire général s'interpose. Ce geste est interprété par les passagers comme un soutien au chauffeur. Les passagers sont sceptiques sur l'impartialité du secrétaire général.

Le ton monte une deuxième fois. Le groupe compact se fragmente et des discussions animées s'engagent partout autour des véhicules. Le secrétaire général réalise un véritable exercice de séduction à l'égard de la foule de passagers mais glisse quelques mots et quelques regards au chauffeur mis en difficulté. Il fait rire les passagers et joue sur son statut d'ainé avant de s'écarter un instant avec le chauffeur. Le chauffeur passe alors un appel au chauffeur titulaire puis au transporteur propriétaire du véhicule. Ce dernier arrive quelques minutes plus tard. Une partie des passagers est montée dans le minicar et ne veut plus en descendre.

Ce qui est valable pour les transbordements, dans cet exemple, est aussi valable pour les "situations" provoquées par le manque de monnaie. Le manque de monnaie est à l'origine de beaucoup de conflits entre passagers et coxeurs au niveau des espaces d'embarquement réservés aux voitures 7 places<sup>67</sup>. Lorsqu'il ne dispose pas de la monnaie, le coxeur demande systématiquement au passager de la faire lui-même. Bien que les coxeurs soient considérés comme les principaux responsables de cette situation, la perte de temps importante qu'elle engendre peut pousser certains chauffeurs ou certains passagers à avoir sur eux de la

<sup>67</sup> Les coxeurs n'encaissent leur argent directement auprès des clients que dans le cadre des embarquements des voitures sept places. Pour les autres véhicules, le coxeur et son équipe bénéficient d'une avance sur le trajet et l'apprenti collecte les "passes" (ticket) auprès des passagers une fois le véhicule en marche.

monnaie pour régler eux mêmes ces conflits<sup>68</sup>. Cette disposition permet aux clients d'éviter les retards et au chauffeur d'effectuer plus rapidement sa course et ainsi multiplier le nombre de courses effectuées dans la journée. Lorsque le client refuse de faire la monnaie, le coxeur peut alors lui dire de sortir de la voiture et y faire entrer à sa place un passager disposant du compte exact. Au niveau de la ligne, le chauffeur est dépossédé de sa voiture. C'est le coxeur qui en a le contrôle et qui a autorité sur les passagers. Le manque de monnaie peut aussi servir de prétexte pour voler le passager en ne lui rendant qu'une partie de sa monnaie.

Cet ensemble de situations extrêmement courantes débouche sur des conflits parfois violents et pouvant nécessiter des interventions sur le même modèle que celle du secrétaire général dans les cas de transbordement. D'autres situations faisant intervenir directement les chauffeurs peuvent se créer au niveau des lignes. Les chauffeurs peuvent être amenés à passer plusieurs nuits dans la gare. Pour éviter qu'un véhicule ne soit inscrit au départ dans plusieurs garages à la fois, un "rappel" est effectué tous les matins. Ce "rappel" est effectué au niveau de chaque ligne. Les conditions de ce rappel peuvent faire l'objet d'interprétations diverses, sources de conflits engageant eux aussi une intervention. Enfin, le partage des gains effectué par les coxeurs d'une même ligne en fin de journée est aussi source de conflits pouvant même parfois aller jusqu'au meurtre. Autour des lignes gravitent les passagers, les marchands ambulants, les talibés, les chauffeurs, les coxeurs et les *rogojeeru*. Ce sont les *rogojeeru* et les coxeurs qui sont responsables de l'embarquement des passagers et de leurs bagages. Au moment de l'embarquement, l'un des coxeurs de l'équipe responsable de la ligne encaisse un pourcentage de la somme payée par les passagers au chauffeur. Les *rogojeeru* encaissent un pourcentage plus faible et peuvent bénéficier d'un paiement supplémentaire de la part du chauffeur et de l'apprenti alors qu'ils accomplissent un travail semblable à celui des coxeurs. Cette situation crée un climat de tension entre les coxeurs titulaires de la ligne et les *rogojeeru*. Le coxeur responsable de l'encaissement au niveau de la ligne peut aussi parfois s'octroyer des sommes plus importantes et cette situation est source de tension au sein du groupe des coxeurs. A cela vient s'ajouter le problème de la présence. Certains coxeurs n'effectuent pas leur journée entièrement et peuvent n'arriver que pour le partage en fin de journée.

---

<sup>68</sup> Il s'agit de chauffeurs âgés ou de passagers empruntant de façon quotidienne certaines lignes.

### Etude de cas 10 : Le partage des gains au garage Gandiaye

Au garage de la municipalité de Gandiaye les membres du regroupement sont rémunérés journalièrement au même titre que les coxeurs. A 18h l'ensemble des coxeurs se rassemblent autour du bureau du regroupement. Les *rogojeeru* sont à l'opposé du garage. Sur la table du bureau deux calculettes sont posées. Au milieu, toutes les souches de tickets vendus sont présentes. L'adjoint calcule une première fois les résultats de la journée, puis le chef de garage reprend les calculs. Le calcul des sommes attribuées à chacun est compliqué par l'octroi de crédit au cours de la journée aux différents membres du regroupement pour boire ou subvenir aux dépenses quotidiennes. Certains veulent attendre le secrétaire général mais l'adjoint assure que la présence du vice-président et du chef de garage adjoint est suffisante. Le chef de garage revient à ce moment précis de Dakar où il est allé faire plastifier des photographies.

Dans la petite gare, tout le monde regarde le bureau du regroupement. Le percepteur municipal est parti. On compte les souches des différentes lignes. Le secrétaire général arrive avec des tickets dans la main au moment du comptage. Quelqu'un le prend à parti et il a l'air gêné. Personne ne sait jamais où il est durant la journée. Des liasses de billets s'échangent. L'un des coxeurs est arrivé en retard, on lui a cependant permis de travailler grâce à l'appui du secrétaire général. Le ton monte à propos de la rémunération du chef de garage. Il est violemment pris à partie par un autre coxeur. Ce dernier lui reproche d'avoir été absent toute la journée et de n'arriver qu'à l'heure du partage. Les personnes présentes hésitent à appeler le président pour trancher.

Après le partage collectif, à l'écart, le coxeur arrivé en retard donne une liasse de billets au secrétaire général. La plupart des protagonistes se retrouvent ensuite au niveau du marché chez une gargotière pour prendre le café. L'ambiance est conviviale malgré ce qu'il vient de se passer. Cependant, le chef de garage n'est plus là.

Les regroupements n'ont pas uniquement à leur charge la gestion des conflits inhérents au fonctionnement des gares. Ils "interviennent" aussi face aux "harcèlements policiers" dont sont victimes les chauffeurs. Les postes maraudage, les bureaux des regroupements ou encore les bureaux de perception prennent alors l'allure de véritables annexes de la division régionale des transports ou du commissariat. Les chauffeurs y défilent et obtiennent des documents officiels contre rémunération, devenant par là même des "professionnels de la corruption". Lorsqu'un chauffeur s'est fait confisquer son permis, il peut demander une attestation. L'attestation peut lui permettre de continuer à exercer son métier avant qu'il ne récupère son permis. Beaucoup de chauffeurs préfèrent cependant rouler avec cette attestation plutôt qu'avec leur permis pour éviter de se le faire confisquer. Une attestation a une durée de vie limitée et doit être renouvelée<sup>69</sup>. Le commerce des attestations ne concerne pas que les membres du regroupement. Les policiers en faction aux postes de maraudage ou dans les bureaux d'inscription peuvent aussi en fournir. Aux attestations viennent aussi s'ajouter des certificats d'embauche, le passage des permis pour les apprentis<sup>70</sup>, des renouvellements de permis et de cartes grises ou des mutations lors de l'achat d'un nouveau véhicule.

<sup>69</sup> Le prix d'une telle attestation est d'environ 2000FCFA. Un membre du bureau exécutif spécialisé dans ces pratiques peut en faire jusqu'à une dizaine en deux heures de temps.

<sup>70</sup> Le permis coûte 3500FCFA pour les apprentis. Il permet aux membres du regroupement de se faire une clientèle parmi les chauffeurs.

### Etude de cas 11 : Un matin d'une administration du transport 1

Le secrétaire général du garage Dakar doit se rendre à la division régionale du transport. Un chauffeur l'a sollicité pour régler un problème de permis. Une fois en possession des documents il emprunte une voiture 7 places à un chauffeur, ayant lui aussi besoin de se rendre à la division régionale des transports. Avant cela il passe chez un commerçant pour prendre de la nourriture à emporter. Le temps de manger rapidement dans le véhicule, les places vides ont trouvé des occupants. Nous sommes sept dans la voiture. Nous sortons du garage.

La division régionale des transports est à moins d'un kilomètre du garage, proche du centre ville. Une longue ligne droite goudronnée y mène depuis le garage. Le trajet dure à peine cinq minutes. L'ensemble des passagers sort de la voiture et entre dans la cours du bâtiment abritant l'administration. Nous croisons l'un des vice-présidents du garage Niore. Plus loin assis sur un banc le responsable des inscriptions, aussi ancien secrétaire général du regroupement, discute avec ce qui semble être un particulier. Ils échangent d'importantes sommes d'argent. Un peu plus tard le représentant régional de la branche transport de la CNTS s'engouffre à son tour dans le couloir menant à un bureau.

Dans la salle d'attente deux membres du regroupement attendent leur tour pour passer dans le bureau. Ils échangent quelques mots avec un chauffeur qui est là. A l'approche de leur tour ils s'éloignent de la salle d'attente. L'un d'eux sort une liasse de billets et la met dans un morceau de papier plié avant de la remettre dans sa poche. Les deux membres du regroupement vont ensuite dans le bureau et ressortent quelques secondes plus tard.

### 3.2 « L'intervention » et sa légitimation

Cette capacité des membres du bureau à intervenir est le fruit de leur statut et de leur trajectoire personnelle. C'est d'ailleurs bien souvent leur trajectoire personnelle qui détermine l'obtention de leur statut. Leur titre au sein du garage leur offre une reconnaissance auprès des différentes administrations chargées de la mise en œuvre de la politique de transport tandis que leur trajectoire leur a permis d'en rencontrer la plupart des membres. On peut alors distinguer deux registres dans l'intervention. Un premier registre légaliste accompagne un second, charismatique.

#### Le registre légaliste de l'intervention

Dans ce premier mode de justification, les membres du regroupement insistent sur leur insertion au sein des différentes instances locales voire nationales concernées par l'organisation des transports. Les membres du bureau exécutif sont adoubés par les autorités et à ce titre habilités à dialoguer avec elles et à faire respecter l'ordre. Les documents produits par les regroupements et les nominations qu'ils entérinent jouent ici un rôle important. A la suite de l'assemblée générale, l'ensemble des documents du regroupement est déposé à la municipalité, à la gouvernance, à la préfecture ou la sous-préfecture, chez le procureur de la République, le commissaire central, le chef de la division régionale des transports terrestres et enfin chez le commandant de la compagnie de gendarmerie. Le chef de garage est ainsi le référent pour tous les

incidents se déroulant au niveau des lignes d'embarquement. Ces dépôts sont aussi l'occasion d'un premier contact avec les différentes autorités chargées de la mise en œuvre de la politique de transport<sup>71</sup>. Ces désignations permettent aux autorités mais aussi aux acteurs du garage de distinguer parmi les membres du regroupement ceux responsables des interventions. Pour le président du garage Nioro, c'est donc tout simplement son statut qui lui permet d'intervenir.

"L'agent, il sait que vraiment je suis un président régional. Il sait qu'il y a du monde derrière moi. Et vraiment je suis sollicité parce que si un de mes chauffeurs a un problème à Thiès ou à St Louis, je me trouverais dans l'obligation de téléphoner au président du regroupement de Thiès ou de St Louis pour lui demander. Ce n'est pas de l'argent mais c'est seulement à partir de là qu'il va appeler pour récupérer les pièces, me les envoyer par courrier. Donc c'est la même chose ici. Parfois ce sont d'autres regroupements qui demandent. Moi ici à Kaolack je suis obligé d'aller au tribunal, à la gendarmerie, à la police, à la douane, pour que vraiment je demande l'information pour que je leur envoie leur pièce. Comme je le fais ici pour eux, ils doivent le faire là-bas pour moi. La popularité, le titre de président on doit pouvoir, à partir de ce titre, savoir que parmi nous Pape Ndour, c'est un Pape Ndour qui regroupe les regroupements."<sup>72</sup>

Au-delà du statut, cet extrait d'entretien montre comment la structuration en réseaux des regroupements, sur l'ensemble du territoire sénégalais, leur permet d'intervenir dans l'ensemble du pays. Pour intervenir, le président du garage Nioro compte sur son statut de président régional des regroupements et sur le fait qu'il s'insère dans un réseau plus vaste. Aux simples titres s'ajoutent des sièges au sein de commissions rassemblant des représentants de la gendarmerie, de la police nationale, des représentants syndicaux, de la municipalité et membres du regroupement. Ces lieux font partie des endroits où se nouent des relations interpersonnelles et où s'élaborent les règles de gestion des gares. C'est au sein de ces commissions, durant sa carrière à la division des travaux publics puis à la division des transports terrestres que le directeur actuel des transports terrestres a pu nouer des relations étroites avec l'ensemble des chefs de garage du Sénégal. Ces postes ne sont pas réservés aux membres des bureaux exécutifs, certains chauffeurs expérimentés peuvent eux aussi y siéger après avis du regroupement.

"Avant, j'étais membre d'une commission du service des mines. Quotidiennement, j'assistais les membres du regroupement, comparé à Bamba qui était presque inexistant. J'ai été membre d'une commission pendant presque 10 ans uniquement pour assister, régler les membres du regroupement, même actuellement par les connaissances et mes relations j'arrive encore à arranger pas mal de monde.

### **Vous avez parlé d'intervention, qu'entendez-vous par là ?**

Intervention ce n'est rien d'autre qu'aller intercéder en faveur d'un membre du regroupement qui est victime d'un accident mortel ou pas pour que ce dernier puisse retrouver son travail car en cas de sanction lourde il va souffrir<sup>73</sup>."

Les principales commissions sont celles de retraits et de restitutions des permis de conduire et la commission disciplinaire, pour les cas de surnombre d'infractions de conduite sans permis ou sans

---

<sup>71</sup> Lorsque ces mêmes autorités n'ont pas participé à la désignation du président ou à l'assemblée générale.

<sup>72</sup> Entretien P. S., président du Garage Nioro, Kaolack, 05/04/11.

<sup>73</sup> Entretien O. N., chauffeur sur la ligne Fatick Kaolack, Keur Alpha, 07/05/11.

assurance. Lors de l'arrestation, l'agent de police remet une attestation au chauffeur qui doit se présenter au service des mines. Il doit prendre rendez-vous pour savoir la date de son passage devant la commission. Sans "connaissances" il est courant d'obtenir une date de passage où la commission ne se réunit pas, prolongeant ainsi l'attente du chauffeur. Les audiences sont bimensuelles. Le candidat doit être à 8h au service des mines. Sont présents un représentant de la gendarmerie, un policier national, une délégation des chauffeurs, un responsable des travaux publics, le chef de la division régionale des transports, un membre du service des mines, un représentant des syndicats. Le regroupement demande à ceux qui siègent la clémence et fait part des cas de ses "protégés". Auparavant, tous les permis étaient restitués au sein de la commission transports terrestres excepté en cas d'accident mortel. Aujourd'hui même les chauffeurs n'ayant causé que des dégâts matériels passent au tribunal. Ces modifications ont rencontré l'hostilité des chauffeurs et des fonctionnaires de la division régionale des transports. Le tribunal est jugé moins compétent pour résoudre ces problèmes. La division régionale des transports et le service des mines où se réglait avant ces conflits sont de plus les seules autorités aptes à délivrer ou retirer les permis. Les décisions prises au tribunal ne sont souvent pas transmises à la division et donc rarement appliquées. Les interventions sont aussi possibles au tribunal. Les regroupements de Dakar et de Nioro assistent les chauffeurs jugés au tribunal de Kaolack appartenant à leur regroupement ou à d'autres. Le jour des audiences (le vendredi et le mercredi), les présidents des deux garages ou leur représentant assistent aux différents procès des chauffeurs. Cette assistance peut aller jusqu'au paiement d'avocat.

"Le chien du président, c'est le président" :

"Souvent le procureur ou le Président du tribunal ou le greffier en chef doit recevoir du courrier mobilier pour le tribunal. Alors il est avisé par téléphone que le courrier part de Dakar au ministère. Je sais que l'Etat jamais il ne vous donnera le courrier sans le transport, mais ils préfèrent souvent prendre l'argent du transport, mettre dans leur poche et dire au regroupement alors messieurs j'ai besoin d'un véhicule qui aille là-bas au ministère me prendre deux trois tables pour ramener à Kaolack. Après s'il y a une intervention à faire, un chauffeur qui a tué une personne, il le fera. Il y a une coordination des forces. Pourquoi ? Parce que ce sont tous des responsables<sup>74</sup>"

Les documents et les nominations seules ne désignent pas les membres capables d'intervenir. Les interventions sont aussi le fruit de relations tissées sur la route tout au long de la carrière des chauffeurs<sup>75</sup>. L'on met alors en avant les capacités personnelles, le charisme, pour justifier de sa capacité à intervenir. Ces relations peuvent se nouer par le biais de la livraison de courriers, de meubles et même parfois de prisonniers pour le compte de l'administration, comme le souligne cet extrait d'entretien. Ces relations permettent aux membres du regroupement de bénéficier de l'inanité des hiérarchies formelles au sein de l'administration et des petits services qui y sont associés<sup>76</sup>.

Par le biais du courrier les membres du regroupement peuvent entrer en contact avec un éventail large de subalternes dans l'administration. Les particuliers et les différentes administrations utilisent en effet les

---

<sup>74</sup> Entretien A. D., percepteur pour le regroupement du garage Dakar, Kaolack , 08/04/11

<sup>75</sup> Notamment au sein des postes maraudage.

<sup>76</sup> Blundo, (G.), « Négociant l'Etat au quotidien : agent d'affaires, courtier et rabatteurs dans les interstices de l'administration sénégalaise », *Autrepart*, 20, 2001, pp.75-90.

garages et les réseaux des regroupements pour faire circuler leurs courriers. Le prix de ce service correspond à celui d'un passager. Ce prix peut cependant être négocié. Dans le cas mentionné plus haut, il n'engage même aucun échange d'argent. Ce rôle avantage tout particulièrement le garage Dakar, en lien direct avec la capitale et le garage Pompiers. Le courrier est remis à un membre du bureau ou directement à un des coxeurs de la ligne sur laquelle il doit voyager. Le membre du bureau ou le coxeur remet ensuite le courrier à un chauffeur de confiance. Le choix du chauffeur s'effectue en fonction des affinités mais aussi de l'urgence du pli. Beaucoup de chauffeurs sont à la recherche de ce type d'occasion pour étendre leur réseau et ainsi pouvoir eux aussi pratiquer des interventions. Une fois arrivé à destination, le chauffeur peut emmener lui-même le courrier au fonctionnaire concerné. Il peut aussi, en fonction des instructions qui lui ont été données au départ, le remettre à un membre du regroupement de la gare d'arrivée. Ce dernier le confie alors à un second chauffeur urbain, pour qu'il aille le déposer dans l'administration concernée. Parfois, un membre de l'administration est envoyé directement à la gare pour réceptionner le courrier ou le colis dans les locaux du regroupement. Ce système est préféré à celui de la poste. La poste a mauvaise réputation et passer par le garage offre de meilleures garanties en termes de rapidité. Il permet en effet de se constituer un réseau au sein de l'administration. Au sein du garage Dakar, l'ancien secrétaire général s'est vu retirer ses anciennes attributions. Ce n'est plus lui qui est officiellement en charge des interventions. En revanche, il a insisté pour garder le courrier. Cette activité lui permet de continuer d'intervenir et de conserver un statut important malgré le fait qu'il ait été écarté de la gestion du garage par le nouveau bureau. Au-delà de ce service, le parcours personnel des chauffeurs et leurs qualités propres peuvent ainsi leur permettre de prétendre effectuer des interventions.

## Etude de cas 12 : Parcours personnel du responsable des inscriptions au garage Dakar

Je suis né à Dakar à la Médina même, le 23 décembre 1955. J'ai fait mes études à Dakar, primaire puis la sixième. Je voulais faire des trucs commerciaux. On m'avait inscrit dans un centre privé pour apprendre le commerce, les carrières qui se trouvaient, se trouvaient à Castor. Après ma première année un de mes parents avait une station d'essence. Il m'avait poussé à faire la pratique en même temps comme je faisais des cours du soir. C'est à travers la station que j'ai eu des rapports avec les chauffeurs. J'ai commencé à m'intéresser aux conducteurs parce qu'après 6 ans d'expérience j'en avais marre alors je suis allé retrouver des amis qui faisaient du transit à l'aéroport de Dakar. En 1978, j'ai commencé à faire le particulier en transitaire à l'aéroport de Dakar. A ma deuxième année, j'ai été rappelé par les autorités qui s'occupent de la sécurité de l'aéroport de Dakar. Ils m'ont dit que ma présence ne devait pas se faire à l'aéroport parce que je travaillais pour mon compte privé alors qu'il y avait des sociétés de transit qui existaient là bas. J'étais au tribunal, on m'avait interdit la présence à l'aéroport. Donc ce métier là je ne pouvais plus l'exercer. Alors j'ai fait la maçonnerie avec une entreprise nommée le GATP de Papa ... (inaudible), un des plus grands entrepreneurs de Dakar. J'avais comme ambition de faire des cours théoriques, ingénierie, conducteur de travaux. J'avais pour ambition de connaître. La première année j'étais en retard, la seconde année je n'étais pas inscrit alors je me suis dit que cela ne faisait que me retarder. Un de mes frères avait un véhicule, c'était un conducteur. Il m'a proposé de l'aider à payer son crédit. C'était à Thiaroye. Chaque matin je quittais Thiaroye pour aller à Kaolack. Auparavant c'était un travail terrible parce que les routes étaient mauvaises. Ce n'était pas du temps d'Abdoulaye Wade où les routes étaient bien faites. Après 6 ans de travail, j'ai eu des problèmes avec mon frère. Je fréquentais une femme ici à Kaolack. Vous savez les Boulas c'est des castes alors ma famille ne voulait plus que je fréquente cette fille. Je lui ai dit que j'étais majeur et vacciné. Ils savaient que moi j'étais apprécié de tous. C'est à dire qu'à chaque fois qu'il y avait des contrôles routiers je prenais l'argent et je m'expliquais avec les forces de sécurité. Moi je ne suis pas comme tous les autres, des fois je revendiquais mes droits, je disais ce qui n'allait pas, alors c'était ma façon d'être. Je suis un peu révolté quand je vois quelque chose qui n'est pas normal, je me révolte.

Plus loin...

J'ai des relations un peu partout. Je suis dans ce regroupement parce que j'étais là avant leur avènement. J'étais avec P. N.<sup>1</sup>. J'ai travaillé avec lui pendant 9 ans. Secrétaire général, c'était moi et lui qui existait comme bureau. Je faisais les relations avec les administrations et les inscriptions parce qu'il savait que je suis apprécié de tous. Toute autorité qui est dans cette région, j'ai eu à la contacter et à faire sa connaissance. Ça, c'est le courrier de la police. Moi je suis un civil. Comment est-ce que le commissariat peut remettre un pli officiel et le remettre à un civil? C'est de par mes relations. C'est souvent des relations que j'ai eues avec des gens qui me recommandent à d'autres et puis à d'autres.

### **Des parents ?**

Non ce ne sont pas des histoires de parents... Cela fait plus de trente ans que je suis à Kaolack et que je vis cette vie. Le matin, chaque matin je passe au tribunal pour ramasser le courrier, me documenter pour savoir est-ce qu'il y a des chauffeurs qui ont eu des accidents ou qui ont été déférés. Est-ce qu'il y a des cas spéciaux pour les procureurs ou les magistrats qui veulent envoyer du courrier vers une autre destination. Après, je passe à la police pour savoir s'il y a du courrier ou si quelqu'un doit en recevoir. Je continue et je passe au service des mines. J'ai des papiers à faire parce que moi je fais la mutation, je peux changer les pièces de véhicules, c'est à dire des pièces qui sont perdues, comme une carte grise, vous savez. Tout ça je me suis documenté pour le savoir. Je passe par la procédure, partout où je vais, je demande quelle est la procédure. Il y a eu même des receveurs des domaines et impôts qui ont eu à passer à Kaolack et qui me recevaient à des heures pour me documenter. Je prenais mon temps pour ça. L'imposition là, c'est pour quoi et comment on peut faire si l'on est en retard? Tout cela là, ça prend sur mon travail parce que je suis sollicité. Comment est ce que je peux représenter ce que je représente et ne pas savoir. Je pose des questions à n'importe qui quand je suis en face de vous pour connaître. Ma philosophie c'est de chercher à connaître de jour en jour. Connaître davantage, une quête perpétuelle. Ma dernière seconde de la vie, je connais mais je ne connais pas encore. Je vais rechercher encore<sup>1</sup>.

L'importance du parcours personnel et des relations nouées tout au long d'une carrière amène aussi parfois les regroupements à embaucher d'anciens fonctionnaires de police. Le fonctionnaire conserve ses attributs une fois à la retraite. Il conserve une autorité mais aussi des relations au sein du commissariat lui permettant lui aussi d'intervenir. Il dispose de plus d'une maîtrise des différents règlements importante dans les pratiques de médiation auprès de l'administration. A ces relations viennent se superposer celles nouées avec les membres du regroupement et les chauffeurs. Un policier en poste à la gare routière pendant plusieurs dizaines d'années, et dont le travail est apprécié par les membres du bureau et les chauffeurs, a ainsi de plus fortes chances d'intégrer le regroupement à sa retraite<sup>77</sup>. Policiers ou plus rarement anciens contractuels de la municipalité sont donc susceptibles d'importer leur savoir faire au sein du regroupement.

### Partie 3 : Les regroupements "conteneurs d'électeurs" Factionnalisme et service public

Les "interventions" sont perçues par certains passagers comme étant à l'origine d'un sentiment d'impunité chez les chauffeurs. Elles leur permettent en effet de circuler avec des véhicules en mauvais état lorsqu'elles concernent le contrôle technique à la division régionale des transports. Elles permettent aussi aux chauffeurs de conserver leur permis ou son équivalent dans n'importe quelle situation. Bien qu'elles n'engagent pas obligatoirement un échange d'argent, une simple présence physique peut représenter un acte de corruption.

Dans la pratique, les interventions obéissent cependant à une éthique. Elles ne sont pas systématiques et peuvent s'accompagner de sanctions à l'échelle des regroupements. L'intervention ne se fait pas sans limite et relève de normes admises aussi bien chez les chauffeurs que chez les membres du regroupement rencontrés. Les insultes ou comportements violents à l'égard des agents de la police ou de la gendarmerie ne peuvent être résolus par une intervention. L'obtention d'une attestation est refusée si l'on ne possède pas de permis. Une fois l'intermédiation auprès de la police effectuée, le membre du regroupement sermonne bien souvent le contrevenant. L'intervention ne procède pas non plus d'un simple réflexe corporatiste. Elle concerne les différents acteurs de la gare, au premier rang desquels on trouve les passagers. Durant l'intervention, le responsable recherche avant tout l'impartialité, il cherche à évaluer les torts et prononce un verdict perçu comme juste par les différents acteurs<sup>78</sup>. La mise en avant de la recherche de la justice, de l'impartialité, d'une éthique dans la façon d'intervenir vient renforcer la rhétorique "sociale" des regroupements.

Cette troisième partie propose donc de renseigner les voies par lesquelles les regroupements sont amenés à produire un service de qualité mais aussi les limites de ce service à travers l'analyse des relations entre les membres du bureau exécutif et leur "base". En addition au corpus habituel d'entretiens et d'observations, la

---

<sup>77</sup> C'est le cas au sein du garage Dakar.

<sup>78</sup> Au garage Dakar, le poste de perception est souvent sollicité lors des conflits émergeant au niveau des lignes. Ces occupants le surnomment le "tribunal".

rédaction de cette partie s'est appuyée sur l'analyse de deux séquences. La première a été la visite de la ministre des transports dans les garages Niore et Dakar dans la ville de Kaolack. La seconde a été la rentrée politique d'Ousmane Kane, conseiller juridique du président Wade, dans la commune de Gandiaye. La relation entre les bureaux exécutifs des regroupements et leur base se noue autour de la fonction sociale du regroupement et du *ndimbal*. L'expression *ndimbal* peut se traduire par "aide" ou "assistance" et est souvent directement remplacée, dans la bouche des membres du regroupement, par "social". L'expression n'est pas propre au milieu du transport. Les regroupements l'utilisent pour caractériser leurs actions au profit de la communauté des chauffeurs et plus largement pour l'ensemble de la gare et de la ville. C'est invariablement sur cette activité que les membres du regroupement commencent par insister lorsqu'ils présentent leur association. Les "dépenses sociales du regroupement" constituent le poste de dépenses le plus important des regroupements et aussi le plus débattu. Ces débats illustrent bien le flou et la flexibilité de la signification de la notion de "social" et de sa répartition parmi les chauffeurs. Derrière la rhétorique de la défense de l'intérêt général se dissimulent l'entretien des "clans" et des allégeances et un service à plusieurs vitesses expliquant les avis partagés sur la nature et le rôle des regroupements.

#### 4 La rhétorique sociale des regroupements

Le factionnalisme au sein des gares n'a pas pour base les liens familiaux et les membres du bureau exécutif développent un discours sur l'utilité sociale des regroupements allant au delà de la simple entraide corporatiste. La délivrance et la qualité des services rendus par ces associations dépendent avant tout des affinités nouées au quotidien entre les différents acteurs fréquentant la gare, sans exception. Ces rapports permettent aux chauffeurs à la tête des regroupements d'effectuer, en complément de leur activité de courtage administratif, un courtage politique. Cette activité les rend par là même dépendants de leur "base". C'est cette relation qui détermine la qualité du service rendu au sein des gares routières.

##### 4.1 La fonction sociale du regroupement

Les dépenses sociales du regroupement sont le poste de dépenses le plus important du regroupement. La fonction sociale des regroupements concerne l'ensemble des catégories d'acteurs de la gare, elle sert avant tout à l'entretien de clans et d'allégeances allant au delà de la corporation des chauffeurs.

##### Les regroupements au service de toutes les catégories d'acteurs de la gare

Au sein des gares, le bureau des inscriptions est aussi le lieu où sont conservés les bagages perdus des passagers et des marchands. Le prix des bagages est négocié au moment de l'embarquement. Le prix dépend du volume des bagages. Il peut parfois excéder le prix du trajet pour le passager. Le prix des bagages est payé au chauffeur par l'intermédiaire de l'apprenti ou du coxeur et de ses rogojeeru. Bien souvent la précipitation des apprentis lors du débarquement ou de l'embarquement sur le bord de la route provoque des pertes de bagages. Les membres du bureau interviennent donc pour les retrouver en mettant

à disposition des passagers leur connaissance du parc automobile fréquentant la région. La scène revêt alors systématiquement la même allure.

### Etude de cas 13 : La perte de bagage

Nous sommes dans le poste de perception municipale du garage Gandiaye. Le poste fait aussi office d'annexe des bureaux du regroupement et de poste d'inscription. Le chef du garage, le responsable des inscriptions, quelques chauffeurs et le percepteur municipal préparent du thé. A l'extérieur du poste on entend des cris. Un passager se dresse devant la porte du local. Il demande à parler au responsable. Le chef de garage sort. Le passager explique sa situation. L'apprenti n'a pas descendu ses bagages et le car est reparti sans qu'il ne puisse rien faire. Il exige d'être remboursé. Le chef de garage rétorque que la perte de ses bagages s'étant déroulée sur la route et non pas dans la gare, le regroupement n'en est pas responsable. Le ton monte. Le chef de garage ajoute qu'il peut cependant essayer de retrouver le véhicule. Il demande au client d'en faire une description. Il reconnaît alors le véhicule d'un chauffeur qu'il connaît. Il appelle le bureau des inscriptions du garage Dakar pour signaler la perte. Le véhicule se trouve là bas et vient d'arriver. Le client exige qu'on lui donne sa plaque d'immatriculation et une photocopie de la carte d'identité du chauffeur. Le chef de garage refuse. Il n'a pas de photocopie de la carte du chauffeur. Il peut cependant laisser au passager le numéro de la plaque du véhicule, le nom du chauffeur et ses coordonnées afin qu'ils conviennent ensemble d'un rendez-vous. Après plusieurs minutes, le chef du garage convient avec le passager que le chauffeur du car, lorsqu'il repassera par la gare, déposera les bagages "perdus" dans les bureaux du regroupement. A ce moment, les membres présents du regroupement l'appelleront et il viendra chercher ses bagages.

Le fait que ces scènes se déroulent la plupart du temps dans le bureau d'inscription n'est pas anodin. Pour les membres du regroupement, l'inscription des véhicules à leur arrivée dans la gare ne constitue pas qu'une rentrée d'argent. Elle permet aussi de suivre à la trace les véhicules et leur chauffeur à travers leurs déplacements, et le cas échéant, de récupérer les bagages perdus.

La propreté de la gare est elle aussi partie intégrante de la rhétorique sociale des regroupements. La propreté des gares de la région de Kaolack est en effet en partie assurée par les regroupements devant la défaillance des services municipaux. L'amoncellement de déchets sur et autour des espaces d'embarquements peut en effet nuire à la "fonctionnalité" des infrastructures. Le chef de garage donne ponctuellement aux gargotières de l'argent afin que celles-ci nettoient leurs emplacements ou afin qu'elles fassent appel à un *talibé*. Le reste du temps ces dernières prennent à leur charge le nettoyage. Elles repoussent alors elles mêmes les ordures produites durant leur service au niveau des terrains vagues entourant les gares<sup>79</sup>. Le regroupement de Nioro rémunère en plus deux personnes, à hauteur de 2 500 FCFA/jour, pour rassembler quotidiennement les ordures au fond de la gare<sup>80</sup>. Pour les membres du regroupement, l'intervention de la municipalité serait aussi utile qu'un "médecin après la mort". Ponctuellement, un camion est tout de même sollicité auprès de la municipalité pour dégager les endroits où sont repoussées les ordures. C'est alors le regroupement qui paie le « carburant » du véhicule pour cette intervention. Le garage Dakar dispose aussi de toilettes, contrairement au garage Nioro. Il fait donc là

<sup>79</sup> Les gares sont situées à l'entrée des communes. Elles jouxtent donc souvent des décharges informelles.

<sup>80</sup> Compte tenu du peu d'espace dont dispose le garage Nioro, le problème des ordures s'y pose avec plus d'acuité et a obligé le regroupement à développer un plus grand nombre de solutions.

encore appel aux services municipaux pour dégager la fosse septique selon des modalités semblables. L'entretien quotidien des toilettes dans l'ensemble des garages est assuré par des employés du regroupement. Ces derniers sont rémunérés sur la base de l'argent récolté grâce à l'exploitation des points d'eau jouxtant ces toilettes.

Cette situation est l'objet de tensions entre la municipalité et le regroupement. Les mairies ne semblent pas avoir de budget dévolu aux gares. Ces actions ponctuelles pourraient être planifiées dans le budget de la voirie mais elles ne le sont pas car imprévisibles selon le fonctionnaire municipal en charge de ces problèmes. Hors budget, ces interventions se font donc à la charge des regroupements, alors même que ce qui est perçu comme des dysfonctionnements est imputé, par l'ensemble des acteurs de la gare, à la municipalité. Les membres dirigeants des regroupements tiennent à l'image de leur gare. Une gare sale ou réputée dangereuse nuirait à leur propre image. Ces services bénéficient à l'ensemble de la gare, commerçants, passagers et chauffeurs, tandis que d'autres sont plus particulièrement destinés à la communauté des chauffeurs.

#### Etude de cas 14 : Un vendredi matin dans le bureau du garage Nioro

Des apprentis arrivent, ils sont une dizaine. Ils veulent aller au mariage d'un chauffeur. Bien qu'ils aient obtenu du chef du garage qu'il laisse sortir un véhicule qui attendait son tour, ils veulent que le regroupement paie le carburant pour le trajet. Ils demandent d'abord au secrétaire général qui leur dit que cela dépend du président. Ils s'adressent ensuite au vice-président. Celui-ci tente de joindre le président. Après l'avoir eu au téléphone, il emmène le secrétaire général à la banque. Le secrétaire général et le vice-président reviennent tous les deux après avoir pris leur petit déjeuner. Les gens commencent à se succéder au bureau pour demander le président. Environ 35 000 FCFA sont distribués en une heure et demie. Le vice-président et le secrétaire général ont les poches pleines d'argent. A chaque demande ils appellent le président qui leur donne des indications, avant qu'il n'arrive et ne donne directement ses consignes. Les apprentis sont des futurs chauffeurs et méritent d'être aidés. Peu après, un vieux chauffeur aveugle entre dans le bureau. Il est soutenu par le secrétaire général du regroupement des taxis urbains. Après avoir été chauffeur, il a longtemps été coxeur. Aujourd'hui son handicap l'empêche de continuer ce travail. Le regroupement des chauffeurs des taxis urbains ne peut pas engager de dépenses sociales supérieures à 10 000 FCFA par personne. C'est donc le regroupement du garage Nioro qui va le prendre en charge quotidiennement afin qu'il puisse faire vivre sa famille.

Lors de l'ouverture du compte du GIE associé aux regroupements, deux de leurs membres sont désignés auprès de la banque comme pouvant y accéder. Cet accès leur permet de répondre aux différentes sollicitations quotidiennes. Les noms des personnes ayant sollicité le regroupement sont inscrits sur un papier par le secrétaire général, dans le cas du garage Nioro, et tenu régulièrement à jour<sup>81</sup>. Cet argent permet aussi aux membres du regroupement qui l'ont en leur possession, de prendre leur petit déjeuner ou leur déjeuner et d'en faire profiter les personnes les entourant.

Cette somme d'argent en liquide vise à répondre en premier lieu à des demandes concernant la corporation

<sup>81</sup> L'accès à ces feuillets nous a cependant été refusé.

des chauffeurs. De nombreux chauffeurs âgés ne disposent plus des facultés nécessaires pour travailler dans le transport. Ils bénéficient alors d'une somme, ponctuellement ou quotidiennement, en étant rattachés à une ligne au même titre qu'un coxeur. Cette aide ne concerne pas que les chauffeurs les plus âgés, elle est aussi distribuée lors des mariages, des décès ou encore durant les grandes cérémonies religieuses. L'obtention de cette aide est cependant discriminante et des chauffeurs malades préfèrent ne pas en bénéficier. Etre étiqueté comme un "cas social" enlève au chauffeur toute possibilité d'appartenir au bureau exécutif et l'oblige à faire allégeance au président lors des élections au sein du garage.

#### Un service à deux vitesses

Cet ensemble de services, bien qu'il concerne tous les acteurs de la gare, ne se fait pas sans préférence et tous les passagers, commerçants et chauffeurs ne bénéficient pas de la même façon de l'aide ou des avantages dispensés par le regroupement. Ces différences expliquent les avis partagés face à l'institution et à ses représentants. Face à l'embarquement, deux types de passagers se distinguent. Un passager régulier, empruntant les lignes quotidiennement et un autre ponctuel. L'emprunt quotidien des mêmes lignes, aux mêmes horaires permet au passager régulier de tisser des liens avec les coxeurs et les chauffeurs de la ligne. Ses connaissances, les habitudes, lui permettent alors de se faire réserver la place avant dans les voitures 7 places. Les relations nouées au sein de la ligne peuvent déboucher sur de vraies relations de camaraderie. Le client régulier s'investit alors dans la production du service de transport et participe parfois à l'apaisement lors des conflits.

#### Etude de cas 15 : Deux profils de passager

Oussmane est fonctionnaire à Fatick. Il habite cependant à Kaolack. Il doit donc tous les jours emprunter les transports en commun pour rejoindre son travail. Il effectue ce trajet depuis sa mutation il y a cinq années. Pour ses déplacements il a choisi les voitures 7 places, plus sûres et plus grandes. Les minibus ne vont pas directement à leur destination et prennent plus de temps. Il connaît les différents membres du bureau exécutif ainsi que les chauffeurs et les coxeurs de la ligne Kaolack-Fatick. Le matin il arrive à 8h. Les coxeurs connaissent l'heure de son arrivée et lui réservent systématiquement la place la plus confortable à l'avant du véhicule. Une fois un chauffeur a même tenu à le ramener devant chez lui. Parfois lorsqu'il veut acheter du poisson sur le bord de la route il fait arrêter le véhicule. Les autres passagers ne comprennent pas. C'est parce qu'il côtoie les chauffeurs tout les jours. Il connaît parfaitement le fonctionnement de la ligne et les tensions qui peuvent y surgir, notamment au moment de l'encaissement des clients. Pour pallier à ces tensions, il conserve toujours de la monnaie. Pour lui c'est avant tout le rôle des coxeurs de faire la monnaie mais certains ne le font pas. Pour éviter d'être en retard, il préfère régler lui même ces problèmes. Pour lui c'est une "familiarité" qui se crée lorsqu'on emprunte régulièrement les transports. Un des coxeurs est récemment allé en prison pour avoir poignardé un de ses confrères lors du partage du mandat. Il est allé le voir en prison.

Ce sont toutes les difficultés rencontrées au quotidien qui créent cette familiarité. Pour illustrer son propos, il raconte qu'un jour, alors qu'il voyageait sur une autre ligne que celle reliant Fatick à Kaolack, l'un des passagers s'est écrié "Arrêtez ! Arrêtez!!". Le passager en question était un fonctionnaire pénitentiaire. Il avait aperçu sur le bord de la route un détenu qui s'était échappé. Lui, le chauffeur et le fonctionnaire pénitentier ont alors arrêté le prisonnier avant de le remettre aux autorités. Les policiers ont ensuite offert des boissons à tous les passagers du véhicule. Pour lui, le président du regroupement est élu, il est là pour régler la gare. Sans eux ce serait "l'anarchie" dans la gare. Certes, la mairie a construit la gare mais elle l'a fait pour les transporteurs et c'est à eux de l'animer, d'autant plus que la gare s'organise autour de l'activité de transport et que ce sont eux qui ont fait venir l'ensemble des acteurs de la gare.

Stéphane, lui, est encore étudiant. Il ne prend pas souvent les transports puisque son établissement est à Kaolack, là où il habite. Il y a deux ans, il a cependant monté une entreprise de vente de porcs. Fréquemment, suite à des commandes de restaurateurs, il a emmené sa production à Dakar. Il prenait alors les minicars, moins chers que les 7 places. Suite à des défauts de paiement, son entreprise a échoué. Pour lui, ce sont les vieux qui gèrent le garage mais il avoue ne pas connaître plus de l'organisation du lieu. Lui se contentait de faire son aller retour. Depuis cette expérience de quelques semaines, il n'y va plus. Il ne se souvient pas avoir reçu une quelconque faveur dans la gare ou sur la route.

Les passagers exerçant le métier de commerçant et se déplaçant de *luma* en *luma* bénéficient aussi de services supplémentaires. Là encore, la fréquentation des mêmes trajets aux mêmes horaires crée une certaine complicité entre les passagers et les chauffeurs. De nombreux commerçants des *lumas* laissent donc leurs marchandises à un chauffeur. Celui-ci les garde sur ou dans son véhicule la nuit et les dépose le matin à l'emplacement du marchand sur le *luma*. Les marchands de la gare aussi bénéficient de services de la part des regroupements. Lors des changements d'emplacement des garages Nioro et Dakar, certains commerçants se sont vus attribuer des places, non pas par la mairie, mais directement par le regroupement. Comme les chauffeurs, les membres du regroupement sont amenés à fréquenter les différents commerces de la gare. Cette fréquentation quotidienne, ainsi que la pratique du crédit, créent des relations, qui au moment des changements d'emplacement des gares, permettent à certains commerçants de bénéficier de l'influence des regroupements<sup>82</sup>. Les regroupements effectuent alors pour les commerçants qu'ils ont placés des interventions visant à prolonger leur bail auprès de la mairie.

"On attribue des cantines ici au niveau de la gare routière, la dame a une place ici. C'est moi qui l'identifie et elle avait besoin d'une identification pour montrer que c'est sa place. Je lui ai dit que je n'avais pas le temps et qu'il fallait qu'elle patiente jusqu'à samedi. C'est des commerçantes qui durent ici depuis l'enfance, ce sont des mères qui sont là."<sup>83</sup>

Ces différences constituent aussi la base de la formation et de l'entretien des "clans" au sein de la communauté des chauffeurs. Le bureau exécutif du regroupement a à sa disposition des postes, de l'argent et les avantages attachés aux interventions. Bien que les relations familiales, l'appartenance confrérique ou encore la fréquentation d'une même ligne puissent parfois jouer un rôle dans la formation de ces "clans", l'élément en favorisant l'unité reste avant tout la "bonne entente", faisant des débits de boisson au sein des gares des éléments tout aussi importants que les espaces de prière.

---

<sup>82</sup> Une influence renforcée lorsqu'une partie de la gare appartient au président du garage, comme c'est le cas au garage Nioro.

<sup>83</sup> Entretien M. S., Vice président du garage Dakar, Kaolack, 11/04/11.

### Etude de cas 16 : Changement d'affectation dans le regroupement de Gandiaye

Le responsable de la vente des bons au garage Gandiaye a été renvoyé de son poste. Il est maintenant associé à un autre percepteur municipal sur le bord de la route en face de la sous-préfecture. Le chef de gare l'accuse de détournement. Il a de plus perdu à deux reprises les souches des carnets de bons. Le principal intéressé précise cependant qu'il arrive toujours à gagner de l'argent en plus des sommes rémunérées par le regroupement, à ce poste. Les arrêts moins fréquents à cet endroit laissent cependant supposer que ces gains parallèles sont moins importants. Il a été remplacé dans la gare par un ami du secrétaire général. Selon l'ancien responsable des bons, les deux hommes fréquentent le même débit de boisson dans la commune. Cette remarque peut être prise au sérieux.

Un grand nombre des membres du regroupement sont ivres durant la journée<sup>1</sup>. Le matin, beaucoup s'endettent auprès du regroupement pour s'acheter de l'alcool durant la journée. Ils remboursent leur dette en fin de journée au moment du partage quotidien. Cet endettement est la source de conflits, puisque certains membres s'endettent au delà de leur revenu journalier et ne peuvent rembourser l'argent qu'ils ont pris en fin de journée. Un maximum d'endettement a été fixé à 1 500 FCFA par le chef de garage. L'ancien responsable des bons ne boit pas et n'a donc pas la possibilité de fréquenter ce lieu de sociabilité. Le nouvel élément du regroupement qui l'a remplacé n'a pas été conducteur, il revient à Gandiaye à la fin de la saison touristique. En pleine saison il est "guide local" à Saly. Il insiste cependant sur le fait qu'il a son permis et qu'il conduit régulièrement des clients durant la saison touristique. Au delà de la sanction monétaire, pour l'ancien responsable des bons, il s'agit plus d'une sanction sociale. Il est éloigné de la gare et des personnes qu'il y côtoyait.

La qualité du président de la gare est principalement jugée sur sa capacité à enrichir le regroupement ainsi que sa capacité à faire du social. Lors de l'élection des présidents des regroupements et dans les différentes attaques qui leur sont portées, il existe en creux un idéal de ce qu'est une bonne gestion du bien public et une idée des devoirs attachés à cette gestion. Ces devoirs correspondent à la rhétorique sociale entourant l'activité des regroupements. Cependant, l'octroi des aides, des services, des postes correspond de fait à l'entretien d'un réseau basé sur la "connaissance" transformant l'ensemble de la gare en un "conteneur d'électeurs".

*" Parfois je demande l'intervention moyennant une contravention que je paie 1 500 et quelques ou 3 000 et je peux la payer parce que je me suis fait solliciter. En une journée je peux faire 40 interventions mais ce n'est pas des interventions que tu vas me demander comme ça. Même si tu ne le demandes pas, on va te la payer. Au lieu de payer 6 000 tu vas payer 3 000 FCFA. Parce qu'aujourd'hui tu ne peux pas aller en intervention parce que les chauffeurs t'ont élu pour ça. Par exemple si aujourd'hui tu ne vas pas assister un chauffeur, demain ce n'est pas bon pour toi parce qu'au fur et à mesure tu vas perdre beaucoup d'éléments et ce n'est pas normal. C'est pourquoi à chaque fois je paie, on me donne le grade<sup>84</sup>"*

<sup>84</sup> Entretien P.S., président du regroupement du garage Nioro et président régional, Kaolack, 05/04/11.

## 4.2 "Politiquer"

Pour des problèmes plus ponctuels ou plus simplement pour accroître les revenus tirés de la gestion des gares, le regroupement et ses membres peuvent "politiquer"<sup>85</sup>. Cette action fait intervenir un membre du regroupement et un homme politique membre de l'administration centrale, ministre, conseiller du président ou élu local. Pour les membres du bureau exécutif, il s'agit avant tout de monnayer les différentes allégeances contractées grâce à leur fonction contre des avantages personnels mais aussi collectifs. La gare routière et les membres du regroupement servent de "base" et permettent au président ou à des membres du bureau d'obtenir des avantages matériels pouvant bénéficier aux membres mais aussi à l'usager. Cette activité est aussi à l'origine de la prise de pouvoir des chauffeurs sur les transporteurs en 1986-1987<sup>86</sup>. A Nioro du Rip, cette activité a permis au garage de financer l'enfouissement d'une canalisation gênante pour une valeur de 80 000 FCFA ou encore la construction de bureaux dans la gare<sup>87</sup>. Dans le cas du garage Nioro, elle est à l'origine de l'obtention de nouveaux véhicules permettant au regroupement d'augmenter ses revenus de façon notable<sup>88</sup>. Le soutien du regroupement du garage Nioro à l'un des candidats lors des élections à la chambre de commerce de Kaolack leur a permis de bénéficier de prêts avantageux pour acheter les véhicules vendus par ce même candidat. C'est aussi directement vers la ministre des transports que se tourne le président du regroupement pour obtenir des toilettes dans sa gare ou encore pour faire avancer les travaux de la nouvelle gare routière de Pont Noiro. "Derrière chaque véhicule il y a une famille" dit le président du garage Nioro. Dans le cas du regroupement de Dakar, cette activité semble être à l'origine de l'obtention d'un intéressement à la station service la plus proche de la gare lors du changement d'emplacement<sup>89</sup>. Les membres du bureau exécutif du garage Gandiaye visent des objectifs semblables lorsqu'ils aident le ministre conseiller juridique du Président (Ousmane Kane) désireux de s'emparer de la commune, à y effectuer sa rentrée politique. Il est important de préciser que "politiquer" n'engage pas tous les membres du regroupement de façon égale. Les regroupements sont composés de personnes aux opinions politiques différentes. Cependant, le président peut trouver un avantage à permettre que des membres du regroupement, partisans d'un homme politique, l'accueillent ou l'aident dans l'espoir de retombées matérielles<sup>90</sup>. La constitution d'une base est envisagée par certains comme une entreprise à part entière, qui à l'approche d'échéances électorales, leur permet d'enranger l'argent versé par les représentants des partis. Cette activité explique la multiplication d'initiatives d'épargne au sein des gares. Les registres créés à cette occasion deviennent alors autant de preuves monnayables de l'existence d'une base.

---

<sup>85</sup> Entretien F., Président du regroupement du garage Gandiaye, Kaolack, 29/04/11.

<sup>86</sup> Entretien T. K., commissaire aux comptes du regroupement de Gandiaye, Gandiaye, 05/05/11.

<sup>87</sup> Entretien B. G., ancien président du garage Nioro du Rip, Nioro du Rip, 10/05/11.

<sup>88</sup> Entretien T.D., membre de la Chambre de Commerce, Kaolack, 16/04/11.

<sup>89</sup> Entretien T. K., commissaire aux comptes du regroupement de Gandiaye, Gandiaye, 05/05/11.

<sup>90</sup> Entretien F., président du garage Gandiaye, Kaolack, 07/05/11.

## Etude de cas 17 : La stratégie du commissaire aux comptes du garage Gandiaye lors de la visite du ministre conseiller juridique du Président

"On a fait une tournée au niveau des délégués de quartiers pour les mettre au parfum que samedi leur présence est vraiment souhaitable. Les délégués de quartiers PDS, car chaque quartier a un secrétaire général du parti. Il faut aller vers eux pour leur dire de ne pas rater cette chose. On lui avait remis une lettre de soutien pour qu'il soutienne la lutte, cause pour laquelle il y avait une délégation lors du tournoi. C'était une stratégie. Une enveloppe de 250 000 FCFA, un gros cachet. Il a donné au président de la lutte à Gandiaye, puisque dans chaque quartier il y a un président du comité de lutte. Le jour du meeting c'est moi qui étais chargé du secteur du transport. De charger les gens et de les retourner. On a loué des voitures, c'est lui qui a donné l'argent, chaque voiture c'est lui qui a donné 20 litres de carburant plus 19 000 FCFA en espèces. Les distributions de tee-shirts créent des problèmes au niveau des villages. Je prends l'exemple d'ici. On me donne 15 ou 20 tee-shirts, cela peut créer des jalousies pour qui n'en aura pas. C'est lui qui fait sa rentrée politique. Ce n'est pas le parti. On lui a dit de geler cela. Il a aussi immolé quatre bœufs. Il a un grand troupeau.

### **En échange qu'attendiez-vous de lui ?**

Ce qu'on attend de lui, c'est le développement de la ville de Gandiaye et du département de Kaolack. La région n'a pas de ministre. Guinguinéo c'est le département et c'est national, c'est le premier ministre. Comme il est venu, normalement ce qu'on attend de lui c'est le développement de la commune de Gandiaye d'abord, puis de notre gare routière. Tu pars à Dakar, à Colobane et tu vois les AFTU (Association de Financement des Transport Urbain), tu as vu Serigne Mboup avec les gares routières de Kaolack, tu as vu la gare routière de Liberté avec la station Total et à Gandiaye il n'y a rien.

### **Pourtant à Kaolack là bas il n'y a pas de ministre. Comment ont-ils fait eux pour obtenir tout cela ?**

Là bas ils ont la femme ministre là et puis il y a Mboup. Là bas c'est lui qui gère ça. Mboup joue le rôle d'intermédiaire entre les bases et le Président. La femme ministre est venue aussi le lendemain pour nous rendre visite mais j'étais absent, j'ai envoyé Karim (secrétaire général du regroupement). C'est pour la campagne présidentielle puisque nous sommes loin du renouvellement des instances de base. Avant de renouveler cette commune il faut constituer une base et élire le Président de la République en 2012. Si on n'échoue pas ils vont reprendre la commune de Gandiaye. S'il est majoritaire alors le PDS va reprendre les instances de base. En 2009 c'était le Bennoo. Sans le Bennoo, le PS serait tombé. Nous sommes venus ici avec notre stratégie politique pour les désigner auprès de la population et nous avons gagné sans Bennoo ici. Nous voudrions une station essence. Nous sommes même prêts à faire une demande de crédit à la banque puisque l'on a épargné deux millions et des poussières. L'appui politique sert à obtenir des moyens. On demande qu'il nous fasse des crédits de véhicules. Au moins ils peuvent nous amener deux véhicules. Les conditions de crédit seront plus favorables parce que s'ils nous font des crédits, cela sera de trois ou quatre millions. Ils peuvent faire leur subvention, au moins 20 ou 25% sur le prix. Cela peut se faire à travers l'AFTU. Bientôt l'AFTU sera décentralisée dans toutes les régions.

### **Vous avez aussi des ambitions personnelles, non ?**

En matière de politique si tu gères une grande base politiquement, on peut te satisfaire à côté. Maintenant je vois pas mal de gens qui sont comme moi, qui étaient à côté de grands responsables et qui les ont vraiment satisfaits. Le gars pouvait m'appeler un jour et me dire trouve moi à Dakar. Je vais à Dakar, il me trouve un véhicule à mon nom personnel pour que je sois transporteur. C'est pour l'aider encore dans la base. Une fois qu'il m'aide sur ce côté, s'il est à Dakar, qu'il vaut quelque chose, je peux faire cela pour lui. S'il veut faire un meeting, il m'a aidé donc je peux l'aider sur cela financièrement. Toujours mettre les gens devant. Avant que je ne profite moi de l'occasion, il faut que la population soit satisfaite. Une fois de plus si le gars m'achète un véhicule et qu'ensuite les gens me voient passer avec, de gauche à droite et que eux ils n'ont rien. Je parle avec eux et demain ils me diront : "merde, tu ne suis que tes intérêts personnels". Si ce que je dis aux gens et ce que je fais sont diamétralement opposés, ça ne marchera pas. Demain si on me demande de collectionner un comité, je ne pourrai pas le collectionner. L'intérêt général d'abord, après l'intérêt personnel. Je travaille pour toi après tu me récompenses."

"Politiquer" sert donc à la fois à obtenir des avantages pour soi et des avantages pour l'ensemble du garage. Ces calculs ont lieu dans l'ensemble des garages étudiés. Lors de la visite de la ministre des transports, les présidents des garages de la ville de Kaolack ont mis à la disposition de cette dernière une escorte de véhicules et ont payé, aux frais du regroupement, la sonorisation, les chaises et les militants afin de la recevoir. Au delà de la mise à disposition de ces ressources matérielles, les démonstrations de respect et de soutien des présidents des garages de Kaolack, ont été aussi l'occasion de conférer à la ministre un surcroît de légitimité dans le monde du transport. La ministre des transports est en effet une femme ayant fait ses études en France, quand la majorité des chauffeurs sont des hommes analphabètes. L'association des présidents des garages Niore et Dakar à la tribune officielle leur a aussi permis de s'élever au rang de l'ensemble des hauts fonctionnaires, recréant au niveau de la tribune la situation quotidienne au bord de la route. Sa venue a été l'occasion de soumettre un ensemble de doléances concernant l'emplacement du garage Niore, l'interdiction d'importer des véhicules de plus de cinq ans, le renouvellement du parc automobile, la cherté du gasoil ou encore la qualité de la route reliant Kaolack à Fatick. Ces tractations, ceux qui en sont à l'origine au sein du regroupement, leur ont permis de négocier des places au niveau local ou au niveau national<sup>91</sup>.

L'ensemble des garages partage une réflexion commune. Les ressources se situent au niveau de l'Etat et non pas au niveau des collectivités locales. Ils privilégient donc avant tout les relations avec le parti présidentiel. Ce choix ne signifie cependant pas la fin de leurs relations avec la municipalité. En premier lieu parce que le parti présidentiel dispose de ses propres relais au sein de la mairie de Kaolack, sous la forme d'un fonctionnaire détaché. Ce dernier est responsable de la voirie, il est en charge des problèmes liés aux enlèvements des ordures. En second lieu parce que pour les regroupements, la municipalité ne peut se permettre de se priver de l'électorat des chauffeurs. Ces calculs stratégiques, parfois différents en fonction des garages, s'effectuent au sein des bureaux exécutifs regroupant les éléments des garages les plus politisés<sup>92</sup>. Les membres du bureau les plus proches du président font ensuite remonter les débats durant les réunions du bureau exécutif, ou de façon plus informelle, lors de conversations. Les marabouts des différentes *dahiras* peuplant les garages participent eux aussi parfois à ces réflexions. Le positionnement politique du président n'est pas un facteur déterminant dans son élection par les chauffeurs. Il peut cependant participer de sa capacité à générer des revenus pour le regroupement et à ce titre jouer en sa faveur. Elle peut de plus lui apporter des soutiens non négligeables durant sa campagne<sup>93</sup>. Des logiques semblables sont à l'œuvre non plus avec les partis politiques mais avec le CNTS. Les regroupements représentent pour la branche transport de la confédération, la principale ressource en militants. Pour les regroupements, l'appartenance aux syndicats leur permet des soutiens supplémentaires au cours des différentes interventions qu'ils mènent. Au sein des différentes commissions siègent des représentants syndicaux régionaux de la CNTS et de la CNTS FC. La CNTS joue un rôle de coordinateur lors des

---

<sup>91</sup> Le président du garage Niore vise un poste de député sous l'étiquette PDS.

<sup>92</sup> Le président des garages urbains a décidé de se rattacher à la CNTS FC contrairement aux garages interurbains restés à la CNTS. Lors de l'élection du président de la Chambre de Commerce de Kaolack, le garage Dakar a fait le choix de soutenir un autre candidat que celui du garage Niore.

<sup>93</sup> C'est le président de la cellule PDS de Niore du Rip qui a permis au président du garage Niore du Rip d'échapper à la justice lorsqu'il a été accusé par son concurrent de malversations et de participer à l'élection.

mouvements de grève nationale et ses membres défendent les chauffeurs devant les prudhommes. Les regroupements alimentent en argent la branche transport de la CNTS à l'intervention ou donnent une somme variant en fonction du nombre de ses membres, aux représentants de la CNTS résidant à la Bourse du Travail.

## Conclusion : Les gares routières entre "privatisation" et "informalisation" d'un service public

Quels acteurs ?

Les gares routières étudiées sont toutes construites par les municipalités. Elles sont cependant gérées par la corporation des chauffeurs organisée au sein des regroupements, des regroupements dont l'existence précède la construction de ces infrastructures. Les regroupements héritent de la gestion des espaces d'embarquement au milieu des années 80, à la suite d'un accord clientéliste avec le PS alors au pouvoir. Les chauffeurs bénéficient de la reformation du bloc hégémonique PS aux dépens des transporteurs jusqu'ici gérants de ces espaces. Ils tirent leurs revenus de la collecte de taxes auprès des chauffeurs aux entrées de la ville et directement au sein des gares. Cette collecte est organisée en parallèle de celle de la municipalité. La collecte est perçue comme la seule activité de la municipalité au sein des gares. Dans les faits, elle s'accompagne d'une aide ponctuelle concernant l'entretien des sites. Cependant, l'entretien des gares n'étant pas budgétisé, il s'effectue contre rémunération de la part des regroupements. Les revenus générés par les associations diffèrent suivant l'activité des gares. L'ensemble des regroupements bénéficie cependant d'une visibilité à l'échelle régionale lui permettant d'équilibrer les disparités entre les différentes associations.

Il existe donc des gares réputées avoir un meilleur fonctionnement que d'autres. Les garages Dakar et Niour de la ville de Kaolack sont à la tête des regroupements à l'échelle régionale parce qu'ils sont plus fréquentés et génèrent plus d'argent. Ce sont ces caractéristiques qui leur permettent d'exercer une tutelle sur les autres garages de la région. Cet exercice de tutelle se traduit par un transfert de ressources des garages jugés comme fonctionnant le mieux vers les autres jugés comme fonctionnant le moins bien. Cette tutelle est aussi à l'origine de la diffusion de normes communes de gestion des gares. Les regroupements sont donc considérés par les chauffeurs, les marchands, les membres de l'administration mais aussi les passagers comme les seuls gestionnaires des sites d'embarquement. C'est en effet autour de l'activité des chauffeurs que s'organisent toutes les gares et c'est cette logique qui conduit leur corporation à en être la gestionnaire. Bien qu'ils en soient les gestionnaires aux yeux de l'ensemble des acteurs de la politique de transport, le responsable des nombreux dysfonctionnements des garages reste la municipalité. Les regroupements ne sont là que pour pallier à ces dysfonctionnements tandis qu'ils sont paradoxalement perçus comme plus légitimes que la municipalité pour les régler. A la tête de ces organisations se trouvent les membres du bureau exécutif. Les membres du bureau exécutif se caractérisent par leur statut de chauffeurs et leur expérience du monde du transport.

## Quelle coordination ?

En dehors des percepteurs de la municipalité, les membres du regroupement les plus impliqués dans la gestion des gares sont aussi associés dans leur gestion à la police et à la gendarmerie. Le retrait de la mairie, son manque de moyen et les calculs stratégiques des regroupements qui y sont associés en font un acteur marginal dans la gestion des gares. Plus qu'en coordination avec les collectivités locales c'est directement en coordination avec l'Etat que les regroupements contrôlent ces espaces. Dans le cas des gares routières, "l'enchâssement des pratiques corruptives dans les pratiques administratives" donne naissance à une "gouvernance au quotidien" de ces lieux. Cette "gouvernance au quotidien" confère là encore au regroupement une place centrale. Elle prend forme autour de deux activités : le maintien du monopole des regroupements sur la taxation de l'embarquement des passagers ainsi qu'autour du maintien de l'ordre sur la route et dans la gare. Leur association systématique aux différents représentants de l'Etat et des collectivités renforce leur statut de gestionnaire auprès de tous les acteurs de la politique de transport. Au quotidien, le règlement des problèmes inhérents à la gare se fait sur le mode de "l'arrangement". Un arrangement est réussi lorsqu'il permet d'éviter la judiciarisation du conflit.

## Quelle qualité de service ?

Dans ce contexte, les regroupements sont pourvoyeurs d'un service basé sur l'entretien d'une clientèle, leur permettant d'obtenir des ressources supplémentaires auprès des politiques. C'est dans ces rapports entre les regroupements et leur base que se construisent les services attachés aux gares routières. Pour conserver leur légitimité à la tête de la gare, les regroupements et les membres de leur bureau doivent adopter une rhétorique sociale mais aussi lui donner corps par le biais de différentes actions. C'est dans cette posture que se niche l'explication de la production de services additionnels au simple embarquement par les regroupements. Les regroupements reprennent alors des logiques semblables à celles observées au sein de l'administration. Le traitement du client s'effectue de façon ambivalente entre déshumanisation et sur-personnalisation. Dans le cas des gares, le factionnalisme et le clientélisme sont donc à l'origine de la production d'un service élargi à toutes les catégories d'acteurs pratiquant les gares et à un ensemble de situations dépassant largement les attributions de base des regroupements, une organisation avant tout corporatiste. Dans le même mouvement, la logique factionnaliste est aussi responsable de la production d'un service à double vitesse, privilégiant l'habitué au néophyte.

## Annexe :

### Lieux fréquentés :

Poste de maraudage sortie Kahon (Kaolack)  
Poste de maraudage sortie Pokhokhane (Kaolack)  
Poste de maraudage sortie Bill (Gandiaye)  
Poste de maraudage sortie Kaolack ( Nioro du Rip)  
Ligne Dakar/Kaolack ( 7 places)  
Ligne Kaolack/Dakar ( 7 places)  
Ligne Kaolack/Nioro du Rip ( 7 places)  
Ligne Nioro du Rip/Kaolack (7 places)  
Ligne Fatick/Kaolack ( 7 places)  
Ligne Gandiaye/Dakar ( Bus )  
Ligne Gandiaye/Kaolack (Minicar)  
Bureau du regroupement du Garage Nioro  
Bureau du regroupement du Garage Dakar  
Bureau du regroupement du Garage Nioro du Rip  
Bureau du regroupement du Garage Gandiaye  
Poste de perception municipale du Garage Dakar  
Poste de perception municipale du Garage Gandiaye  
Poste de perception municipale du Garage Nioro du Rip

### Séquences observées :

Visite de la Ministre des Transports au Garage Nioro et au Garage Dakar  
Rentrée politique du Ministre conseiller juridique du Président à Gandiaye  
Election du président du Garage de Nioro du Rip

### Entretiens<sup>94</sup> :

#### Garage Nioro

P. S.: Président du regroupement du garage Nioro, Président CNTS branche transport au niveau de la région de Kaolack, (Entretien enregistré et non enregistré), Kaolack, 05/04/11  
A. F. : Secrétaire Général du regroupement du Garage Nioro (Entretien enregistré et non enregistré), Kaolack, 05/04/11  
I. D. : Secrétaire Général adjoint du regroupement du garage Nioro (Entretien non enregistré), Kaolack, 08/04/11, 20/04/11  
S. D.: Equipe maraudage (Entretien non enregistré), Kaolack, 13/04/11  
M. M. : Equipe maraudage (Entretien non enregistré), Kaolack, 13/04/11  
M. S. : Contrôleur (Entretien non enregistré), Kaolack, 03/04/06  
Badian : Vendeur de cartes du regroupement (Entretien non enregistré), Kaolack, 08/04/11  
K. T. : Contrôleur (Entretien non enregistré), Kaolack, 14/04/11, 31/05/11  
L. F. : Contrôleur (Entretien non enregistré), Kaolack, 14/04/11, 331/05/11  
T. W. : Adjoint au superviseur du garage (Entretien non enregistré), Kaolack, 12/04/11  
O. S. : Secrétaire général du garage Bon Gré présent à l'AG de Nioro du Rip (Non enregistré), Kaolack, 22/06/11  
T. : Président des postes d'embarquement malien (Entretien enregistré), Kaolack, 20/05/11  
          : Gargotière emplacement fixe (Entretien non enregistré), Kaolack, 24/05/11  
C. : Gargotière emplacement fixe (Entretien non enregistré), Kaolack, 22/06/11  
M. D. : Policier municipal au garage Nioro (Entretien non enregistré), Kaolack, 08/04/11

---

<sup>94</sup> Les entretiens sont classés en fonction des lieux où j'ai rencontré les différents interlocuteurs. Cette liste n'est pas exhaustive. Les journées ou demi-journées d'observation ont elles aussi donné lieu à des échanges jugés indissociables des observations et donc annexés comme tels.

A. S. : Directeur des transports terrestres (Entretien non enregistré), Dakar, 28/06/11

#### Garage Dakar

M. S. : Vice président du regroupement du garage Dakar (Entretien enregistré), Kaolack, 07/04/11  
M. C. : Secrétaire général du regroupement du garage Dakar, Secrétaire général de la CNTS branche transport au niveau régional (Entretien non enregistré), Kaolack, 07/06/11  
P. N. : Responsable de la perception, (Entretien enregistré et non enregistré), Kaolack, 08/04/11, 31/05/11  
S. et N. : Gargotières emplacement fixe, boutique en dur (Entretien non enregistré), Kaolack, 31/03/11  
P. M. : Vendeur emplacement fixe (Entretien non enregistré), Kaolack, 31/03/11  
M. T. : Vendeur emplacement fixe (Entretien non enregistré), Kaolack, 01/04/11  
O. N. : Chauffeur 7 places sur la ligne Fatick (Entretien enregistré), Keur Alpha, 16/05/11  
S. : Chauffeur 7 places sur la ligne Dakar (Entretien enregistré), Kaolack, 29/05/11  
O. N. : Client régulier de la ligne Fatick, Kaolack (Entretien non enregistré), Kaolack, 29/04/11

#### Garage Gandiaye

S. F. : Président du regroupement de Gandiaye (Entretien non enregistré), Kaolack, 18/04/11, 01/06/11, 29/04/11  
K. D. : Secrétaire général du regroupement de Gandiaye (Entretien non enregistré), Gandiaye, 19/04/11  
M. B. : Chef de garage (Entretien non enregistré), Gandiaye, 25/05/11  
P.M. : Commissaire au compte, (Entretien non enregistré et enregistré), Gandiaye, 05/05/11, Thomby, 20/05/11  
S. : Responsable de la vente des bons (Entretien non enregistré), Gandiaye, 07/05/11  
F. : Chef de garage (Entretien non enregistré), Gandiaye, 19/04/11, 02/06/11  
C. : Fonctionnaire chargé de la perception municipale (Entretien non enregistré), Gandiaye, 27/04/11, Fatick, 08/05/11

#### Garage Nioro du Rip

B. N. : Président (Entretien non enregistré), Nioro du Rip, 24/05/11  
Cheikh Diallo : Vice président (Entretien non enregistré), Nioro du Rip, 29/04/11  
P. N. : Chef de garage (Entretien non enregistré) Nioro du Rip, 24/05/11  
B. G. : Ancien président du garage, courtier en assurance (Entretien non enregistré), Nioro du Rip, 11/05/11  
O.K. : Percepteur à Nioro du Rip (Entretien non enregistré), Nioro du Rip, 29/04/11  
M. B. : Président du garage Pompier (Entretien non enregistré), Dakar, 29/06/11

#### Gare routière Penthium Ndorong

M. F. : Directeur régional de Al Hazar transport (Entretien non enregistré), Kaolack, 17/04/11

#### Autres ....

M.N. : Administratif de la municipalité (Entretien non enregistré), 16/04/11, 23/06/11  
T.D. : Membre de la chambre de commerce à Kaolack (Entretien non enregistré), Kaolack, 16/04/11  
O.G. : Ancien vice-président du garage Dakar, membre de la chambre de commerce (Entretien enregistré), Kaolack, 16/05/11  
Topan : Percepteur Nioro du Rip (Entretien non enregistré), Nioro du Rip, 12/04/11  
A. H. : Percepteur pour la communauté rurale de Thiombly (Entretien non enregistré), Gandiaye, 20/05/11  
S. C. : Passager (Entretien non enregistré), Kaolack, 09/06/11  
S. G. : Passager (Entretien non enregistré), Kaolack, 20/06/11  
: Marchand sur le Luma de Nioro du Rip (Entretien non enregistré), Nioro du Rip, 24/05/11  
: Marchand sur le Luma de Nioro du Rip (Entretien non enregistré), Nioro du Rip, 24/05/11  
: Marchand sur le Luma de Nioro du Rip (Entretien non enregistré), Nioro du Rip, 24/05/11  
: Marchand sur le Luma de Gandiaye (Entretien non enregistré), Gandiaye, 26/05/11  
: Marchand sur le Luma de Gandiaye (Entretien non enregistré), Gandiaye, 26/05/11  
F. S. : Responsable commercial pour la radio privée "Radio Sud" et Animateur (Entretien non enregistré), Kaolack, 17/06/11  
A. L. : Secrétaire de Lobatt Fall (Entretien non enregistré), Dakar, 27/06/11  
B. N. : Secrétaire adjoint de la branche transport de la CNTS (Entretien non enregistré), Dakar, 30/06/11

Liste des documents récupérés :

#### *Municipalité de Kaolack*

- Photocopie de la carte de contrôle des droits des marchés

#### *Regroupement du Garage Nioro*

- Statut du regroupement du Garage Nioro
- Règlement intérieur du Garage Nioro
- Organigramme du regroupement des chauffeurs de la gare de Ndiedieng
- Tarif des véhicules dans la région de Kaolack, 2008
- Règlement intérieur du regroupement de chauffeurs de la gare routière de Nioro, 2009
- Procès verbal de l'assemblée générale du regroupement de chauffeurs, coxeurs et apprentis de la gare routière de Nioro, 2003
- Lettre du collectif des citoyens de Ndoffan au Gouverneur de la région de Kaolack pour l'installation d'un tableau pour taxis dans les gares routières de Kaolack et Ndoffane, 2007
- Organigramme du regroupement de chauffeurs du garage Nioro, 2007
- Organigramme du regroupement de chauffeurs du garage Nioro, 2006
- Procès verbal de la réunion du tableau de Ziguinchor, 7 places, 2007
- Procès verbal de la réunion du tableau de Karang, 2008
- Procès verbal de la réunion du tableau de Tamba, cars et minicars, 2007
- Procès verbal de la réunion des tableaux de Kafrine et Birkelane, 2009
- Procès verbal de la réunion des chefs de garage avec le tableau de Ziguinchor, 2007
- Procès verbal de la réunion des chefs de garage avec le tableau de Ziguinchor, 2008
- Protocole d'accords relatifs aux transports routiers entre le Gouverneur de la République du Sénégal et le gouvernement de la République du Mali, 1993

#### *Regroupement du Garage Gandiaye*

- Procès verbal de l' A.G. du 12 février 2011
- Statut du regroupement
- Règlement intérieur

#### *Regroupement du Garage Nioro du Rip*

- Procès verbal de l'A.G. du 15 juin 2008

#### *Direction des Transports Terrestres*

- Arrêté interministériel portant sur la réglementation des gares routières de transport public de voyageurs, 13/04/10
- Code de la route

## Bibliographie

- Abdoul, M., Dahou, (T.), "Décentralisation et construction d'un espace public local en milieu urbain : Les comités de développement local (CDL) au Sénégal", in, Totté, (M.), Dahou, (T.), Billaz, (R.), *La décentralisation en Afrique de l'Ouest : Entre politique et développement*, COTA, Karthala, Enda Graf, Paris, 2003, pp. 183-201.
- Albert, (I.O.), "Between the State and Transporters Unions : NURTW and the Politics of Managing Public Motor Parks in Ibadan and Lagos, Nigeria", in, Fourchard, (L.), (Dir.), *Gouverner les villes d'Afrique : Etats, gouvernement local et acteurs privés*, Karthala, Paris, 2007, pp.125-139.
- Blundo, (G.), "*Dealing with the local state : The informal Privatization of Street Level Bureaucracies in Sénégal*", *Development and Change*, vol. 37, n° 4, July, 2006, pp.799-819.
- Blundo, (G.), "*La gouvernance au quotidien en Afrique : les services publics et collectifs et leurs usagers*", *Bulletin de l'APAD*, 23-24, Lit Verlag, Münster.
- Blundo, (G.), "La corruption comme mode de gouvernance locale : trois décennies de décentralisation au Sénégal", *Afrique contemporaine*, N°199, 3ème trimestre, p.106-118
- Blundo, (G.), *Politique Africaine*, La corruption au quotidien. Karthala, Paris, n° 83, Octobre 2001.
- Blundo, (G.), Négociier l'état au quotidien : agents d'affaires, courtiers et rabatteurs dans les interstices de l'administration sénégalaise, *Autrepart*, 2001, n° 20, pp. 75-90.
- Boone, (C.), *Merchant Capital and the Roots of State Power in Senegal, 1930-1985*, Cambridge University Press, Cambridge, 1992.
- Dahou, (T.), *Entre Parenté et politique, Développement et clientélisme dans le Delta du Sénégal*, Karthala, Paris, 2005.
- Diop,(M.C.), *La société Sénégalaise entre local et global*, Karthala,Paris ,2002.
- Diop, (M.C.), Diouf, (M.), *Le Sénégal sous Abdou Diouf*, Karthala, Paris, 1990.
- Diouf, (M.B.), Les restauratrices de la zone industrielle de Dakar ou la guerre des marmites, *Cahier d'Etudes Africaines*, Vol 21, N°s 81/83, Villes africaines au microscope, 1981, pp. 237- 250.
- Gewald, (J-B.), Luning, (S.), Walraven, (K.V.), *The Speed of Change : Motor Vehicles and People in Africa 1890-2000*, Leiden: Brill, 2009.
- Godard, (X.), *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala-INRETS, Paris, 2002.
- Lombard,(J.), "Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar", *Géocarrefour*, Vol 81, 2006, pp.167-176.
- Lombard, (J.), "Sénégal: des dérives du système des transports à la catastrophe du Joola", *Afrique Contemporaine*, 3/2003, n° 207, pp. 165-184.
- Lombard, (J.), Steck, (B.), "Quand le transport est d'abord un lieu", *Autrepart*, N° 32 (4), 2004, pp. 3-19.
- Lombard,(J.), Ninot,(O.), Lesourd,(M.), *Incertitudes des transports et illusions des échanges dans les campagnes Sénégalaise*, Communication présenté au colloque SITRASS, Séoul,2001.
- Lombard, (J.), Steck (B.), "*Transports au Sud : Pouvoirs, lieux et liens*", *Autrepart*, N°32 (4), 2004.

- Lombard, (J.), *Continuités ou ruptures territoriales au Sénégal : au risque du transport ?* Les Cahiers d'Outre-Mer, vol 55, n° 229, 2005, pp. 73-88.
- Sardan Olivier de, (J.P.), *L'économie morale de la corruption en Afrique*, Politique Africaine, n° 63, Octobre 1996, pp. 99-116.
- Sardan Olivier de, (J.P.), Blundo, (G.), (Dir.) *Etat et corruption en Afrique : une anthropologie comparative des relations entre fonctionnaires et usagers (Bénin, Niger, Sénégal)*, APAD, Karthala, Paris, 2007.
- Seck, (S.M.), "Transport et territoires : les "coxeurs" de Dakar, du bénévolat à la prestation de services", *Bulletin de la société géographique de Liège*, n°48, 2006, pp.7 -17.
- Wade, (C. S.), Tremblay, (R.), Ndiaye El Hadji (M.), "La gare routière et la ville à Dakar", *Revue Perspectives & Sociétés*, N°1, janvier 2010.