



HAL
open science

Les relations de travail dans la gare routière de “ Pompiers ” (Sénégal)

Sidy Cissokho

► **To cite this version:**

Sidy Cissokho. Les relations de travail dans la gare routière de “ Pompiers ” (Sénégal). *Terrains & travaux*, 2014, *Terrains & travaux*, N° 25 (2), pp.179-197. 10.3917/tt.025.0179 . hal-03543847

HAL Id: hal-03543847

<https://hal.univ-lille.fr/hal-03543847v1>

Submitted on 26 Jan 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les relations de travail dans la gare routière de « Pompiers » (Sénégal) : Représentations spatiales, enjeux hiérarchiques et compétition dans les interstices.

Résumé : Cet article aborde, par le biais d'une étude de cas, l'organisation sociale et les redistributions induites par l'un des secteurs les plus importants de l'économie sénégalaise, mais aussi plus généralement par les économies dites « informelles ». Dans la gare routière de Pompiers, au Sénégal, durant l'ensemble des étapes séparant l'arrivée du chauffeur de son départ de la gare, ce dernier est quasi entièrement dépossédé de son véhicule au profit des « coxeurs ». L'activité des *coxeurs* englobe les différentes manœuvres pour positionner les voitures dans la gare, l'encaissement des *pass* donnant le droit aux voyageurs d'embarquer, le chargement des colis ou bagages sur le toit des véhicules. La description du travail des *coxeurs* laisse apparaître un dispositif de redistribution fondé tout à la fois sur des représentations spatiales et hiérarchiques, ainsi que sur une compétition maîtrisée.

Mots clefs : Travail, Economie informelle, Transport, Sénégal, Syndicalisme.

Working relationship in the “Pompiers” bus station (Senegal): Spatial representations, hierarchical issue and competition settings.

Summary: This article deals with the social organization and implicated redistribution in transportation, one of the most important sectors of the Senegalese economy and more broadly in the so-called “informal” economy. At the bus station called “Pompiers” located in Dakar, from its arrival time to its departure time in the station, the driver is not the owner of his car anymore. These are the “coxeurs” who are taking care of the car. “Coxeurs” activities go from parking the car in the station to collecting money from passengers, loading the luggage on the top of vehicles. An insight on the “coxeur’s” work reveals a dispositive of redistribution based on spatial and hierarchical representations as well as on a controlled competition.

Keys words: Work, Informal economy, Transportation, Senegal, Trade unionism.

Notice biographique : Sidy Cissokho est A.T.E.R. en Science Politique à l'Université Paris 1. Après avoir travaillé sur la réforme des transports dans la capitale sénégalaise, Dakar, il a entamé une thèse en 2011. Ses travaux portent sur le Syndicat National des Travailleurs du Transport Sénégalais (SNTTRS), par ailleurs membre de la principale centrale syndicale sénégalaise, la Confédération Nationale des travailleurs Sénégalais (CNTS). Il a notamment publié : *Réformer en situation de « décharge » : Les transports publics à Dakar durant les mandats d'A. Wade* dans la revue *Politique Africaine* en 2012.

Introduction

Comment s'organise le travail dans les gares routières au Sénégal ? L'interrogation est légitime dans un pays où le secteur du transport routier représente 10% du PIB¹, devant l'agriculture et juste derrière l'industrie (Lombard, Ninot, 2002) et où les déplacements s'effectuent à plus de 99% par la route en transport collectif². A elles seules, les gares routières de la région de Dakar généreraient 1,65 milliard de FCFA (près de 2,5 millions d'euros) chaque année, selon les estimations du ministère des Transports et des Infrastructures³.

¹ Ce chiffre date des années 1990, il reste cependant pertinent aujourd'hui.

² La banque Mondiale estime à « 99% voire plus » la part de marché de la route dans le transport de passagers dans l'un de ses rapports publiés en Juin 2004.

³ Communiqué du ministère des Infrastructures et des Transports, Août, 2012.

La question recèle cependant un second intérêt puisque le secteur du transport collectif est considéré comme paradigmatique de l'économie informelle (Soto de, 1994). La notion apparaît dans les années 1970, notamment sous l'impulsion des travaux d'expertise du Bureau International du Travail (Charmes, 1992). Il s'agit alors de désigner l'ensemble des petites activités exercées dans les villes du « Sud » par les migrants ruraux, en dehors des secteurs dits « modernes », autrement dit en dehors de structures telles que l'entreprise ou l'usine. L'expression est ensuite importée dans le champ académique et y a généré une littérature pléthorique, souvent critique (Meagher, 2010), principalement sur des terrains africains ou latino américains.

L'enjeu de ce texte n'est pas de lancer un énième paradigme alternatif à la notion mais plus modestement de décrire l'organisation sociale induite par toute production de biens ou de services, qu'elle soit labélisée comme informelle ou non. Il s'agira donc ici de traiter l'informel comme un objet à part entière de la sociologie ou de l'anthropologie du travail, comme d'autres avant nous (Morice, 1987). Cette approche par le travail, quelque peu délaissée depuis les années 1980 (Copans, 2013) et relativement absente des études portant sur le secteur du transport, nous permettra de comprendre plus finement les normes qui irriguent ce pan de l'économie. Nous délaierons dans cette proposition l'étude des modes d'articulation entre économie informelle et Etat, largement explorés par ailleurs (Lautier, Miras, Morice, 1991 ; B. Hibou, 2011), pour plutôt nous concentrer sur les représentations et les pratiques qui fondent les relations de travail dans l'économie dite « informelle ».

Nous aborderons cette question en revenant sur l'activité des *coxeurs* au sein des gares routières au Sénégal. L'émergence de cette activité est associée à l'« informalisation » du secteur suite à la décolonisation (Seck, 2006). L'emploi de ce mot s'est cependant généralisé dès la fin des années 1950. A la base réservée à d'anciens chauffeurs ne pouvant plus conduire, cette activité s'est petit à petit étendue à une population plus large, avec parfois une expérience de conduite très brève. Derrière cette appellation coexiste toute une série de tâches. Durant l'ensemble des étapes séparant l'arrivée du chauffeur de son départ de la gare, ce dernier est en effet quasi entièrement dépossédé de son véhicule au profit des *coxeurs*. Les différentes manœuvres pour positionner les voitures, l'encaissement des *pass* donnant le droit aux voyageurs d'embarquer, le chargement des colis ou bagages sur le toit des véhicules, toutes ces tâches sont englobées par cette désignation générale. Cette activité véhicule un ensemble de clichés faisant des *coxeurs* des acteurs mûs simplement par le profit, en compétition parfois violente les uns avec les autres. Une compétition qui peut d'ailleurs provoquer chez les futurs passagers le sentiment d'être harcelés à leur arrivée dans la gare. Cette image est reprise à leur compte par les *coxeurs* eux-mêmes lorsqu'ils comparent la gare à une véritable « jungle »⁴. L'observation de leur travail laisse cependant apparaître une tout autre image. Loin d'être sans entraves, cette activité est au contraire extrêmement encadrée et régulée. Dès lors, quels sont les dispositifs et les règles encadrant les activités des *coxeurs* ? Comment se divisent-ils le travail ? Comment s'organise leur rémunération ? Quels rapports entretiennent-ils entre eux, avec les chauffeurs mais aussi les passagers ?

Cette contribution se fonde sur une enquête ethnographique réalisée dans la gare routière de « Pompiers ». Créée en 1962, cette gare est la principale gare routière interurbaine du Sénégal. Elle tient son nom de la caserne de pompiers dont elle est mitoyenne. Le travail des

⁴ « La gare routière c'est Katanga » dit un des *coxeurs* interrogés. La comparaison renvoie à la fois à la situation politique trouble dans laquelle se trouve cette région de la République Démocratique du Congo mais aussi à sa richesse. Cette région est en effet emplies de gisements de minerais précieux.

coxeurs dans cette gare génère à lui seul 650 millions de FCFA (près d'1 million d'euros) sur les 1,65 milliard de FCFA générés chaque année par les gares de la région, soit environ 40% des estimations du ministère pour la région de Dakar. Pour une surface à peu près équivalente à 5 terrains de football, le nombre de personnes y travaillant en permanence est estimé à 3 000⁵. Le nombre de personnes fréquentant la gare chaque jour, en tenant compte des voyageurs, est lui estimé à 20 000 (Ndiaye et Tramblay, 2009).



Les données sur lesquelles s'appuie cet article ont principalement été recueillies entre décembre 2013 et février 2014, quelques mois avant le déplacement de la gare en banlieue de Dakar, en août 2014. Le terrain a été composé de trois semaines de présence quotidienne dans la gare et a été complété ensuite par des passages réguliers, à des horaires variables, durant les mois qui ont suivi. Ce terrain fait partie d'un travail de thèse entamé en 2011 dans la capitale, Dakar, puis dans la région de Kaolack. C'est pourquoi la destination Kaolack a tout particulièrement été privilégiée dans cette enquête. Les données exposées sont principalement issues d'observations, d'entretiens et de discussions informels, menés aussi bien auprès des chauffeurs que des *coxeurs*. L'ensemble a donné lieu à la tenue d'un carnet de terrain dont quelques extraits ont été intégrés dans le corps du texte. Les différents schémas ont en revanche été élaborés *a posteriori*, sur la base de nos observations. De longs entretiens n'ont été possibles qu'auprès des personnes parlant le français couramment, soit une minorité. Notre niveau de wolof a cependant été suffisant pour pouvoir mener une série d'entretiens informatifs auprès d'acteurs ne parlant pas le français. Ces conversations ont été l'occasion de recueillir des données biographiques et des impressions « à chaud » concernant le travail des *coxeurs* et leurs interactions entre eux, avec les passagers, les clients et/ou les chauffeurs. Elles nous ont aussi permis d'avoir accès à des conversations déclenchées à l'occasion d'incidents se produisant lors de l'embarquement de passagers. A cet ensemble sont venus

⁵ Ce chiffre comprend les *coxeurs* mais aussi les vendeurs fixes et ambulants.

s'ajouter divers documents (règlements intérieurs, statuts, procès-verbaux) notamment produits à l'occasion d'assemblées générales.

Quelles logiques, quelle organisation sociale, quelles règles sous-tendent l'activité des *coxeurs* ? Pour répondre à ces questions, nous voudrions proposer de zoomer sur la gare, comme on le ferait grâce à l'objectif d'une caméra ou d'un appareil photo. Nous procéderons à trois rapprochements successifs. A l'échelle de la gare, nous verrons d'abord comment la compétition entre *coxeur* obéit à un cadre spatial précis (I). Au sein de cet espace, nous verrons ensuite comment le travail des *coxeurs* s'organise autour des règles édictées par les représentants syndicaux des chauffeurs (II). A l'échelle des acteurs, nous verrons enfin comment les *coxeurs* introduisent du jeu entre cet ensemble normatif et leur pratique (III).

Zoom 1 : La gare, une multitude cloisonnée.

Le premier élément structurant les relations de travail entre *coxeurs* est d'abord l'espace. L'espace irrigue les représentations des différents travailleurs du site. Pour ces derniers, la gare routière n'est pas un tout homogène, elle se décompose en différentes *lignes*, correspondant chacune à une destination et à un type de véhicule particulier. Les *lignes* sont le cœur de l'activité des gares, elles sont systématiquement situées au centre de celles-ci, enserrées par les différentes boutiques ou étalages des vendeurs attirés par l'affluence des usagers. C'est dans ces espaces cloisonnés que s'effectuent, à la chaîne, toutes les opérations liées à l'embarquement des passagers et de leurs bagages et que s'organise la compétition entre les *coxeurs*.

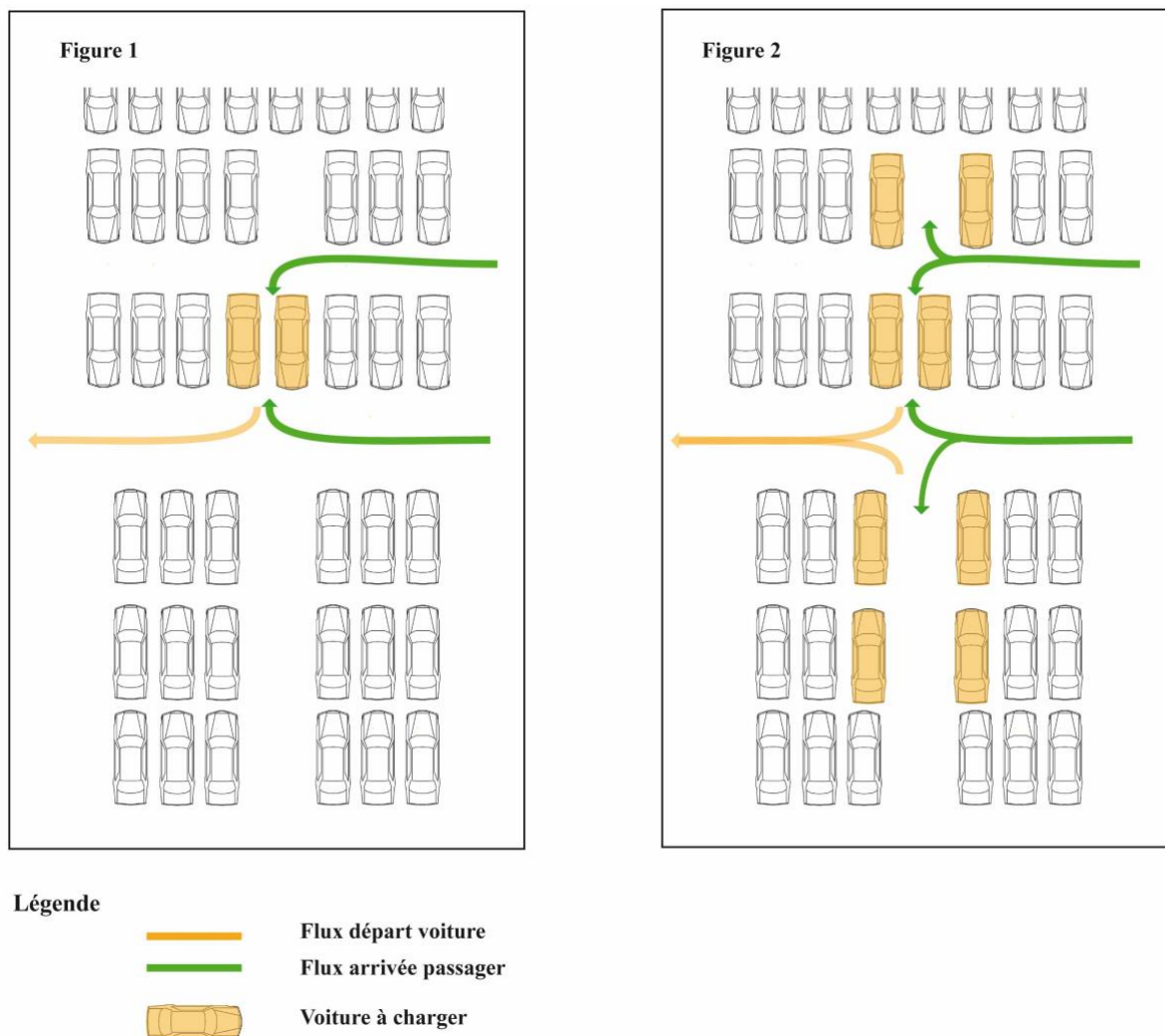


La *ligne* est d'abord un espace physique matérialisé par une succession de véhicules à l'arrêt, en ligne. La *ligne* Dakar-Kaolack, surlignée en bleu sur la photographie satellite ci-dessus,

permet de s'en rendre compte. Cette *ligne* est l'une des 15 *lignes* de voitures 7 places de la gare. Elle est aussi l'une de celles qui occupent l'espace le plus important. Les voitures 7 places sont en général des Renault et des Peugeot break 500, aménagées pour contenir 7 passagers plus le chauffeur. Ce type de véhicule n'est que l'une des trois catégories de transport proposées dans la gare. La destination de Kaolack est aussi desservie par des minicars, d'une contenance pouvant aller de 12 à 24 personnes selon les modèles, ou encore par des cars pouvant contenir jusqu'à une centaine de personnes. Les voitures 7 places sont cependant le moyen de transport le plus populaire. Certes plus chères que les cars ou les minicars, elles sont plus rapides. En 7 places, un trajet Dakar-Kaolack prend en moyenne 4 heures contre parfois plus de 7 en car⁶.

La *ligne* Kaolack 7 places se compose d'un espace central appelé la *piste* où stationnent côte-à-côte les deux voitures en train de charger. Elle est signalée sur la photo ci-dessus par un point rouge. C'est à l'arrière et à l'avant de la *piste* que l'on trouve les voitures des chauffeurs garées, attendant qu'on les appelle pour qu'elles se positionnent à leur tour sur l'ère d'embarquement (Figure 1). Ces caractéristiques n'en font cependant pas un espace figé et cette division de base est soumise à de nombreuses variations en fonction de l'horaire de la journée, du jour de la semaine et des périodes de l'année. En cas de forte affluence, la *piste* déborde. L'embarquement s'effectue alors directement là où les véhicules attendent (Figure 2).

⁶ Cette différence est principalement due au fait que contrairement aux voitures 7 places, les cars ne partent pas totalement pleins des gares. Ils partent à un horaire fixe et continuent d'embarquer des clients sur leur trajet.



Bien que l'accès aux *lignes* doive demeurer ouvert pour accueillir les potentiels clients, pour les *coxeurs*, le droit de travailler dans ces espaces et les activités qu'ils peuvent y entreprendre sont subordonnés à une redoutable sélection. Bien qu'il soit possible de raffiner cette division, les tâches accomplies par les *coxeurs* au niveau de la ligne peuvent être divisées en deux, entre les activités de chargement et les activités d'*encaissement* ; autrement dit, entre les activités physiques et celles les mettant en contact directement avec de l'argent. Ces deux types d'activité ne sont pas valorisés de la même façon et correspondent à deux types de rémunération. Le premier type de rémunération correspond au *mandat*. Il s'élève à 700 FCFA pour la ligne Dakar-Kaolack 7 places. Ce montant est prélevé directement sur le prix de chaque *pass* de 3 500 FCFA payé par les passagers. Les sommes ainsi récoltées sont ensuite l'objet d'un partage, en fin de journée. Cette rémunération correspond à un véritable intéressement à l'activité de la *ligne*. Elle ne concerne que les *coxeurs* autorisés à effectuer l'*encaissement*. Un second type de rémunération, parallèle à la première, existe : le pourboire. Ce dernier peut osciller entre 300 FCFA et 500 FCFA par départ. Il est alors donné à titre individuel, par le chauffeur.

Cette structure bimodale de la rémunération, qui n'est pas si éloignée de celle décrite par Donald Roy à propos des usines dans l'Amérique du nord à la fin des années 40 (Roy, 1952), ne concerne pas les mêmes groupes de *coxeurs*. Elle recoupe des divisions d'âge mais surtout des différences d'ancienneté, à l'image des divisions sociales du travail paysan dans les

champs de la confrérie mouride (Copans, 1980) ou encore au sein de l'atelier (Morice, 1987). Il faut « *ramper* » dans la gare avant de pouvoir penser par exemple manipuler de l'argent au niveau des *lignes* lors des *encaissements*. La frontière entre ces deux catégories de travailleurs est cependant floue. Un *coxeur* intéressé au *mandat* peut en effet aussi cumuler quelques pourboires à sa rémunération principale. La plupart des *coxeurs* habilités à *encaisser* ont travaillé sur la *ligne* comme chauffeur sur le trajet qu'elle dessert. L'expérience de conduite peut n'avoir duré que quelques mois. En revanche, ils doivent avoir au préalable travaillé dans la gare, au sein de la *ligne*, pendant parfois plusieurs dizaines d'années. Chacun d'entre eux a été observé à la fois par la communauté des chauffeurs et par les *coxeurs* déjà en place. Le droit d'accès à la *piste* d'embarquement est d'abord réservé à ceux qui ont un « *bon caractère* ». L'« *encaissement* » et la manipulation de l'argent sont en effet un sujet très sensible qui ne saurait être délégué à un individu susceptible de créer du « *bruit* » ou, autrement dit, de la confusion autour de l'embarquement. Ce véritable *cursus honorum* est doublé par des liens de solidarité régionaux, ethniques et parfois même villageois. En effet, la plupart des chauffeurs et des personnes de l'équipe de la ligne proviennent des villages situés le long de la route de la région qu'elle dessert. Sur ce point, le fonctionnement de la *ligne* rejoint celui de grandes entreprises industrielles sénégalaises (Guissé, 1995).

Ce cloisonnement des *lignes* entre en résonance avec les découpages administratifs successifs au sein du pays. Pour exemple, la ligne Dakar-Kaolack s'insère dans un ensemble plus important constitué par les lignes Dakar-Tambacounda, Dakar-Fatick ainsi que Dakar-Banjul, toutes trois situées un peu plus au nord sur la photo satellite. Cette association correspond à l'ancien découpage régional du Sénégal qui regroupait au sein de la même région du Sine-Saloum les villes de Kaolack, Fatick et Tambacounda. Banjul est quant à elle la capitale de la Gambie, un pays frontalier enserré dans le Sénégal et séparant le nord du sud du pays. La ville de Kaolack constitue la principale étape pour s'y rendre. Cette proximité géographique des destinations au sein du pays, se traduit dans la gare par une proximité physique entre ces différentes lignes situées côte-à-côte. Ces ensembles sont réinvestis par les *coxeurs*, pour qui ces découpages reflètent aussi des différences de « *mentalité* » entre régions. En plus du *wolof*, la langue parlée par les *coxeurs* de la ligne Dakar-Kaolack est le *serere*, beaucoup parlé dans la région du Sine-Saloum. Pour la *ligne 7 place* en direction de St Louis, située juste au sud de la *ligne* Kaolack, ces variations concernent le wolof lui-même qualifié de : « *wolof du Cayor* », un ancien royaume datant du 19^{ème} siècle, situé entre les fleuves Sénégal et Saloum, dans la région actuelle de la ville de St Louis.

Ces différences correspondent aussi à des différences de réputation. La ligne Dakar-Kaolack, vient se distinguer d'autres lignes comme celle des cars en direction de Kolda située au sud-est de la gare. Les *coxeurs* l'animant sont considérés par ceux de la *ligne* Dakar-Kaolack comme des « *marginiaux* », alcooliques, drogués ou encore comme des agresseurs. Ces perceptions sont à mettre en lien avec la rentabilité de la ligne qui, comparée à la ligne Dakar-Kaolack, est très mauvaise⁷. Elle est enfin à mettre en parallèle avec son fonctionnement et le rapport au temps qu'il génère. Contrairement aux *lignes* de 7 places qui fonctionnent en 3/8, les *lignes* de cars fonctionnent par tour de 24 heures. Ce mode de fonctionnement oblige donc les membres de l'équipe à passer la nuit dans la gare. Pour les *coxeurs* de la *ligne* Dakar-Kaolack, ce travail par tranches horaires de 24h influe sur le mode de vie des *coxeurs* de la *ligne* Kolda car en les exposant de façon supérieure à des pratiques telles que la

⁷ Suivant les estimations du *regroupement*, la *ligne 7 places* pour Kolda est passée en 10 ans de 65 départs par jour à seulement 7 départs par jour. Elle est aujourd'hui la moins fréquentée des lignes. Cette baisse du trafic semble être aussi valable pour les cars desservant la même destination.

consommation de drogue, d'alcool ou le recours à la prostitution. La place physique occupée par la *ligne* Kolda cars dans la gare recoupe cette réputation. Alors que la ligne Dakar-Kaolack 7 places est au centre de la gare, celle de Kolda cars est située à la marge de la gare, quasiment au même niveau que les nombreux commerces qui ceinturent la gare. De leur côté, les *coxeurs* de cette *ligne* se sont aussi appropriés ce stigmate. Karim⁸, l'un d'entre eux, parle ainsi :

« Karim incarne pour lui le côté marginal de la gare. [...] Pour lui, le centre de la gare correspond au côté le plus organisé. Il met ça sur le compte du fait que ce sont des « campagnards ». Jamais un campagnard n'oserait faire ce que lui, un natif de Dakar, ferait. Il me parle beaucoup de sa jeunesse où il a fait de nombreux coups. Il me reparle de l'époque où des touristes venaient la nuit, dès leur descente de l'avion. Là, il leur prenait tout leur argent et allait faire la fête à Ziguinchor [capitale de la région de la Casamance]. Il était craint et faisait partie des « caïds » de la gare à l'époque. Maintenant, la gare a changé. Travailler à la gare reste cependant toujours mal perçu. Avant le partage ne s'effectuait pas avant qu'ils aient bu et celui qui ne buvait pas ne prenait pas l'argent. Aujourd'hui il a des enfants, une fille en âge de se marier. Il a failli accepter un emploi dans une usine, là où sa seconde femme travaille maintenant. Mais cela n'a pas fonctionné car il est tombé malade avant l'embauche »[8].

Le choix de travailler sur une *ligne* plutôt que sur une autre ne correspond donc pas à un choix purement économique. Il est déterminé par la façon dont chaque *coxeur* a été amené à travailler dans la gare et socialisé au monde du transport. Dans le cas de Karim, originaire de la région de Dakar, comme la plupart des *coxeurs* de sa *ligne*, son activité fait suite à 9 années de travail comme assistant d'un chauffeur puis 4 ans 1/2 comme chauffeur, dans un car desservant la région de Kolda au départ de Dakar. Se déporter du jour au lendemain sur la *ligne* Kaolack 7 places, dont il connaît pourtant les membres, serait pour lui inenvisageable et ce malgré les faibles revenus générés par sa *ligne* actuellement. Un tel comportement l'obligerait à recommencer en entier sa progression parmi les *coxeurs*. Les frontières physiques entre les *lignes* sont ici recoupées par des frontières symboliques, interdisant le passage d'un *coxeur* de l'un à l'autre de ces espaces malgré leur rentabilité inégale.

Zoom 2 : La ligne, l'encadrement syndical du travail.

Les relations de travail entre *coxeurs* ne sont cependant pas seulement subordonnées à des représentations spatiales, elles le sont aussi à un certain nombre de règles. À l'instar des *dockers* dans les ports (Pigenet, 2003), le travail des *coxeurs* est encadré par des organisations syndicales appelées *regroupements de chauffeurs*. À chaque gare correspond son *regroupement*. Équivalents de sections syndicales d'entreprise, les *regroupements* sont rattachés par leur statut au Syndicat national des travailleurs du transport sénégalais (SNTTRS). L'activité syndicale apparaît être le prolongement direct de l'activité économique des gares et le syndicalisme un outil de promotion au même titre qu'en entreprise (Diouf, 1995). Une partie des profits générés par la *ligne* grâce aux mandats est directement versée aux *regroupements*, en moyenne 10% des revenus journaliers. Leurs représentants exercent

⁸ Par souci pour les enquêtés les noms propres présents dans l'article ont été changés.

sur les *coxeurs* une véritable tutelle en produisant et en relayant une série de normes encadrant leur travail au sein des *lignes*.

Les A.G. des *lignes* sont une bonne illustration de cette tutelle. Le *chef de garage*, le *secrétaire administratif* et plus rarement le *président* du *regroupement*, tous membres du bureau exécutif du *regroupement*, sont présents lors de ces réunions, comme l'attestent les procès-verbaux émis à cette occasion et conservés dans les archives des *regroupements*. Ces réunions n'interviennent qu'en cas de problème majeur nuisant au fonctionnement de la *ligne*. Elles servent en premier lieu à désigner ou confirmer le *chef de ligne* ou, autrement dit, le représentant des *coxeurs* travaillant sur la *ligne* en question. C'est au cours de ces A.G. que sont fixés des points aussi essentiels que le montant des *mandats*⁹. En dehors de ces réunions, toute nouvelle embauche parmi l'équipe en charge de la gestion de la *ligne* doit être validée par le *regroupement*. La façon dont ma présence a été négociée peut d'ailleurs être directement mobilisée pour le comprendre.

Cette enquête fait écho à une première tentative infructueuse en 2009. Je m'étais alors directement présenté au *chef de ligne* des destinations de Thiès puis de Banjul sans passer par l'intermédiaire du *regroupement*. Sans qu'il ne me soit opposé de refus catégorique ou d'opposition frontale, je m'étais très vite trouvé limité dans mes interactions avec les travailleurs de la *ligne* et ces derniers avaient tout simplement fini par m'ignorer. Dès lors, mes recherches s'étaient plus particulièrement concentrées sur l'étude des membres des bureaux exécutifs des *regroupements*. C'est donc vers l'un d'entre eux, Ndiaye, rencontré pour la première fois en 2009, vers qui je me suis d'abord dirigé. Ndiaye est le *secrétaire administratif* du *regroupement* depuis 2003. Il a à sa charge l'ensemble des opérations écrites du *regroupement de chauffeurs* et se définit lui-même comme « l'intellectuel » de l'organisation. Après que je lui ai formulé mon projet, présenté sous la forme d'un « stage », il prend soin de me conduire lui-même au sein de la gare où il me présente à Stéphane, un homme d'une cinquantaine d'années, le *chef de ligne*. Il me présente comme un étudiant qu'il connaît depuis longtemps. Il précise qu'il m'a beaucoup parlé sans que cela n'entraîne jamais de conséquence. L'arrivée de Ndiaye et la mienne ont vite généré un attroupement ; Ndiaye et Stéphane se serrent la main, je serre ensuite la main de Ndiaye qui s'éloigne, me laissant sur place. À la suite de ces présentations, ma présence sur la *ligne* ne sera jamais remise en cause directement. Stéphane me confiera plus tard à son jeune « assistant », Samy, plus instruit en français que lui. À chacune de mes arrivées, mon premier interlocuteur, chauffeur ou *coxeur*, me renverra systématiquement vers Stéphane par un : « Tu as vu Stéphane ? » ou un « As-tu salué Stéphane ? », de qui je restais l'« invité ».

La façon dont mon accès à la *piste* a été négocié illustre à la fois la place centrale du *chef de ligne* ainsi que les liens qu'il entretient avec le *regroupement*, incarné ici par le *secrétaire administratif*. Le travail effectué par les *coxeurs* au sein des *lignes* est en effet directement contrôlé par le *chef de ligne*, ici Stéphane. Ces derniers sont placés sous l'autorité du *chef de garage*, directement rattaché au *regroupement*. Le *chef de garage* stationne dans les bureaux des *regroupements*. Cette proximité entre le *regroupement* et les *lignes* est d'autant plus forte lorsque, comme c'est le cas de Stéphane, les *chefs de ligne* cumulent ou ont cumulé avec leur fonction une place au sein du bureau exécutif du *regroupement*. Dans l'organigramme du *regroupement* datant de 2009, Stéphane est en 9^{ème} position avec un salaire de 60 000FCFA

⁹ Ces données ne proviennent pas du *regroupement* de la gare routière de Pompiers mais d'un procès-verbal d'assemblée générale dressé par le *regroupement* de la gare routière de Nioro dans la ville de Kaolack le 30 octobre 2007. Il concerne la *ligne* de Ziguinchor 7 *places*.

par mois¹⁰. Même lorsqu'ils ne cumulent pas leur poste avec un autre, au sein du regroupement, les *chefs de ligne* tirent systématiquement une partie de leurs revenus directement du regroupement. Ils disposent en effet d'un salaire de 2 000 FCFA par jour. Si cette somme ne représente qu'une toute petite partie de ce qu'ils peuvent obtenir en tant que *coxeurs*, grâce aux *mandats*, elle a valeur d'onction et leur assure un ascendant sur les autres travailleurs de la ligne.

Chef de ligne et *chef de garage* agissent tous deux pour le *regroupement* comme de véritables « relais prescriptifs » (Denis, 2007). Ils sont chargés de traduire les règles de fonctionnement général édictées par le regroupement au sein du règlement intérieur de la gare dans des situations particulières. Les statuts du regroupement précisent :

« Le chef de Garage : Il est le responsable du Garage et doit veiller à la bonne marche du regroupement. Il peut prendre des sanctions disciplinaires envers les coxeurs et leur représentant lui doivent obéissance. Il peut être secondé par un chef de piste qui doit procéder à l'appel, à la mise en place et au remplacement des coxeurs. ¹¹ »

L'activité du *chef de ligne* ou de *piste* est donc avant tout une activité de supervision. Dans un espace saturé de véhicules, il veille à ce que les principaux axes de la gare soient assez dégagés pour les allées et venues des clients et que les chauffeurs puissent y effectuer leurs manœuvres afin de se positionner sur la *piste*. C'est donc lui qui donne sa forme à la *ligne*, en indiquant aux voitures le lieu de leur stationnement. Il joue par ailleurs un rôle d'encadrant pour les *coxeurs*. C'est en effet aussi lui qui partage le fruit des *mandats*, qui fixe l'ordre dans lequel ils doivent « charger » les voitures et les assigne à l'une ou l'autre des équipes d'environ une dizaine de *coxeurs* se relayant sur la *piste*. Le groupe des *coxeurs* en charge du fonctionnement de la ligne est en effet divisée en trois périodes du jour et de la nuit. Le groupe se divise entre ceux s'occupant de la gestion de la ligne de 8h à 17h, ceux s'occupant de la ligne de 17h à 21h et enfin ceux s'en occupant la nuit. Ce découpage permet d'assurer un service continu. Cette division horaire recoupe des divisions hiérarchiques parmi les *coxeurs*. En effet, ces tranches horaires ne sont pas toutes aussi rentables. La tranche horaire allant de 8h à 17h connaît les flux de passagers les plus importants, le nombre de départs le plus grand et donc le montant de *mandat* le plus élevé.

L'autorité des *chefs de ligne* s'étend aussi aux chauffeurs :

« À la suite d'un embarquement long, un client s'énerve contre le chauffeur. Les bagages de cette voiture ont dû être défaits pour monter ceux d'un autre client. Le chauffeur sort de sa voiture brusquement. C'est un passager situé tout au fond du véhicule qui l'interpelle. Pour lui parler de plus près, le chauffeur sort et ouvre le coffre. Il agite son doigt tout prêt de la figure du passager contestataire. « Vas-y frappe ! ». Le passager menace lui aussi le chauffeur avec son doigt. Pour lui faire face, le client s'est complètement retourné sur son siège. Un jeune coxeur vient et essaie de calmer le chauffeur, il tente de refermer lentement le coffre. Il

¹⁰ Selon le rapport d'activité du regroupement de la gare routière de Pompiers allant du mois de Septembre 2006 au mois d'Octobre 2009 et recueilli en 2009. A titre indicatif, selon les estimations de la Banque mondiale pour 2012, le revenu mensuel moyen au Sénégal (à distinguer du salaire mensuel moyen) était d'un peu plus de 45 000FCFA.

¹¹ Extrait des statuts du regroupement de chauffeurs de la gare routière de Pompiers recueillis en 2009.

est repoussé par ce denier. Un coxeur un peu plus âgé vient ensuite. Il tente de calmer la situation à son tour. Le chauffeur l'ignore simplement. Stéphane arrive, le chauffeur baisse d'un ton mais n'arrête pas pour autant. Alors, Stéphane s'énerve et ferme le coffre avec force. Le chauffeur remonte dans le véhicule et la voiture démarre enfin.¹² »

Au-delà de son rattachement au *regroupement*, l'ascendant sur les chauffeurs du *chef de ligne* peut notamment s'expliquer par son rôle dans leur inscription. Cette activité est l'un des principaux enjeux au sein des *lignes* puisque c'est elle qui détermine l'ordre d'arrivée et donc de départ des véhicules. Les *lignes* fonctionnent en effet suivant la règle du « *premier arrivé, premier parti* ». Le *chef de ligne* est aussi en charge du *rappel*, une autre activité stratégique. A son arrivée, tôt le matin (entre 5h et 7h du matin suivant l'affluence) il passe à travers les rangées de voitures garées dans la gare. Ce passage lui permet de vérifier si les voitures inscrites la veille ou durant la nuit sont bien toujours présentes dans le garage. Si jamais elles ne sont pas présentes, leur numéro est rayé de la liste d'attente. Cette suppression signifie alors que le chauffeur doit recommencer toute son attente.

Quelques éléments du profil de Stéphane peuvent nous permettre de tenter de dégager quelques explications quant au statut qu'il a acquis. Contrairement à la majorité des *coxeurs* travaillant sur la *ligne*, musulmans et *serrers* ; Stéphane est chrétien et *djola*. Il est originaire de la région de la Casamance. Ce profil atypique, associé à la mort brusque de son prédécesseur, a provoqué la naissance de rumeurs, alimentant l'idée qu'il a pratiqué la magie pour obtenir son statut. Ces « on-dit » ont eu pour effet de consolider son statut. Une autre explication réside cependant dans la nature consensuelle du personnage, estimé et considéré comme travailleur, capable de faire fonctionner la *ligne* afin que chacun des *coxeurs* en tire profit. Une capacité que son profil atypique vient renforcer en le dégageant de toutes obligations envers un groupe de pairs.

L'activité des *coxeurs* dans la *ligne* semble donc extrêmement cadrée. Leur nombre, les moments où ils travaillent mais aussi leur droit à travailler obéissent à des normes précises que les représentants syndicaux se chargent de faire respecter. Cet encadrement vient encore renforcer la régulation du travail des *coxeurs*, non seulement en interdisant l'accès à l'espace où ils travaillent à des acteurs n'étant pas reconnus par le syndicat mais aussi en le rationalisant.

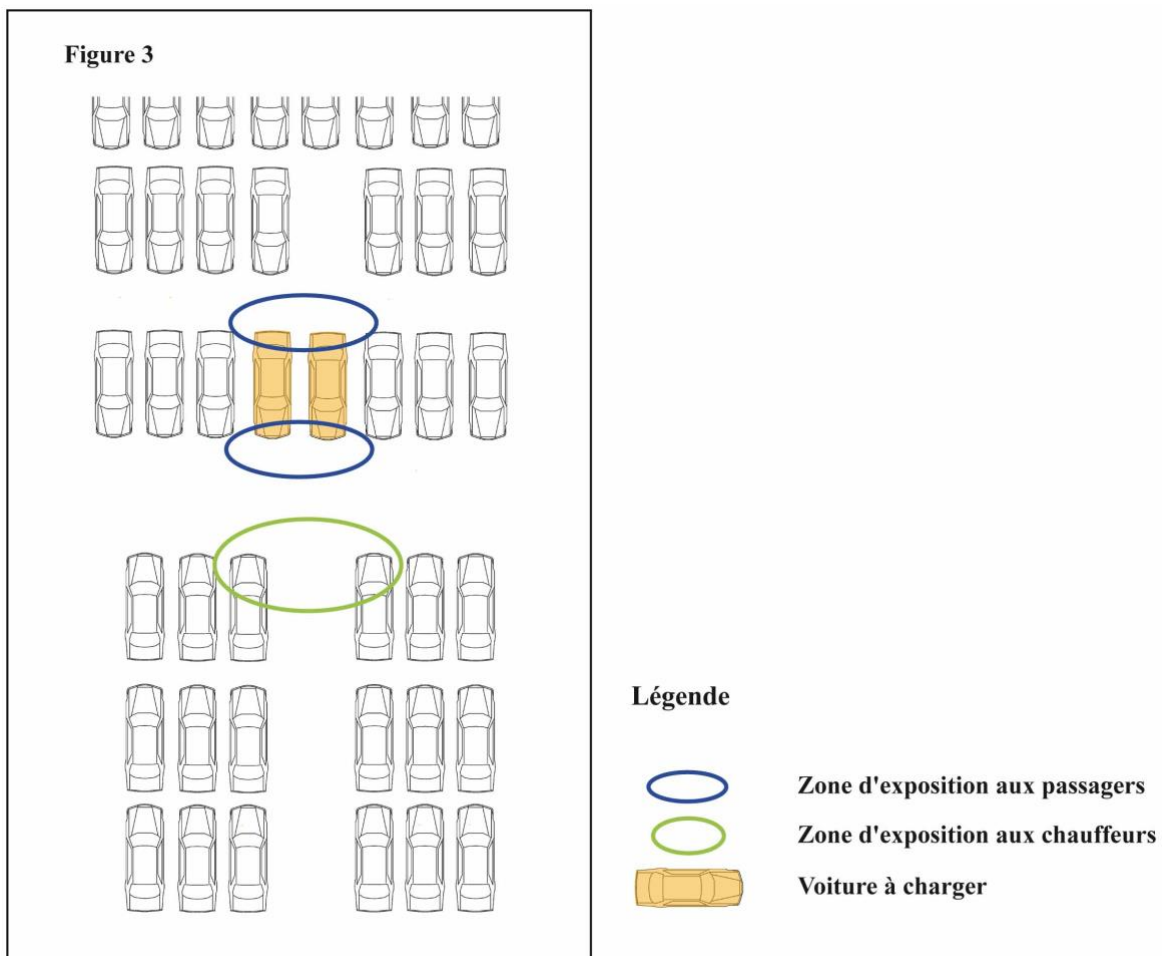
Zoom 3 : Le coxeur, la compétition dans les interstices.

Loin d'être anémique, entendu ici dans son sens générique, la compétition entre les *coxeurs* apparaît à l'inverse saturée de règles. Dès lors, la capacité des *coxeurs* à profiter des différentes opportunités économiques qu'offre l'accès à la *ligne*, dépend avant tout de leur habilité à maîtriser et à jouer avec son cadre à la fois spatial et normatif. Dans cette troisième et dernière partie nous voudrions donc revenir sur les façons dont, à l'échelle individuelle, en fonction de leurs ressources respectives, les *coxeurs* jouent avec et abusent des règles de fonctionnement des *lignes*. Un jeu qui, cumulé avec l'importante concentration de personnes et de véhicules, peut expliquer l'apparente désorganisation de la gare (Stasik, 2013). Parce

¹² Extrait carnet de terrain, 17/12/13

que la rémunération au mandat est extrêmement encadrée, la compétition entre les *coxeurs* s'effectue principalement pour les rémunérations au pourboire. Dans cette compétition, la principale tactique déployée par les *coxeurs* est là encore liée à l'occupation de l'espace.

Un des premiers espaces constituant un réservoir d'opportunités pour les *coxeurs* se situe à la jonction de la piste d'embarquement et du passage laissé libre pour le départ des véhicules (cercle bleu, Figure 3). C'est d'abord à ce niveau qu'arrivent les clients à pied ou en taxi. En y stationnant, la catégorie des *coxeurs* uniquement rémunérés au pourboire et celle à la recherche d'une rémunération supplémentaire au *mandat* s'exposent aux sollicitations des clients à la recherche d'informations. Ce positionnement leur permet par exemple d'être les premiers à s'emparer d'un bagage déposé par terre par un client à la sortie d'un taxi. Lorsqu'ils le ramènent ainsi jusqu'au véhicule, ce sont directement eux qui négocient avec le client le prix du transport du bagage. Lorsque qu'ils ont plus d'un bagage, les clients doivent en effet payer un surplus sur le prix du *pass*. La négociation terminée, les *coxeurs* remettent la totalité de l'argent au chauffeur. S'engage alors une seconde négociation entre les *coxeurs* et le chauffeur. Cette seconde négociation concerne le montant du pourboire touché par le *coxeur*. Elle peut ensuite déboucher sur une troisième et dernière négociation, cette fois-ci entre le client et les *coxeurs*. Les montants récoltés de la sorte sont extrêmement variables, ils dépendent à la fois du nombre et du volume des bagages mais aussi de la capacité du *coxeurs* à négocier leur prix aussi bien auprès des clients que des chauffeurs.



Une autre façon d'obtenir de l'argent supplémentaire est de vendre les « bonnes » places aux clients. Pour beaucoup de passagers des 7 places, seule la place à l'avant du véhicule, aux côtés du chauffeur et celle au milieu du véhicule, juste derrière le chauffeur, sont considérées comme viables. Les places à l'arrière ne laissent en effet que très peu de place pour les jambes. De plus, les fenêtres y sont la plupart du temps voilées, ce qui peut donner une sensation d'enfermement. Si ces places ne sont pas disponibles lorsqu'ils arrivent, beaucoup de clients préfèrent donc attendre qu'une autre voiture commence à charger pour être sûrs de les obtenir. Ces pratiques donnent lieu à des courses à travers la ligne entre clients qui désirent déposer les premiers leur sac sur le siège qu'ils convoitent. Profitant de cette situation, les *coxeurs* se tiennent donc au courant à la fois du numéro des prochaines voitures inscrites au départ mais aussi de leur emplacement dans la gare, ce qui nécessite de bien maîtriser le système d'inscription des véhicules dans la ligne. Présents dans les zones d'arrivée des passagers, ils peuvent ainsi revendre cette information, en moyenne pour 500FCFA, et permettre à un client d'arriver à coup sûr le premier dans la prochaine voiture à charger. Dans ce cas précis, les *coxeurs* jouent une règle de fonctionnement de la ligne contre une autre. En monnayant leur connaissance du fonctionnement de la ligne aux passagers, les *coxeurs* nuisent en effet au respect de la règle du « premier arrivé, premier parti » qui voudrait que chaque client embarque dans leur ordre d'arrivée, dans le véhicule en train de charger.

Dans cette course au pourboire, la capacité à entretenir des liens avec les chauffeurs est tout aussi importante que celle à aborder ou à nouer des liens avec les passagers. Une partie des pourboires est en effet à leur discrétion comme le montre cet extrait de carnet de terrain :

« Une petite altercation éclate. Le chauffeur trouve que par rapport aux bagages, il n'y a pas assez d'argent. Samy rentre dans l'habitacle de la voiture et explique au chauffeur ce qu'il a fait payer à chacun des passagers en bagages. Cela revient à 7 000FCFA en plus du prix des pass cumulés. Ensuite, il recompte l'argent devant le chauffeur. À chaque fois il remet le billet dans la main du chauffeur si bien qu'à la fin il ne lui reste plus rien. Le chauffeur est d'accord. Il lui remet 1 000FCFA. Django Maye me dira plus tard qu'en fait il s'agissait de 800FCFA. Oui, c'était bien un billet de 1 000 mais auparavant il y avait déjà eu un échange entre lui et le chauffeur de 200FCFA.¹³ »

Au-delà des zones exposées au flux de passagers, les *coxeurs* investissent donc aussi les zones de la ligne où stationnent les chauffeurs en attendant leur départ (cercle vert, Figure 3). Cet investissement ne permet aucun profit immédiat, contrairement à celui des zones de flux de passagers. À ce titre, il pourrait être considéré comme correspondant à la recherche d'une gratification autre qu'économique, à une recherche de gratification sociale (Roy, 1954). Sans que cela ne soit contradictoire avec ce que nous venons d'enoncer, ce placement permet cependant aussi un profit différé. Dans ces zones, les *coxeurs* peuvent éventuellement espérer pouvoir prendre le volant du véhicule en lieu et place du chauffeur pour le conduire jusqu'à la piste. Effectuer ces manœuvres, périlleuses et stressantes compte tenu de l'état de saturation de la gare, peut leur permettre d'obtenir un pourboire de la part du chauffeur et de s'affirmer face aux autres comme le plus légitime pour charger les bagages des clients du véhicule concerné et empocher le pourboire. Cela peut aussi leur permettre par ailleurs de faire jouer les relations nouées ainsi, lorsqu'ils négocient leur pourboire avec les chauffeurs.

¹³ Extrait carnet de terrain, 19/12/13

Conclusion :

L'enjeu de cette proposition était de tenter de préciser la nature des relations de travail entre *coxeurs*, dans les gares routières. Dans cette perspective, nous nous sommes attachés à décrire certaines des pratiques et des représentations attachées à cette activité. Le fouillis de la gare pour le profane, correspond en fait à une addition d'espaces aux délimitations précises, tous irrigués par des représentations différentes et dont les *coxeurs* ne peuvent s'extraire sans porter un préjudice important à leurs revenus et à leur statut. Cet ensemble fragmenté est l'objet d'un travail syndical permanent d'unification, passant par une production normative importante ainsi qu'un ensemble de relais en charge de traduire ces règles en situation. Pour un *coxeur*, la capacité à trouver son revenu journalier et à bénéficier des opportunités économiques que la gare recèle dépend donc avant tout de son degré de socialisation aux règles dont elle est saturée.

Nous ne prétendons bien sûr pas avoir épuisé l'ensemble des règles, explicites ou tacites, encadrant le travail des *coxeurs*. Par ailleurs, la méthode ethnographique peut donner à ces règles un caractère artificiellement figé, même si nous croyons qu'elle est la seule à pouvoir les renseigner. Ce que nous avons pu consigner permet cependant de donner de la chair à un dispositif fondé tout à la fois sur des représentations spatiales, hiérarchiques et sur une compétition maîtrisée. Ces trois traits structurants des relations de travail entre *coxeurs* recourent ceux d'autres situations économiques, rencontrées dans les usines, les champs, l'atelier ou encore l'entreprise. Bien qu'ils ne soient pas explicitement politiques, se sont bien ces liens du quotidien qui constituent le principal ressort de la mobilisation syndicale dans le secteur du transport.

Références :

Charmes, (J.), « Une revue critique des concepts, définitions et recherche sur le secteur informel », in, OCDE, *Nouvelles approches du secteurs informels*, Paris, 1990

Copans, (J.), « Pourquoi travail et travailleurs ne sont plus à la mode en 2014. Retour sur l'actualité d'une problématique du XXème siècle », *Politique Africaine*, N°133, 2014

Copans, (J.), *Les marabouts de l'arachide*, Le Sycomore, Paris, 1980

Denis, (J.), « La prescription au travail, Circulation et énonciation des règles au travail », *Sociologie du travail*, N°49, 2007, p. 496-513.

Diouf, (B.), « Syndicalisme, vie associative et identité ouvrière. Exemple de Dakar Marine (réparation navale) », in, Cabanes, (R.), Copans, (J.), Selim, (M.), (Dir.), *Salariés et entreprise dans les pays du Sud. Contribution à une anthropologie politique*, Karthala/Orstom, Paris, 1995, p. 185-209

Guissé, (Y.M.), « De l'atelier à la société. Les employés de l'huilerie SONACOS de Dakar », in, Cabanes, (R.), Copans, (J.), Selim, (M.), (Dir.), *Salariés et entreprise dans les pays du Sud. Contribution à une anthropologie politique*, Karthala/Orstom, Paris, 1995, p. 133-153

Hibou, (B.), *Anatomie politique de la domination*, La découverte, Paris, 2011

Cissokho, Sidy. « Les relations de travail dans la gare routière de « Pompiers » (Sénégal). Représentations spatiales, enjeux hiérarchiques et compétition dans les interstices », *Terrains & travaux*, vol. 25, no. 2, 2014, pp. 179-197

Lautier, (B.), Miras de, (C.), Morice, (A.), *L'Etat et l'informel*, Harmattan, Paris, 1991.

Lombard, (J.), Ninot, (O.), « Impasse et défis dans le transport routier », in, Diop, (M.C.), *La société Sénégalaise entre local et global*, Paris, Karthala, 2002, 109-162.

Meagher, (K.), *Identity economic: social network and the informal economy in Nigeria*, Rochester, Ibadan, James Currey, 2010.

Morice, (A.), « Ceux qui travail gratuitement : Un salaire confisqué », in, Agier, (M.), Copans, (J.), Morice, (A.), (Dir.), *Classes ouvrières d'Afrique noire*, Karthala/ORSTOM, Paris, 1987

Ndiaye, (M.Elh.) et Tremblay, (R.), « Les transports routiers au Sénégal : La problématique de la gestion des gares routières », *Canadian journal of regional science*, Vol 32, Issue 3, 2009, p. 495-509.

Pigenet, (M.), « Modalités d'embauches et pratiques professionnelles. Aux sources des sociabilités militantes dans le syndicalisme docker », *Politix*, Vol.16, N°63, 2003, p. 79-90

Seck, (S.M.), « Transport et territoires : les coxeurs de Dakar, du bénévolat à la prestation de service », *Bulletin de la société géographique de Liège*, N°48, 2006, p.7-17.

Soto de, (H.), *L'autre sentier, la révolution informelle dans le Tiers Monde*, La découverte, Paris, 1994

Stasik, (M.), 2013, « In the Hustle Park: The social organisation of deasorder in a West Africa Travel Hub », *Working Papers of the Priority Programme 1448 of the German Research Foundation: Adaptation and Creativity in Africa: technologies and significations in the making of order and disorder*, N°1, Edited by Ulf Engel and Richard Rottenburg.

Roy, (D.), « Quota restriction and Goldbricking in a Machine Shop », *American Journal of Sociology*, 57(5), 1952, p. 427-442

Roy, (D.), « Work Satisfaction and Social Reward in Quota Achievement: An Analyse of Piecwork Incentive », *American Sociological Review*, 18-4, 1953, p. 507-514