



HAL
open science

La compétition syndicale à la loupe

Sidy Cissokho

► **To cite this version:**

Sidy Cissokho. La compétition syndicale à la loupe. Revue Tiers Monde, 2015, Revue Tiers Monde, 224 (4), pp.83-102. 10.3917/rtm.224.0083 . hal-03543854

HAL Id: hal-03543854

<https://hal.univ-lille.fr/hal-03543854>

Submitted on 27 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.

La compétition syndicale à la loupe : Débats, affrontements et arbitrages autour de la question de la représentation dans les gares routières au Sénégal

La compétition syndicale à la loupe : Débats, affrontements et arbitrages autour de la question de la représentation dans les gares routières au Sénégal

Résumé : Au Sénégal, la Confédération Nationale des Travailleurs Sénégalais (CNTS) est présente dans le secteur du transport de passager à travers des organisations appelées « regroupement de chauffeurs » au sein des gares routières du pays. Lors des élections des représentants de ces organisations, les affrontements sont vifs et ils obligent quasi systématiquement les différents candidats à faire appel à des médiations extérieures. Dans ce contexte, l'autonomie laissée aux regroupements dans la désignation de leur représentant accroît leur dépendance aux échelons régionaux et nationaux du syndicat ainsi qu'à l'administration. Cet article revient sur les enchaînements causaux rendant possible ce phénomène pour le moins contre intuitif.

Mots clefs : Syndicalisme, Transport, Election, Sénégal.

Union contest under scrutiny: Debate, confrontation and arbitration around representation in senegalese bus station.

Summary: In Senegal, the National Senegalese Workers Confédération (CNTS) is found in the transport sector through organisation called “regroupements de chauffeur”. In bus stations, during the election of the delegate of these organisations, the fight is so hard that candidates have to call exterior mediation. The autonomy of the “regroupements” in the designation process of their delegate increases their dependency to the administration and regional and national level of the union. This paper describes the sequence that made this situation happen.

Keywords: Trade union, Transportation, Election, Senegal

Introduction

Le vote pour élire le président de la gare routière a lieu dans la salle des fêtes municipale de la ville de Nioro du Rip. Depuis tôt ce matin, les chauffeurs forment une longue file débordant de la salle pour aller jusqu'à la tribune où siègent le président national du Syndicat National des Travailleurs des Transports Routiers du Sénégal (SNTTRS), l'un des membres du bureau exécutif du garage [c'est-à-dire, de la gare routière] de Nioro, le président du garage Pompiers à Dakar, le président du garage de Keur Ayib, le président du garage de Kaffrine et le président de la cellule locale du parti présidentiel, le Parti Démocratique Sénégalais (PDS). En bas à droite de l'estrade, des représentants des deux candidats surveillent le déroulement du vote. Ils se déplacent parfois le long de la file des chauffeurs pour saluer ou désigner l'urne dans laquelle il faut déposer son permis de conduire. Deux grands cartons font office d'urnes. 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 avoir vérifié l'authenticité du permis au préalable. En cas de doute, il le fait parvenir au président du garage Nioro en bout de table afin qu'il authentifie la pièce.

Après avoir voté, les chauffeurs sont coincés dans la ville car ils doivent attendre le dépouillement pour récupérer leur permis. Au fur et à mesure que la journée avance, c'est plusieurs centaines de chauffeurs qui s'amassent autour de la salle des fêtes de la mairie. Pour éviter les heurts, le secrétaire général du garage Nioro propose d'avancer l'heure de clôture du vote. On décide que le vote se termine à 15h au lieu de 18h. Durant le dépouillement, aucun chauffeur ni aucun représentant des candidats n'est admis dans la salle. Les fenêtres sont fermées pour ne laisser à personne la possibilité d'observer le dépouillement de l'extérieur. La salle est sombre et seuls les volets mi-clos laissent encore passer un peu de lumière. Les deux gendarmes présents pour assurer le bon déroulement du scrutin restent en retrait, tandis que les membres de la tribune commencent à compter les permis déposés dans les cartons. Impatients de récupérer leur permis et tout de même curieux d'observer le dépouillement, de nombreux chauffeurs passent leurs mains à travers les volets, ce qui crée un sentiment oppressant.

Lors du décompte des voix, très vite, le président sortant de la gare se détache largement. Il gagne finalement avec 731 voix contre 103 pour son concurrent. Une fois le résultat annoncé, les permis sont rendus aux chauffeurs par les fenêtres de la salle des fêtes qui ont été rouvertes, tout comme les portes de la salle. Des journalistes de la presse régionale s'y engouffrent. Les membres de la tribune se dispersent aux quatre coins de la salle pour leur donner des interviews sur leurs premières impressions après le scrutin¹.

Ce court récit décrit le déroulement du vote du 12 mai 2011, lors de l'élection du représentant des chauffeurs de la gare routière de Nioro du Rip dans la région de Kaolack. C'est exclusivement par ce processus, censé valider le choix du président du regroupement, que les chauffeurs désignent leurs représentants dans le secteur du transport de passagers au Sénégal. Véritables institutions « claires-obscurées » car détentrices de l'autorité publique sans pour autant disposer du label « Etat » (Lund, 2006), les regroupements sont présents dans chacune des gares routières du pays et en assurent la gestion en lieu et place des municipalités. C'est leur président, à la tête d'une équipe vivant par et pour la gestion du regroupement, qui assure la sécurité, la salubrité mais aussi l'embarquement des passagers dans les gares pourtant propriétés des municipalités. Les regroupements oscillent entre des activités mutualistes et d'autres, d'encadrement et

¹ Extrait remanié du carnet de terrain, le 12/05/11

de défense de la profession. Ils ont aussi une activité économique puisqu'ils sont adossés à un groupement d'intérêt économique (GIE) et tirent un profit substantiel des prélèvements effectués sur les chauffeurs à l'occasion de leur activité de gestion des gares.

Ces organisations sont un exemple parfait des conséquences du tournant libéral, amorcé par le régime socialiste au milieu des années 80, sur les organisations de représentation des acteurs du secteur économique (Thioub, Diop, Boone, 1998). Dans le secteur du transport, la libéralisation de l'octroi des licences pour devenir propriétaire de véhicules a engendré de profonds bouleversements sociologiques au sein de la profession des chauffeurs. Elle a permis l'affirmation d'une multitude de petits chauffeurs-propriétaires aux dépens de la poignée de grands transporteurs organisés en différentes fédérations et jusque-là les seuls interlocuteurs de l'Etat dans le secteur. Face à ces organisations patronales, les petits propriétaires ont promu leur propre mode d'organisation à travers les regroupements et se sont emparés de la gestion des gares. C'est désormais cette multitude de « présidents » qui accaparent la représentation du groupe chauffeurs en lieu et place des grands transporteurs. C'est aussi cette multitude qui, durant les années 90, intègre la branche transport de la CNTS (Confédération Nationale des Travailleurs du Sénégal), longtemps la seule centrale syndicale autorisée, en lien direct avec le parti présidentiel et aujourd'hui la principale organisation syndicale sénégalaise (Ndiaye, 2013). Loin d'être un frein à la syndicalisation (Ndiaye, 1995), les regroupements ont contribué à maintenir l'hégémonie de la centrale historique dans le secteur du transport dans un contexte de libéralisation politique, notamment face à sa principale concurrente: la CNTS-FC (Confédération Nationale des Travailleurs du Sénégal-Force Changement). Les regroupements s'illustrent aujourd'hui à l'échelle nationale au moins une fois par an, lors de grèves paralysant l'ensemble du territoire pour des motifs similaires d'années en années. Plus qu'une réelle contestation destinée à satisfaire un ensemble de revendications, ces grèves rituelles apparaissent plus comme un moyen de réaffirmer la place du syndicat comme principal interlocuteur de l'Etat, en montrant sa force de mobilisation.

Tout comme la décentralisation menée à la même période, qui a vu l'émergence d'autorités locales élues (Blundo, 1998), ce basculement a entraîné le passage d'un mode de désignation non plus fondé sur la nomination mais sur l'élection. Les représentants des chauffeurs ne sont plus nommés par des grands transporteurs au rayonnement national, mais élus directement par les chauffeurs au sein des gares. Dans le secteur du transport, la compétition syndicale ne se limite plus à une lutte entre des dirigeants à l'ampleur nationale directement connectés au parti présidentiel, dans les locaux de la bourse du travail à Dakar comme cela pouvait être le cas de la CNTS auparavant (Diop, Diouf, 1990).

A première vue, la tenue de ces élections tendrait à accréditer l'hypothèse d'une indépendance complète du champ syndical d'une part et d'une déconnexion totale entre les échelles nationales et locales d'autre part ; elle validerait donc l'hypothèse d'un lien entre libéralisation économique et libéralisation politique. L'organisation de ces élections semble être à la seule charge des travailleurs, directement au sein de ce que l'on considère comme leur entreprise : les gares ; contrairement aux autres secteurs où, depuis 2011, les élections de représentativité syndicale sont organisées directement par l'Etat sénégalais à

l'échelle nationale². La corporation des chauffeurs est en effet exclue de ces élections car leur grande majorité ne dispose pas des contrats d'embauche nécessaires pour voter.

C'est pourtant l'hypothèse inverse que je défends dans cette proposition. L'argument est simple, bien que contre-intuitif. Loin de consacrer l'indépendance des regroupements, le recours à l'élection, parce qu'il accroît la compétition au sein de ces organisations, les oblige à faire appel à une série de médiateurs *a priori* extérieurs. Autonomie et indépendance ne vont pas forcément de paires (Lahire, 2012)³. Si la compétition au sein des regroupements se structure et s'énonce suivant des modalités spécifiques à ces organisations, elle n'en accroît pas moins leur dépendance non seulement face aux échelons nationaux et régionaux du syndicat mais aussi face à l'Etat. Les élections au sein des regroupements et les affrontements qu'elles génèrent sont donc les vecteurs d'une double intégration, à la fois syndicale et administrative. L'observation de ces séquences permet ainsi non seulement de mettre à jour certaines des modalités de l'ancrage syndical dans la profession de chauffeur mais également les mécanismes concourant à la formation d'un « néo-corporatisme » sénégalais ou autrement dit, d'un système de représentation des intérêts dans lequel l'Etat intègre les groupes d'intérêt à son propre fonctionnement (Schmitter, Lehmbuch, 1979).

Pour étayer cet argument, je m'appuie sur une série composite de matériaux récoltés au cours d'un travail de thèse entamé en 2011 dans quatre gares routières de la région de Kaolack (garage Nioro, garage Dakar, garage Gandiaye et garage Nioro du Rip). Deux observations directes menées pendant la période des élections, la retranscription d'un enregistrement réalisé lors d'une assemblée générale ainsi que les enregistrements de quatre émissions de radio spéciales consacrées aux différents candidats au poste de « président de gare routière », toujours à l'occasion de l'une de ces élections, seront plus particulièrement mobilisés⁴. Cet ensemble permettra de saisir les discours publics et les représentations qu'ils charrient mais aussi les coups échangés de façon plus discrète entre des candidats bien souvent inégalement pourvus en ressources.

Mon raisonnement est organisé en deux temps. Dans un premier temps, je reviendrai sur l'ensemble des représentations, souvent contradictoires, véhiculées par les débats lors des campagnes précédant l'élection (I). Dans un second temps, je m'intéresserai à la façon dont ces différentes oppositions sont arbitrées (II).

² La représentativité des centrales a commencé à être estimée grâce à des enquêtes administratives en 1992 et 1998. Avant cela, l'hégémonie de la CNTS ne rendait pas nécessaire la production de telles estimations. Suite aux contestations provoquées par les résultats de ces enquêtes administratives, des élections ont été substituées à ces enquêtes. L'article L.85 bis du code du travail, institué par une loi votée en 2003, stipule désormais que : « la représentativité des centrales syndicales de travailleurs est appréciée à l'issue d'élections générales de représentativité organisées simultanément sur toute l'étendue du territoire national suivant des modalités définies par arrêté du ministre chargé du travail après avis consultatif du conseil consultatif national du travail et de la sécurité sociale ». Les premières élections ne sont cependant pas organisées avant le 20 avril 2011.

³ La distinction opérée par B. Lahire entre « autonomie spécificité » et « autonomie indépendance » peut être utile pour penser la situation des regroupements et plus généralement celle du syndicalisme dans le secteur du transport. L'existence de logiques propres à un espace social ne signifie par forcément que ce dernier est indépendant des autres espaces sociaux, bien au contraire. Ici, se sont bien les logiques propres à la compétition syndicale qui entrave l'indépendance des regroupements, notamment face à l'administration.

⁴ La radio locale "Alfayda" a diffusé ces débats. Les échanges lors de ces différents enregistrements sont en wolof. La majeure partie des traductions effectuées l'ont été à l'aide d'un traducteur, Sambala Coulibaly, que je tiens à remercier.

Discours et rhétorique de campagne

C'est d'abord sur la nature des débats lors de la campagne que je voudrais revenir, et à travers elle sur tout le travail discursif effectué par les candidats lors de l'élection. Le jour du vote n'est en fait que l'aboutissement de plusieurs semaines d'effervescence et de tensions dans le garage. Chacun des candidats tente alors de se positionner par rapport à ses adversaires suivant une rhétorique avant tout tournée vers des enjeux locaux, propres à la gare. Un ensemble de discours qu'il convient d'analyser pour comprendre la façon dont se structurent les oppositions entre les différents prétendants au poste de président.

Une question de personnes

L'élection du président du regroupement est d'abord un enjeu de personnes. Lors de la série d'émissions de radio consacrée à la campagne dans l'un des garages étudiés, les différents candidats commencent systématiquement par se présenter. On retrouve chez eux les mêmes éléments de réponse qui sont autant de façons de dessiner en creux ce qu'est un candidat légitime.

-Ndiaye⁵ : On peut dire aussi Ndiaye du Koutal, car je suis le président de la destination Koutal. J'ai duré là-bas longtemps, voilà pourquoi je suis rentré dans le garage Nioro. Je peux revendiquer le statut de fils de transporteur. Mon père Adibou Thiam de Keur Madiebel [une localité de la région] était grand transporteur.

-Traoré : J'ai grandi dans le milieu du transport. Je connais bien le secteur. Quand Ousmane Lo était président, j'étais dans le regroupement. Avec l'avènement de Mbaye Sakho jusqu'à son incapacité j'étais membre.

-Diack : Je suis fils de transporteur. Mon père est El Hajj Bassirou Kassé, grand transporteur au garage Nioro. Je suis né dans ce milieu et je ne connais que le transport.

-Ndiongue : Ndiongue est un chauffeur. Il vit à Guinguinéo. Il est aussi transporteur. Il appartient à la région de Kaolack et aussi au garage Nioro. Il a besoin de diriger le garage Nioro.⁶

Les candidats mettent d'abord en avant leur lien au secteur du transport de façon générale. Diack, « *ne connaît que le transport* », Traoré a quant à lui « *grandi dans le milieu du transport* ». Cette longévité dans le secteur du transport prolonge parfois celle d'un parent. Le père de Ndiaye était « *grand transporteur* », celui de Diack aussi. Traoré qui ne peut faire valoir une telle qualité, met en avant sa longévité dans le secteur en se référant à des figures historiques du transport dans la région : Ousmane Lo et Mbaye Sakho.

Au-delà de la filiation au secteur du transport, le bon candidat est aussi celui disposant d'un ancrage dans la gare. En campagne, et même en dehors de ces moments, les candidats effectuent des tournées de façon régulière dans la gare, se placent de façon ostensible à des endroits fréquentés du garage. Ces moments sont autant d'occasions de se montrer, de récolter les marques de respect et de soutien, de marquer de l'intérêt pour les différents problèmes qui leur sont soumis, de saluer régulièrement un nombre important de personnes et d'entretenir leurs réseaux, d'être attentifs aux différentes rumeurs

⁵ Les noms des différents protagonistes ont été changés. Ceux des personnages historiques ou à l'envergure nationale ont en revanche été conservés.

⁶ Retranscription d'extraits de l'émission « Tali Bi », spéciale élections avec Traoré, Radio AlFaida, septembre, 2012

circulant au sein du garage ainsi qu'aux différents problèmes de gestion émaillant la vie quotidienne du lieu. Cette occupation de l'espace peut alors donner un caractère partisan à de simples déplacements dans la gare routière séparée en « tendances », elles-mêmes rattachées à des lieux précis. Si l'opposition des candidats se noue autour du contrôle d'un espace (la gare routière), elle se traduit aussi dans ce même espace. Lorsque dans son passage radio, Ndiaye parle de Koutal, il évoque un lieu précis du garage où s'effectuent les départs pour la localité du même nom. Il en va de même pour Diack, qui en évoquant Guinguinéo, une ville voisine, renvoie les auditeurs à l'endroit où s'effectue l'embarquement pour cette même ville au sein du garage. Ces différents rappels n'ont pas pour seul intérêt de démontrer son appartenance à la région, ils sont censés susciter l'adhésion de certaines parties précises de la gare organisées en segments.

Les différentes façons de se présenter et d'agir des candidats en campagne visent donc à dessiner l'image d'un représentant proche de ses représentés, ancré dans le milieu ; mais paradoxalement cette proximité n'est pas tout et le candidat doit, dans le même temps, se distinguer de la masse (Sintomer, 2013). L'exemple de la candidature de Niane au garage Nioro du Rip est à ce sujet éclairant. Cette candidature est d'emblée considérée par beaucoup des membres du garage comme manquant de crédibilité. Niane est en effet considéré comme un simple apprenti, un statut qui, dans la profession, est l'un des plus bas. Sa candidature est interprétée comme une candidature fantôme, une tentative de déstabilisation de celui qui est perçu comme le véritable opposant au président sortant : Diaw. Ce dernier est historiquement le premier président du regroupement, lui-même ancien chauffeur, aujourd'hui propriétaire d'une société d'assurances dont les locaux sont situés dans les commerces ceinturant la gare. Au-delà de l'appartenance à la profession, il est attendu d'un candidat une certaine réussite économique. Si la plupart des candidats connaissent la gare et y ont exercé le métier de chauffeur, ils sont pour la plupart aujourd'hui propriétaires d'une flotte n'excédant que rarement un ou deux véhicules de transport. Pour se conformer à cette image d'excellence professionnelle (Maresca, 1981) Niane va apparaître à l'assemblée générale en boubou en bazin, un vêtement faisant de lui la personne la mieux habillée de l'assemblée.

La nécessité de se distinguer se prolonge dans un impératif de responsabilité : est légitime pour prétendre à un poste de responsabilité celui à qui on a déjà confié des responsabilités. Cet impératif, tautologique, est facile à remplir pour les présidents sortants qui, tout au long de leur mandat, ont eu de nombreuses occasions de prendre cette posture et d'exhiber les liens qu'ils entretiennent avec les responsables d'autres secteurs. Les négociations de sortie de grève, les cérémonies d'accueil des ministres en visite dans la ville, sont autant d'occasions de s'afficher auprès des chauffeurs comme une personnalité dirigeante, puisque proche des dirigeants. La difficulté pour les opposants au candidat sortant est de paraître indispensables, sans parfois n'avoir jamais été aux plus hauts postes du regroupement. Pour ce faire, beaucoup des candidats insistent sur leur implication passée dans le regroupement à des postes au sein des bureaux exécutifs de l'organisation ou bien encore dans des prises de décisions ponctuelles mais ayant marqué l'histoire du garage. C'est ce que tente de faire Ndiaye en rappelant son rôle dans le changement d'emplacement du garage :

« Moi, je n'étais que le trésorier et tous étaient d'accord pour que le projet soit engagé. Je ne peux m'opposer au regroupement. Ils ont donné leur accord. Président, Pape Yoro Samb et le secrétaire général Pape Tanguiné Ndiaye. Je leur ai dit, vous m'apportez un document officiel et je sors l'argent. J'ai pris mon véhicule et on est allé à la banque pour prendre l'argent. On est ensuite parti à la mairie. J'ai demandé à qui on devait servir l'argent. Il me dit allons à la mairie. Devant l'agent de la B.M.S.

[Brigade Mobile de Sureté] j'ai compté l'argent et devant témoins j'ai remis l'argent. Arrivé sur place, j'ai dit à l'agent : voilà l'argent. L'agent nous a dit : c'est bon. Celui qui devait signer la décharge n'était pas là. Moi je ne peux pas laisser l'argent sans décharge. J'ai insisté, il a signé et mis le cachet de la mairie.⁷ »

Dans cet extrait issu de son passage radio, pour le trésorier du regroupement de 2004 à 2007, candidat à la direction du garage, l'enjeu est de se démarquer de la gestion du président sortant en insistant sur sa volonté de fonctionner selon les règles de façon claire dans un contexte de soupçons généralisés concernant tous les hommes de pouvoir. Il le fait par exemple en montrant son attachement au reçu, aux signatures ou encore à la présence de témoins. Cet épisode permet par ailleurs à l'opposant de se raconter au cœur d'une intrigue administrative, aux côtés des représentants de l'Etat et au même niveau que les autres principaux représentants des chauffeurs. Le pendant de cette situation d'ancien gestionnaire est qu'elle expose aux critiques. Une rumeur, dont les émissions de radio se font parfois l'écho à travers les appels des auditeurs, incrimine Ndiaye dans des détournements sur la période durant laquelle il a été trésorier. Tous les candidats ne peuvent cependant se prévaloir d'une expérience comme celle de Ndiaye. Le port de lunettes (signe qu'on sait lire), l'emploi du français ou encore la mise en avant d'expériences comme l'animation d'un Groupement d'Intérêt Economique ou bien d'une tontine au sein du garage peuvent alors être des moyens alternatifs de démontrer son sérieux.

La question de l'élection

Si les différents discours et attitudes des candidats en campagne concourent à former une image relativement unifiée de ce que doit être un représentant légitime et ce malgré des candidats aux ressources parfois asymétriques, il n'en va pas de même pour l'élection et son déroulement. Ces affrontements portant sur les modalités même de l'élection sont permis par les vides laissés par les différents statuts des regroupements qui, pour les plus précis, stipulent que la gare routière « *est administrée par un bureau élu par la majorité des voix pour une durée de trois ans* »⁸. Ces tournures laissent deux questions de premier ordre en suspens : qui doit voter ? Comment doit se dérouler l'assemblée générale ? Deux questions qui ne manquent pas d'opposer les différents prétendants.

A la première question, de multiples réponses sont possibles. Sont autorisés à voter : les chauffeurs disposant de leur carte du regroupement uniquement ? Les chauffeurs ayant leur permis dans la région ? Ou bien de façon plus large, l'ensemble des chauffeurs du Sénégal ? Ces choix laissent la place à de multiples arrangements comme en témoigne cet extrait du discours du président sortant du garage Nioro lors de l'assemblée générale :

« On a décidé que pour voter il fallait être membre ou disposer de sa carte. Sans cela tu ne peux pas participer à l'AG ou à plus forte raison voter ou soutenir quelqu'un. Pour vendre les cartes, on avait accordé un délai de trois mois et dix jours à tous ceux qui voulaient s'inscrire. C'est le trésorier qui vendait les cartes avec Sidate Badiane. [...] On avait décidé que ceux qui avaient un permis de conduire pouvaient acheter une carte jusqu'au mois de juin. Ensuite on avait rajouté trois autres mois. »⁹

⁷ Retranscription d'extraits de l'émission « Tali bi », spéciale élections avec Traoré, radio Alfayda, septembre 2012

⁸ Extrait des statuts du regroupement du garage Pompiers, Dakar

⁹ Extrait du discours de Seck à l'assemblée générale du garage Nioro du 29 janvier 2012

Dans cet extrait, le candidat sortant semble fusionner deux solutions. Il fait certes le choix de ne laisser participer au vote que les chauffeurs ayant leur carte du regroupement, il infléchit cependant ce choix en prolongeant la période de vente de ces cartes de trois mois jusqu'à la veille du scrutin. Ses opposants lui reprocheront d'avoir fait passer le nombre d'adhérents de 500 à plus de 3 000 pendant la période pré-électorale, notamment en ne faisant pas payer les cartes aux nouveaux adhérents. En parallèle de ces arrangements techniques ou financiers, ce qui se joue dans ces débats et ces différentes manœuvres autour du corps électoral c'est la question de la définition du groupe représenté. Le président d'un garage est-il le président des chauffeurs de ce garage seulement ou bien l'incarnation locale de l'ensemble des chauffeurs du Sénégal ? Même si dans cet extrait le candidat sortant tente de la camoufler, c'est cette dernière définition qui l'emporte, une option fortement conditionnée par la stratégie du candidat sortant, célèbre, pour qui un corps électoral important est synonyme de victoire.

La seconde question soulevée par l'élection concerne le déroulement de l'assemblée générale. Dans ces débats, une conception participative s'oppose systématiquement à une vision discursive de ce que doit être cette l'assemblée (Hayat, 2004). L'enjeu est, autrement dit, de savoir si la tenue de l'assemblée générale à l'issue de laquelle le président doit être élu est aussi un espace de débats et donc discursive ou bien une cérémonie simplement destinée à voter et investir un président et donc uniquement participative. Cette question renvoie à une autre, en lien avec la gestion quotidienne du regroupement, opposant une gestion « solitaire » et une gestion « collégiale¹⁰ » :

« Seck est mon petit frère il n'y a aucune animosité entre nous. On a deux styles différents. Nos visions sont différentes. Avant tout renouvellement on devrait faire un bilan d'activité. Mais un beau jour convoquer une assemblée générale qui est la seule instance habilitée à élire les gens du regroupement, cela devrait se faire dans les règles de l'art. Si tu es mandataire, tu dois rendre compte à tes mandants. Le secrétaire général convoque l'AG sur ordre du président. Leur association est orientée dans le but de fédérer toutes les énergies pour bien défendre leurs intérêts. Quiconque a une parcelle du pouvoir doit rendre compte. Ce n'est pas bien de faire une gestion solitaire.¹¹ »

La promotion de telle ou telle vision de ce que doit être la fonction d'une assemblée générale recoupe là encore les positions occupées par les candidats. Dans cet extrait, c'est le candidat d'opposition, celui possédant le moins de ressources valorisées dans la compétition, qui promeut le modèle d'assemblée générale discursive. Dans la lutte électorale, les opposants tentent de mettre en accusation le président sortant quand ce dernier tente avant tout d'éviter toute situation de mise en accusation.

Une question de bilan

Cette mise en accusation s'effectue principalement sur le bilan comptable du président sortant. Chaque regroupement est en effet adossé à un Groupement d'Intérêt Economique (GIE), une forme d'entreprise très répandue au Sénégal ne nécessitant qu'un faible investissement juridique et autorisant le profit. La qualité du lien qui unit le représentant et les représentés est avant tout évaluée à l'aune de critères économiques. A ce titre, la façon dont s'énonce le conflit au sein des regroupements possède de nombreux points

¹⁰ Il s'agit d'un terme émique.

¹¹ Retranscription d'extraits de l'émission « Tali bi », spéciale élections avec Ndiaye, radio Alfayda, septembre 2012

communs avec les organisations rurales sénégalaises (Dahou, 2002). Qu'il ait lieu ou non en assemblée générale, le bilan financier du GIE constitue un sujet central des débats entourant l'élection et le moment du compte rendu du trésorier celui qui est le plus source de tensions :

« Le trésorier dit qu'à l'arrivée de Mbow à la tête du regroupement il y avait 1,6 M FCFA dans les caisses. Ils ont acheté un véhicule deux mois après pour 1,8 M FCFA. Pour cet achat, ils ont donné une avance de 1 M FCFA, le reste ils l'ont remboursé en prélevant sur les rentrées d'argent rapportées par le bus. Ils ont fait de même avec le robinet d'eau qui, sans compter le paiement des factures, a ramené environ 1 M FCFA au regroupement. Les autres rentrées d'argent concernent le maraudage¹² et la "caisse spéciale". Durant la première année le regroupement a gagné environ 1 M FCFA. Sur l'ensemble de son mandat, le regroupement a récolté 5 M FCFA, sans compter les dépenses. Soudain, Mbow [le président sortant] prend la parole et dit que la réunion est terminée. Il ordonne à ses partisans de se lever. Une partie de la salle lui obéit et se lève. Toute la salle crie. ¹³ »

Pour les chauffeurs, les regroupements sont d'abord des entreprises économiques, des mutuelles auxquelles ils cotisent et auprès desquelles ils attendent un bénéfice substantiel, régulier, en espèce, en cas de maladie ou encore d'accident. L'ensemble des chauffeurs passant par la gare donne en effet de l'argent au regroupements principalement sous deux formes. Lors de chacun de ses passages dans la gare, chaque chauffeur doit s'acquitter d'une taxe lors de chacun de ses passages dans la gare auprès des équipes rattachées aux regroupements et en charge de gérer l'organisation des départs. Ces prélèvements varient entre 50FCFA et 150FCFA pour son inscription, suivant le type de véhicule et environ 20% du prix payé par chaque client pour son trajet, soit par exemple 700FCFA pour un trajet à 3500FCFA. Les chauffeurs peuvent aussi prendre leur carte du regroupement, même si ils peuvent charger des clients sans pour autant en disposer. Le montant de ces cartes oscille entre 2 000 FCFA et 6 000 FCFA en fonction des regroupements et donne accès au système de redistribution du regroupement concerné. A ces revenus de base, les regroupements peuvent ajouter une troisième source de rentrée d'argent : le produit d'investissements effectués au fil des années. Pour la principale gare routière du pays, l'argent ainsi généré est estimé à 1,65 milliard de FCFA par an¹⁴.

La difficulté de l'exercice du bilan pour le président sortant réside dans le fait que bien souvent aucune comptabilité journalière n'est tenue. Des sommes importantes sont retirées tous les jours par le trésorier, sur ordre du président, et distribuées discrétionnairement aux chauffeurs qui en font la demande en cas de baptême, d'accident, de maladie ou de décès. Par ailleurs, d'autres remises d'argent plus officieuses ont lieu auprès de l'administration, sous la forme de pots-de-vin, dans le but de récupérer les permis confisqués des chauffeurs, faisant ainsi des regroupements des maillons de la « chaîne de corruption des transports » (Bako-Arifari, 2007). Les différents postes de dépenses sont donc estimés de façon plus ou moins honnête, a posteriori, pour former une

¹² « Marauder », pour un chauffeur de transport de passagers, consiste à embarquer un passager en dehors d'une gare routière. La répression du maraudage est l'une des grosses rentrées d'argent du regroupement puisque ces derniers infligent aux véhicules surpris en train de marauder une amende pouvant parfois se monter à hauteur de 48 000 FCFA.

¹³ Extrait carnet de terrain, AG de clarification du garage Nioro du Rip, 05/06/11

¹⁴ Soit près de 2,5 millions d'euros selon un communiqué du ministère des Infrastructures et des Transports, août 2012. Ce chiffre concerne la gare routière de "Pompier", fermée en Août 2014. Elle était jusque là la principale gare routière du Sénégal.

série de chiffres parfois fantaisistes. Dans l'extrait ci-dessus, l'interruption du bilan du trésorier par le président sortant au moment d'aborder la partie « dépenses » est d'ailleurs significative. Dans ce contexte, l'exercice comptable devient un pur exercice de forme, simplement destiné à exacerber le soutien des chauffeurs au président sortant.

Les débats autour de la gestion du regroupement, qu'ils aient lieu en assemblée générale ou bien en amont, durant la campagne, ne concernent pas que le montant brut dépensé mais aussi son attribution. Les accusations les plus fréquentes émises par l'opposition dénoncent l'entretien de « clans » au sein de la gare. De fait, l'attribution des aides des regroupements n'est pas systématique. Les sommes attribuées peuvent varier en fonction des personnes et des situations car aucun montant n'est fixé pour chacun de ces besoins. Ces variations donnent au président du regroupement un pouvoir discrétionnaire concernant l'allocation de ces ressources, sous forme d'aides. Dans le même temps, l'arbitraire de ces attributions laisse la possibilité à la critique de se former.

Malgré cela, la preuve matérielle, même sans rapport direct avec l'accusation, reste un élément important de ces débats aussi bien pour celui qui défend son bilan que pour celui qui le remet en cause. Ce qui est reproché au bureau sortant est systématiquement la même chose : l'absence de factures et de reçus pour les dépenses qu'il dit avoir faites. Pour le président sortant, l'anticipation de ces accusations entraîne alors la production de bilans factices, tandis que pour l'opposition, la présentation de preuves matérielles, même fausses, lors de la campagne ou des débats renforce toutes les accusations. Cette recherche donne lieu à un ensemble de tractations avec des membres de l'équipe en place, seuls à disposer de documents susceptibles d'incriminer la gestion des sortants grâce à leur accès aux « *secrets du regroupement* ¹⁵ ». Cette force du document écrit relève chez les membres des regroupements d'un véritable fétichisme car peu de chauffeurs savent lire et sont capables de véritablement juger du contenu de ces documents. Ce rapport à l'écrit explique par ailleurs les difficultés rencontrées par le chercheur pour obtenir de simples statuts ou encore des procès-verbaux d'assemblées générales concernant les regroupements.

Les critères qui semblent fonder l'évaluation de la légitimité d'un candidat procèdent d'abord de l'un des paradoxes inhérents à la représentation. De façon ambivalente, les candidats doivent à la fois apparaître comme « le même » et comme « l'autre ». Ils doivent montrer que leur parcours s'enracine dans la profession, tout en ayant des qualités les distinguant de la masse de cette même profession. Les débats autour du rôle joué par l'assemblée générale ainsi que sur le bilan du candidat sortant laissent en revanche apparaître des divisions plus importantes entre les différents candidats en compétition. Sortants et opposants promeuvent des définitions contradictoires du groupe à représenter ainsi que des formes de délibération légitimes. Chacun tente de modeler l'élection à son profit, de façon à éviter les pièges tendus par ses adversaires ou à les y pousser. Au sein des regroupements, le passage à un mode de désignation des représentants dérivé du modèle de la démocratie représentative a donc engendré une hausse de la conflictualité (Blundo, 1992). Cependant, bien que ces affrontements obéissent à une grammaire propre au secteur du transport, les arbitrages qu'ils rendent nécessaires sont les moteurs de la formation d'un réseau d'interdépendances incluant des acteurs syndicaux mais aussi administratifs, à l'échelle locale mais aussi nationale.

¹⁵ Expression employée dans les statuts des regroupements et reprise pour motiver l'exclusion d'un membre du bureau du garage Dakar qui avait rendu public un possible détournement au sein du regroupement

Médiations et arbitrages de campagne

La compétition fait l'objet de toute une série de médiations assurées à la fois par les représentants syndicaux régionaux et nationaux mais aussi par les représentants de l'administration. Le choix d'un président de gare routière est aussi celui d'un interlocuteur pour un ensemble d'autorités locales impliquées, de près ou de loin, dans le milieu du transport. Le principal critère entourant le choix d'un candidat devient avant tout la limitation de l'incertitude que pourrait engendrer l'arrivée d'un nouveau venu, à la fois chez les autres regroupements de la région mais aussi au sein des administrations déconcentrées impliquées dans la politique publique de transport. Ce contexte d'interdépendances contribue à limiter le renouvellement du personnel syndical. C'est ainsi que la plupart des garages étudiés n'ont connu que deux générations d'équipes dirigeantes depuis les années 1980 et l'émergence de la forme « regroupement ».

La médiation syndicale

Ce sont d'abord les autres présidents de gare routière de la région qui jouent le rôle de médiateurs et d'arbitres dans les différents conflits qui émaillent les élections au sein des gares routières. Cette médiation est l'occasion de tenter de concilier les différentes tendances mais aussi, parfois, de transformer l'élection en cooptation.

Le déroulement de l'assemblée générale de « conciliation » du garage de Nioro du Rip, en amont de l'assemblée devant donner lieu au vote, illustre parfaitement le rôle que peuvent tenir les représentants des garages de la région. Sur une estrade siègent le représentant régional de la branche transport de la CNTS, le président du garage de Keur Ayib, le président du garage Nioro, le vice-président du garage Dakar et le président du regroupement des taxis urbains de la ville de Kaolack. Le président sortant est lui aussi placé sur l'estrade mais de profil, légèrement en retrait par rapport à la tribune où siègent les autres représentants des chauffeurs. Sa position fait penser à celle d'un accusé lors d'un procès. Alors qu'il désire éviter tout débat et passer directement au vote, les présidents du garage Nioro et du garage Dakar tranchent en faveur de l'opposant et imposent la tenue d'une assemblée de « clarification », une semaine avant la tenue du vote. Les deux garages capables d'imposer cette décision au président sortant sont les deux plus importants de la région de Kaolack. Ils sont situés dans la capitale régionale. Le garage Nioro fait le lien entre le nord et le sud du pays. Le second, le garage Dakar, fait le lien avec la capitale. Les représentants de ces deux garages à l'envergure nationale ont un ascendant sur les autres garages de la région et donc y compris sur le garage de Nioro du Rip, ce dernier n'ayant qu'une envergure départementale. Ces deux garages disposent d'une assise financière supérieure car ils sont plus fréquentés. Ils ont aussi plus de membres. Leur localisation, dans la capitale régionale, leur offre un accès privilégié aux administrations déconcentrées mais aussi à celles de la capitale. Ils sont donc des interlocuteurs privilégiés des chauffeurs et des dirigeants des petits garages de la région dans leurs différentes démarches administratives. Dans le vocabulaire des regroupements cette situation de dépendance des « petits » garages à l'égard des « grands » est appelée le « parrainage ».

Le déroulement de cette première assemblée confirme la place des représentants de ces deux gares dans le processus électoral du garage de Nioro du Rip. Ce sont directement eux qui organisent l'assemblée et distribuent la parole. Ce sont encore eux qui, au travers de l'assemblée générale, sont les pourvoyeurs de normes de bonne gestion des regroupements. Quand le président sortant de la gare de Nioro du Rip a par exemple une attitude non conforme au rôle de président en s'énervant face aux accusations portées par

son opposant, c'est le représentant du regroupement de Nioro qui le rappelle à l'ordre. Le président de l'un des principaux garages de la région prend en exemple sa propre gestion pour illustrer ce qu'aurait dû faire le président sortant du Garage Nioro pour éviter de se retrouver mis en accusation. Plus tard, lors du vote, c'est encore les représentants des regroupements de la région qui organisent le scrutin et participent au dépouillement.

Au-delà de cet arbitrage symbolique, les autres regroupements de la région jouent un rôle beaucoup plus pratique en fournissant des électeurs. Pour bien le comprendre, il faut avancer dans le temps et se déplacer après cette séquence. Le candidat sortant va demander au vice-président de l'un des deux grands garages de la région d'envoyer des chauffeurs le jour de l'élection. Si l'arbitrage des « grands » regroupements a concédé à l'opposition la tenue d'une assemblée générale de débat, il a en revanche opté pour un scrutin ouvert à tous les chauffeurs du Sénégal, permettant ainsi au président sortant de faire jouer les relations qu'il a pu nouer au cours de son mandat avec les présidents des autres gares routières.

Ces arrivées en masse de chauffeurs des autres gares le jour du vote ne sont permises que parce que les regroupements les facilitent. Les regroupements réquisitionnent des cars en attente dans la gare et les remplissent d'essence sur leurs propres fonds. En échange, le véhicule pourra partir dès son retour sans avoir à attendre son tour comme il aurait dû le faire sans cela. Les chauffeurs quant à eux, sont souvent enthousiastes à l'idée d'échapper à l'univers de la gare en se rendant à ce qu'ils perçoivent comme une « cérémonie », une occasion sociale accompagnée d'un repas gratuit. Le message est passé à travers les membres des bureaux exécutifs des regroupements directement au contact des chauffeurs pour l'organisation des départs des véhicules. Suivant cette logique, des scrutins ne concernant que des gares relativement modestes peuvent soulever un intérêt national au sein de la profession.

De façon systématique, le choix de cette population, au courant des rapports de force locaux uniquement à travers les rumeurs, se sentant peu concernée par ces enjeux parce qu'appartenant à un autre regroupement, se porte en majorité sur le candidat sortant. En appuyant ainsi les candidatures des sortants, les représentants des « grands » garages régionaux consolident leurs réseaux d'obligés. C'est ensuite ce même réseau qui est mobilisé lors des grèves nationales au moins une fois par an ou encore à l'occasion de leur propre élection.

Au-delà des autres représentants syndicaux locaux, les présidents sortants peuvent aussi faire appel au secrétaire général national du syndicat pour cautionner le scrutin :

« Avant mon intervention j'ai été interpellé par Ndiaye [l'opposant] qui m'a demandé si, avant de convoquer l'AG, le quorum était atteint. J'ai répondu qu'il m'était impossible de donner une réponse. Mais au vu de la foule, je pense que le quorum est largement atteint. « Ndiaye, la réponse est là devant toi ». Avec une pareille foule il serait dur de compter. [Les applaudissements sont nourris... le président sortant prend le micro, agite les deux poings.... la foule applaudit encore pendant plusieurs minutes.]¹⁶ »

Ici, c'est directement le secrétaire général national du syndicat qui vient trancher entre les deux candidats. L'opposant au président sortant conteste en effet la façon dont se déroule l'assemblée générale qui précède le vote. Pour lui, le quorum n'est pas atteint. Le secrétaire national de la centrale lui répond en public et le ridiculise en prenant à témoin la foule, avant de laisser la place au président sortant, déjà victorieux. Les mêmes

¹⁶ Extrait de la retranscription de l'enregistrement de l'AG du garage Nioro, 29 janvier 2012

mécanismes d'obligation qui lient les différents présidents à l'échelle régionale peuvent ici expliquer le soutien du secrétaire général national au candidat sortant. Ce sont en effet directement les présidents de regroupements qui votent pour l'élection du secrétaire général du syndicat. En apportant son soutien au président sortant, le secrétaire général du syndicat espère conserver son soutien et préserver les relations de confiance qu'il a pu nouer avec lui au cours de son mandat. Là encore, les opposants peuvent difficilement se prévaloir d'un tel soutien.

Ces mêmes opposants peuvent cependant se rapprocher de la branche transport de la principale centrale concurrente à la CNTS dans le secteur du transport, la CNTS-FC, afin de mettre en scène, eux aussi, leur lien au niveau national. Dans ce cas, et contrairement aux visions souvent véhiculées par la littérature portant sur le syndicalisme au Sénégal (Diop, Diouf, 1990), ce ne sont pas les divisions nationales qui alimentent les oppositions locales mais bien l'inverse. Ces tentatives restent cependant vaines, les statuts des regroupements indiquent explicitement que ces derniers sont rattachés à la CNTS ce qui exclut donc l'avènement de tout président extérieur à la centrale. Le soutien de la CNTS-FC se limite alors à des conseils d'ordre juridique ou à des tentatives de pression sur l'administration, l'autre médiateur important dans ces élections.

La médiation administrative

Une série de représentants d'administrations interviennent eux aussi dans le processus de désignation du président du regroupement. Si dans les années 1990 le travail de représentation syndicale dans l'entreprise au Sénégal s'apparente à un travail d'agent d'affaires auprès des patrons (Diouf, 1995), au sein d'une gare, dans les années 2000, ce travail s'effectue exclusivement auprès de l'administration. Les représentants des administrations, tout comme la direction dans l'entreprise, ont donc tout intérêt à promouvoir un interlocuteur qui leur soit favorable.

Lors de l'assemblée générale et du vote de la gare de Nioro du Rip, les représentants de l'institution municipale mais aussi de la plupart des administrations déconcentrées sont présents physiquement. L'assemblée générale se tient dans des locaux municipaux, on y trouve des représentants de la gendarmerie et même un représentant du parti alors au pouvoir, le PDS. Dans d'autres assemblées, le directeur des transports terrestres de la région, le préfet et même le gouverneur peuvent aussi être présents. Les représentants de l'administration lorsqu'ils sont présents sont là pour garantir, en apparence, le déroulement de l'élection suivant les normes en vigueur au sein de la corporation des chauffeurs. Cependant, une série de conflits intervenus avant, pendant et après des élections au sein de regroupements permet de revenir sur la nature de ces interventions, beaucoup plus partisans qu'il n'y paraît.

En 2005, les élections au sein du garage Nioro de la ville de Kaolack sont extrêmement disputées. Un ancien trésorier du regroupement s'oppose au président historique de l'association. Les autorités vont alors intervenir pour arbitrer les conflits entre ces deux tendances. Cette intervention des autorités dans les rapports de force au sein du regroupement s'effectue sous le sceau de la préservation de l'ordre public. La police, la gendarmerie mais aussi la division des transports terrestres interviennent pour « *canaliser les forces en présence*¹⁷ » ou autrement dit pour éviter toute action violente de part et d'autre, une menace réelle. La peur d'un embrasement imprègne les autorités qui ne veulent pas que leur région et donc leur gestion soit montrée du doigt comme le point de

¹⁷ Entretien ancien directeur des transports terrestres à Kaolack, Kaolack, Janvier 2014

départ d'un mouvement national pouvant paralyser l'ensemble du territoire¹⁸. Le président sortant est malade. Dans ce contexte le conflit ne se cristallise donc pas tant sur le choix du président que sur celui de son vice-président, censé lui succéder. La personnalité de Seck, un ancien chauffeur devenu propriétaire d'une poignée de véhicules et commerçant à ses heures, fait consensus dans la communauté des chauffeurs mais il refuse d'être nommé vice-président, préférant se consacrer à ses activités commerciales. Ce refus place alors l'ancien trésorier du regroupement en position favorable pour prétendre au poste de vice-président. Ce dernier a cependant dû quitter ses fonctions au cours de son mandat car il a été accusé de détournement. L'ensemble des autorités administratives estime que Seck est « *plus sérieux* ». Il a côtoyé les différentes autorités administratives de la ville dans le cadre de ses activités commerciales et entretient avec elles de bonnes relations. L'ancien trésorier, en revanche, a mauvaise réputation auprès des autorités. De nombreux chauffeurs ont parlé des soupçons de détournement pesant sur lui à l'occasion de leurs démarches administratives quotidiennes, notamment à la division des transports terrestres. La protestation des chauffeurs est allée jusqu'au refus de payer des taxes, ce qui a impacté la récolte de l'impôt municipal dans la gare. Or, cette rentrée d'argent est l'une des principales de la mairie. Le chef de la gendarmerie, de la police, le directeur des transports terrestres et le gouverneur vont donc tour à tour solliciter Seck pour qu'il accepte sa nomination. Ce qu'il finira par faire. Il deviendra président 13 mois plus tard à la mort du président sortant.

Au-delà du pouvoir exécutif, le pouvoir judiciaire peut lui aussi arbitrer les conflits entre tendances au sein du regroupement, notamment lorsque ceux-ci dégénèrent en violence, comme cela a été le cas lors des dernières élections au sein du garage Dakar de la ville de Kaolack. Après que le recours auprès du préfet concernant le mode de scrutin ait échoué, le principal opposant au président sortant envoie certains de ses partisans saccager les bureaux du regroupement¹⁹. Suite à cela, le président en exercice décide de porter plainte contre le candidat avec deux de ses proches directement pris à partie lors du saccage. Aveu de faiblesse, ce recours à la violence de la part de l'*outsider* a pour effet de discréditer sa candidature. Le prétendant au poste de président se retire un peu avant le déroulement du scrutin de façon théâtrale lors de l'AG, persuadé que le mode de scrutin choisi, ouvert à l'ensemble des chauffeurs du territoire national, le desservira de toute façon.

Un passage par le tribunal, le jour du procès de cette affaire, quelques mois plus tard, rend palpable les collusions entre l'équipe sortante et l'administration judiciaire, mais aussi l'isolement de l'opposant face à cette coalition. L'enjeu du procès pour le candidat malheureux n'est pas seulement d'échapper à une éventuelle condamnation. Il est aussi de faire valoir ses accusations à l'encontre du président du regroupement sur une nouvelle scène, judiciaire cette fois-ci. Le jour du procès, dans la cour du tribunal, l'opposant est seul tandis que les membres de l'équipe du président réélu colonisent véritablement les locaux jusque dans les bureaux des procureurs, aux étages. Dans cette enceinte de l'administration, ils sont considérés comme des « visiteurs privilégiés²⁰ ». Ce jour-là, le procès est repoussé. Lorsque le verdict est enfin prononcé, quelques mois plus tard, il est

¹⁸ Entretien ancien directeur des transports terrestres à Kaolack, Dakar, Janvier 2014. C'est notamment ce qui est arrivé dans la ville de Thiès à la fin des années 1990. Un épisode relaté dans différents journaux : Le Soleil, Babacar Dieng, « Abdoulaye Diakhaté reconduit à la tête des transporteurs », 22/12/98 ou encore Walfadjri, B. Gning, « Différend entre les chauffeurs de Thiès. Comment le gouverneur s'est impliqué », 19/05/99

¹⁹ Agence de Presse Sénégalaise, « garage Dakar de Kaolack : Deux blessés lors d'une bataille rangée », 12 mai 2012

²⁰ Entretien avec l'un des procureurs de la ville, Kaolack, 12 juillet 2012

en défaveur de l'opposant, ce dernier étant débouté. La sanction judiciaire, ou plutôt son absence, vient alors renforcer l'arbitrage rendu par le préfet avant l'élection ainsi que les résultats de l'élection.

Conclusion

Paradoxalement, l'autonomie laissée aux regroupements dans la désignation de leurs représentants concourt à la réduction de leur indépendance face aux échelons syndicaux régionaux et nationaux mais aussi face au représentant locaux de l'administration. Les médiations provoquées par la hausse de la conflictualité au sein des regroupements épousent ainsi deux logiques différentes, selon qu'elles sont syndicales ou administratives. Lorsqu'elles sont syndicales, il s'agit avant tout de préserver un réseau d'allégeance, seule source d'influence du syndicat à l'échelle nationale. Ce sont en effet les regroupements, et eux seuls, qui permettent à la branche transport de la CNTS d'exister au plan national. Ce sont eux qui relayent les mots d'ordre de grève de la branche transport de la CNTS auprès des chauffeurs et permettent l'organisation de grèves sur l'ensemble du territoire. Lorsqu'elles sont administratives, ces médiations sont orientées par la volonté de trouver ou de conserver des interlocuteurs et des relais fiables au sein d'une population réputée illettrée et indocile.

Ainsi, contrairement aux décennies suivant la décolonisation où l'« affiliation » aux structures étatiques du mouvement syndical était pensée et théorisée par les autorités politiques sous la forme de la doctrine de la « participation responsable » (Lô, 1987), l'intégration du mouvement syndical est aujourd'hui plus sûrement le produit d'un effet émergent, celui des logiques propres à la compétition syndicale. Elle emprunte par ailleurs non plus seulement des voies politiques mais aussi administratives.

Au delà, la forme « regroupement » interroge les modalités d'ancrage des organisations syndicales en Afrique, dans des secteurs de l'économie dits informels comme l'est le transport de passagers. L'emploi routinisé du vocable « syndicat » masque en effet bien souvent les luttes entre des définitions concurrentes de cette catégorie (Offerlé, 1991). Ici, l'activité syndicale au quotidien correspond finalement à celle exercée par les présidents de gares routières. Elle relève moins de la défense des intérêts des travailleurs face à ceux du patronat que d'une activité de courtage auprès de l'administration. C'est d'ailleurs cette particularité qui donne un rôle prépondérant aux représentants de l'administration dans l'arbitrage des conflits au sein des regroupements.

Bibliographie

-Bako Arifari, N., 2007, « « Ce n'est pas les papiers qu'on mange ! ». La corruption dans les transports, la douane et les corps de contrôle », in, J.P. Olivier de Sardan, G. Blundo, *Etat et corruption en Afrique. Une anthropologie comparative des relations entre fonctionnaire et usagers (Bénin, Niger, Sénégal)*, Paris, APAD-Karthala, p. 179-225

Blundo, G., 1992, Le conflit dans « l'entente ». Coopération et compétition dans les associations paysannes de Kougheul (Sénégal), *Bulletin de l'APAD*, N°4

Blundo, G., 1998, Logique de gestion publique dans le décentralisation sénégalaise : participation factionnelle et ubiquité réticulaire, *Bulletin de l'APAD*, N°15

-Dahou, T., 2002, « De l'encadrement à la libéralisation - Les élites rurales se réapproprient le développement rural », in, M.C. Diop, (Dir.), *La société sénégalaise entre le local et le global*, Karthala, Paris, p. 227-256

-Diop, M.C., Diouf, M., 1990, *Le Sénégal sous Abdou Diouf. Etat et Société*, Paris, Karthala

-Diouf, B., 1995, « Syndicalisme, vie associative et identités ouvrières », in, R. Cabanes, J. Copans, M. Selim, (Dir.), *Salariés et entreprises dans les pays du Sud : contribution à une anthropologie politique des travailleurs*, Paris, Karthala-ORSTOM, p. 185-209

-Hayat, S., 2012, Participation, discussion et représentation : l'expérience clubiste de 1848, *Participations*, N° 3, p. 119-140

Lahire, B., 2012, *Un monde pluriel. Penser l'unité des sciences sociales*, Paris, Le Seuil

-Lô, M., 1987, *Sénégal : Syndicalisme et participation responsable*, L'Harmattan, Paris

-Lund, C., (Dir.), 2006, *Twilight Institutions : Public Authority and Local Politics in Africa*, Blackwell

-Maresca S., 1981, « L'excellence professionnelle chez les dirigeants agricoles », *Économie rurale*, N°143, pp. 49-52

-Ndiaye, A.I., 1995, « Mouvements ouvriers et crise économique : les syndicats sénégalais face à l'ajustement structurel » Dakar, CODESRIA

-Ndiaye, A.I., 2013, « Le partenariat social dans les années 2000 : Une décennie perdue ? », in, M.C. Diop, *Sénégal (2000-2012), Les institutions et politiques publiques à l'épreuve d'une gouvernance libérale*, Paris, Karthala, p. 325-335

-Offerlé, M., 1991, La construction du syndicalisme, *Genèse*, N°3, p. 2-4

-Sintomer, Y., 2013, Les sens de la représentation politique : usages et mésusages d'une notion, *Raisons politiques*, N° 50

-Schmitter, C.P. Lehmbuch, G. (Dir.), 1979, *Trends toward Corporatist Intermediation*, Beverly Hills/London, Sage Publications

Cissokho, Sidy. « La compétition syndicale à la loupe. Débats, affrontements et arbitrages autour de la question de la représentation dans les gares routières au Sénégal », *Revue Tiers Monde*, vol. 224, no. 4, 2015, pp. 83-102