

L'enchâssement du moment électoral dans l'ordinaire syndical. Le Syndicat national des travailleurs du transport sénégalais en campagne

Sidy Cissokho

Trois mois avant le premier tour de l'élection présidentielle sénégalaise, le 8 décembre 2011, le secrétaire général du Syndicat national des Travailleurs du Transport routier du Sénégal (SNTTRS) prononce ces mots dans une salle pleine, en présence du président de la République, Abdoulaye Wade candidat à sa propre succession, et de la ministre des Transports : « Vous avez fait de nous de véritables acteurs du domaine des transports. Sans intermédiaire, vous avez reçu les transporteurs au Palais. Pour tout ce que vous avez fait dans le secteur, vous pouvez compter sur nous pour votre réélection au soir du 26 février¹ ».

Ce syndicat se définit avant tout comme le représentant des chauffeurs de transport collectif au Sénégal, un pays où la majeure partie des déplacements s'effectue grâce à ce mode de transport, par la route. Les autres professionnels de la route, les chauffeurs de poids lourds et les grands propriétaires, disposent de leurs propres représentants, ce qui assure au SNTTRS, largement majoritaire chez les chauffeurs de transport de passagers, une place singulière dans ce secteur face aux pouvoirs publics.

Dans le contexte préélectoral où elle est prononcée, cette phrase ne souffre d'aucune ambiguïté. Le secrétaire général du syndicat est présent à cette occasion en tant que représentant des chauffeurs et l'emploi du « nous » engage non seulement son organisation mais aussi l'ensemble du monde du transport. Dans la salle, sont en effet présents les principaux acteurs du secteur. En n'évoquant même pas la possibilité d'un second tour, le secrétaire général du syndicat reprend à son compte l'une des provocations du président sortant qui prétend pouvoir être réélu dès le premier tour.

Quelques semaines plus tard, au mois de janvier 2012, à quelques semaines du premier tour, le syndicat des chauffeurs entame pourtant deux grèves, coup sur coup. Le pays traverse une forte période de tensions depuis le mois de juin 2011, inédite en période préélectorale². La figure du président sortant focalise les critiques de l'opposition. De nombreuses manifestations, fortement réprimées par le pouvoir, puis des émeutes, se déroulent sur l'ensemble du territoire et plus particulièrement dans la capitale et sa banlieue. Si elles ne visent pas explicitement le président sortant, les deux grèves du syndicat prennent directement à partie sa politique dans le secteur du transport en fustigeant le prix de l'essence, l'abus des contrôles routiers, la mise en œuvre de la réforme des transports ou encore les limites légales d'importations de véhicules anciens. Bien qu'ambivalentes, ces deux interventions s'inscrivent dans la continuité des relations entre l'État et les syndicats depuis l'arrivée au pouvoir du Président Abdoulaye Wade en 2000. Durant ses deux mandats, le Président a su nouer des relations privilégiées avec certains dirigeants syndicaux. Cette situation n'a cependant pas permis d'engendrer un

¹Propos recueillis par l'Agence de Presse sénégalaise (ASP).

²En comparaison, les tensions pré-électorales de 1988 n'ont pas été d'une telle ampleur. Voir notamment : DIOP M. C., DIOUF M., *Le Sénégal sous Abdou Diouf*, Paris, Karthala, 1990, p. 295-318. Pour plus de détails sur cette période et ces acteurs, voir AWENENGO S., « De la rue aux urnes : la longue marche de la deuxième alternance au Sénégal », *Les Dossiers du CERI*, octobre 2012.

cadre de concertation endiguant la conflictualité avec les organisations de ces mêmes dirigeants syndicaux³. Les différentes interventions du syndicat dans la campagne ne suscitent d'ailleurs aucun étonnement particulier dans la presse. La sortie du secrétaire général du syndicat est perçue comme la continuation logique de son engagement au sein du parti présidentiel dont il est un élu local. La grève paralysant le pays fait quant à elle partie de la longue série de mouvements initiés par le syndicat à intervalles réguliers.

C'est cette apparente continuité entre la période de campagne et la période hors campagne que nous souhaitons interroger en nous intéressant plus particulièrement à la façon dont les actions et les discours du syndicat durant la campagne ont été déterminés en analysant l'activité tactique de cette organisation⁴. L'argument avancé est que la stratégie déployée par le syndicat lors de cette période est avant tout restée façonnée par des contraintes pratiques, propres au travail de représentation quotidien. Cette approche suppose de s'intéresser à la façon dont les actions et les discours de campagne du syndicat ont été décidés, discutés en interne, mais aussi à la façon dont ils ont été déclinés par les représentants du syndicat directement en contact avec les chauffeurs. Une question qui se pose avec acuité pour ce syndicat caractérisé par la relative autonomie de ses « regroupements de chauffeurs », équivalents de sections syndicales d'entreprise, face à l'échelon national.

Nous mobiliserons principalement trois types de matériaux. Un premier ensemble est constitué par une série d'entretiens semi-directifs (enregistrés et non enregistrés) et d'entretiens plus informels, tous menés avec les cadres du syndicat avant, pendant et après la campagne dans plusieurs capitales régionales du Sénégal. Un deuxième ensemble est constitué d'articles de presse recueillis durant la campagne. Enfin, d'autres données sont issues d'un travail ethnographique effectué dans l'une des plus importantes régions rurales du Sénégal, notamment auprès d'un des principaux représentants du syndicat⁵.

La démonstration s'effectuera en deux temps. Premièrement, contrairement à ce que pourrait laisser penser le discours du secrétaire général ainsi que l'ampleur de la grève, les actions du syndicat durant la campagne sont loin d'être l'objet d'un consensus au sein de l'organisation. Il existe des variations importantes entre les différents représentants locaux, dont dépend fortement la mobilisation des chauffeurs. Ces variations concernent à la fois le sens donné à ces actions et la prise de parti qu'elles supposent. Dès lors, les actions menées par le syndicat durant la campagne ne peuvent être lues séparément des rapports qu'entretient chacun de ces représentants locaux avec le pouvoir et leur « base » au quotidien. Nous nous attacherons donc, dans un second temps, à restituer l'univers de contraintes dans lequel s'insère l'un des plus importants d'entre eux.

Les déclinaisons des discours et actions de campagne

À l'échelle nationale, le syndicat des chauffeurs est intervenu de deux façons dans le déroulement de la campagne. Des discours de soutien au président sortant sont prononcés

³Sur cette ambivalence des relations entre syndicats et État lors des mandats d'Abdoulaye Wade voir : NDIAYE A.I., « Le partenariat social dans les années 2000 : une décennie perdue ? », DIOP M.C., *Sénégal (2000-2012), Les institutions et politiques publiques à l'épreuve d'une gouvernance libérale*, Dakar-Paris, CREC-Karthala, 2013, p. 331.

⁴À ce titre, notre questionnement rejoint celui proposé par M. Dobry notamment dans « Ce dont sont faites les logiques de situation », Favre P. *et al*, *L'atelier du politiste*, Paris, La Découverte, 2007, p. 119- 148.

⁵Une partie de ces données a été recueillie dans le cadre du *Joint African Studies Program* (JASP) associant l'université de Columbia et l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et consacré à l'études des élections présidentielle et législative Sénégalaise durant l'année 2012.

en public par certains de ses représentants avant que le syndicat entame une grève de plusieurs jours paralysant le pays. Dans cette première partie, il convient de revenir plus en détail sur ces actions. Pour que les discours de soutien se traduisent éventuellement par la mobilisation des chauffeurs et pour que la grève réussisse, l'échelon national du syndicat est fortement dépendant des « regroupements de chauffeurs ». Présents au sein des différentes gares routières du pays, les regroupements fédèrent un nombre variable de chauffeurs, en fonction de la centralité de la gare dans laquelle ils se trouvent. Ces regroupements forment un véritable maillage sur l'ensemble du territoire national. Ils se revendiquent tous du syndicat, cette appartenance est d'ailleurs avérée par leur statut légal. Ils entretiennent cependant des liens lâches avec l'échelon national du syndicat⁶. Ce dernier est dépendant de leur soutien financier. Ce sont eux qui récoltent les différentes cotisations des chauffeurs fréquentant la gare. Dans les actions collectives menées durant les campagnes électorales par le syndicat, ce sont ces « regroupements de chauffeurs », ainsi que leur président, qui disposent de l'autorité et des moyens logistiques et financiers suffisants pour répercuter vers la « base » des chauffeurs les actions de soutien potentielles, ainsi que la grève, et mener une campagne de terrain⁷. Observées à l'échelle des « regroupements de chauffeurs », les actions du syndicat n'ont rien d'homogènes. La mobilisation du syndicat durant cette période n'a aucun caractère centralisé⁸. Parmi ses représentants, se déploie en effet une gamme étendue de discours sur l'implication dans les campagnes⁹. Dans ce contexte, les interventions du syndicat ne sont que le produit de la coexistence de ces discours extrêmement hétérogènes et de leur confrontation au sein du syndicat.

Les différentes formes du soutien électoral

Le secteur du transport pèse historiquement d'un poids important dans la compétition politique¹⁰. En 1993, lors d'un meeting, les propos d'un dirigeant du Parti socialiste (PS), alors au pouvoir, sont ainsi repris par la presse :

« En vous ayant à nos côtés, vous transporteurs, nous sommes certains du plébiscite du Président [...], car vous êtes une machine électorale qui, quand elle se met en marche, démontre toute sa perfection¹¹ ».

⁶Cette relative indépendance des « regroupements » face à l'échelon national est comparable à ce qui se passe au sein d'organisations françaises comme la CGT. Voir : PIOTET F., « La CGT, une anarchie (plus ou moins) organisée ? », *Politix*, no 85, 2009/1, p. 9-30.

⁷L'action du syndicat durant la campagne à travers les regroupements est comparable aux actions menées par d'autres groupes d'intérêt américains dans le cadre d'une *grassroots campaign* ou encore d'une *groundwar*. Voir HREBENAR R.J., BURBANK M.J., BENEDICT R.C., *Political Parties, Interest Groups, and Political Campaigns*, Boulder, Westview press, 1999, p. 180-183 ou encore MAGLEBY D.B., « Outside Money and the Ground War in 1998 », MAGLEBY D.B. (dir.), *Outside Money. Soft Money and Issue Advocacy in the 1998 Congressional Elections*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2000, p. 63-77.

⁸Voir Dobry M., « Mobilisations sectorielles et dynamique des crises politiques : un point de vue heuristique », *Revue française de sociologie*, no 24, 1983/3, p. 399-400.

⁹Ces décalages dans les façons d'envisager les interventions du groupe d'intérêt dans la campagne en fonction de la place occupée dans la structure de ce même groupe sont aussi relevés dans la littérature anglo-saxonne à propos du *National Council of Churches* (NCC), de l'*American Federation of Labor and Congress of Industrial Organizations* (AFL-CIO) ou encore de l'*American Civil Liberties Union's* (ACLU). Voir HREBENAR R.J., BURBANK M.J., BENEDICT R.C., *op. cit.*, p. 157-161.

¹⁰ Le rôle d'acteurs autres que les partis dans le processus électoral est à replacer dans l'histoire plus longue du Sénégal, dans le cas du mouvement syndical, il est notamment à replacer dans le contexte de la « participation responsable » sur lequel nous ne revenons pas dans cette contribution. Voir : DIOP M.C., DIOUF M., *op. cit.*, p. 223-250.

Les récits de la précédente campagne présidentielle de 2007 produits par les présidents de regroupements, permettent de dresser le tableau des différentes actions utilisées pour témoigner du soutien apporté à un candidat. Ils mettent au jour le répertoire de cette « machine électorale »¹².

Le cortège est une première forme de mobilisation permettant de montrer le soutien du syndicat au candidat. Il s'agit de former un cortège de voitures accompagnant le candidat à son entrée dans la ville. Les voitures effectuant le transport collectif, toutes de la même marque et du même modèle¹³, créent un effet de masse. Elles forment une longue file précédant et suivant les voitures du candidat et de son équipe. Des klaxons peuvent parfois accompagner le passage du cortège dans la ville. À l'entrée de la ville, les principaux cadres locaux du syndicat rencontrent le candidat et son équipe pour déterminer précisément l'endroit où doit se rendre le cortège. Les chauffeurs mobilisés peuvent à ce moment-là revêtir les tee-shirts distribués par l'équipe de campagne du candidat et sortir une partie de leur corps du véhicule pour scander le nom du candidat ou des slogans. La mise en place d'une telle logistique suppose une bonne coordination entre l'équipe du candidat et celle du regroupement, une coordination dans laquelle le secrétaire national peut intervenir comme intermédiaire entre les regroupements de chauffeurs et l'équipe de campagne. Un président de regroupement raconte à propos de l'élection de 2007 :

« Abdoulaye Wade a demandé à Allassane Ndoye [secrétaire général du syndicat] de lui organiser un accueil grandiose pour sa première sortie. Il a aussi demandé à Momodou Seck, alors ministre des Transports, de s'impliquer. Abdoulaye Wade nous a demandé de faire une tournée nationale dans toutes les gares routières. Allassane Ndoye devait mobiliser tous ses membres. Momodou Seck devait faire pareil. Le voyage fut organisé. Momodou Seck avait mobilisé, nous sommes sortis avec Abdoulaye Wade jusqu'au niveau de Mbao [ville proche de Rufisque], le cortège a continué jusqu'à Rufisque¹⁴ ».

La tournée est une autre pièce du répertoire d'actions du syndicat durant les campagnes. À la différence du cortège, la tournée s'effectue indépendamment des déplacements et de la présence du candidat. Elle se déroule non pas simplement à travers la ville mais sur l'ensemble du territoire national. Le passage à travers le pays et les arrivées dans les gares sont l'occasion pour les différents cadres du syndicat, ancrés régionalement mais dotés d'une notoriété nationale, d'aller au contact des chauffeurs pour relayer les promesses du candidat ou promouvoir son bilan concernant le secteur du transport. Enfin, les regroupements peuvent aussi être les coproducteurs, avec les équipes de campagne, du dispositif protocolaire entourant les visites que les candidats effectuent dans les gares. Parce que les regroupements sont les principaux gestionnaires de ces espaces, toute visite apaisée au sein des gares ne peut se faire sans leur assentiment. Ces visites occasionnent en effet des pertes financières pour le syndicat. Le déplacement d'un candidat dans la

¹¹Propos tirés du journal *Le Soleil*, janvier, 1993 et repris dans J. LOMBARD, O. NINOT, « Impasse et défis dans le transport routier », DIOP, M. C. (dir.), *La société sénégalaise entre local et global*, Paris, Karthala, 2002, p. 138 ; pour les relations entre le PS et le secteur du transport durant les années 1990, voir plus largement les pages 136-139.

¹² Cette expression n'est pas sans rappeler le contexte Etasuniens dans lequel les « machines politiques » jouent elles aussi un rôle important dans l'ancrage social des partis politiques mais aussi dans l'intégration de populations dites « marginales ». Voir : Bonnet, F., « Les machines politiques aux Etats Unis. Clientélisme et immigration entre 1870 et 1950 », *Politix*, N°92, Vol. 4, 2010, p. 7-29

¹³Dans les gares, différentes sortes de véhicules peuvent être mobilisés lors de ces manifestations, mais il s'agit généralement de Peugeot 504 et 505, plus communément appelées « 7 places ».

¹⁴Entretien mené le 14 janvier 2012 à Rufisque avec le président du regroupement local.

gare draine une foule importante et peut paralyser une partie du trafic. Or les regroupements tirent une grande part de leurs revenus des cotisations payées par les véhicules à chacun de leurs départs. Les membres du bureau exécutif peuvent alors être mis à contribution afin qu'ils usent de leur autorité sur les travailleurs de la gare pour éviter tout dérapage lors de la visite. Se faisant, ils créent alors les conditions nécessaires au rapprochement/éloignement avec le public inhérent à ce type de visite¹⁵.

Les périodes électorales sont certes propices à ces actions mais les cortèges, les tournées, ainsi que les visites, sont aussi organisés tout au long de l'année, notamment lors des déplacements officiels des ministres, du Président lui-même, ou des élections au sein du syndicat. Ces actions se distinguent de celles organisées par d'autres groupes durant la période électorale, en ce qu'elles sont directement en lien avec les pratiques syndicales quotidiennes. Tout d'abord, la gare apparaît comme le lieu central de la mobilisation. Ces actions collectives ne font souvent l'objet que de quelques lignes dans la presse mais la forte concentration de chauffeurs, d'apprentis, de mécaniciens, de rabatteurs de clients, de marchands fixes, ambulants et de passagers au sein des gares est l'occasion de toucher un très large public. Par ailleurs, elles permettent de produire à bon compte des images mettant en scène le candidat entouré de foules. Ce sont les membres des bureaux exécutifs des regroupements qui mobilisent les chauffeurs en attente dans la gare pour constituer une escorte ou un public pour la visite d'un candidat dans la gare. Cette mobilisation est d'autant plus facile que l'organisation des départs des véhicules suivant la règle du « premier arrivé, premier parti » transforme les gares en de véritables lieux de vie. Pour certaines destinations, les chauffeurs peuvent en effet y attendre jusqu'à plusieurs jours avant de pouvoir charger des passagers¹⁶. Deuxième élément, cette mobilisation est largement le produit des différentes formes de rétributions attendues par les chauffeurs. Dans ces mobilisations, l'enjeu, pour les membres du bureau comme pour les chauffeurs, est de donner à voir leur soutien au président du regroupement pour, par la suite, pouvoir bénéficier de ses faveurs. Des faveurs qui peuvent prendre la forme de dons d'argent directs, de postes rémunérés dans la gestion de la gare, ou plus simplement d'un arbitrage complaisant lors d'un conflit avec un autre chauffeur. Un président parle ainsi à propos de son pouvoir de mobilisation :

« Moi je suis président des chauffeurs, si le Parti démocratique sénégalais (PDS) nous accorde une très grande importance c'est parce qu'ils savent que je suis très populaire. Je suis très populaire, tu as vu les gens. Je peux te dire que tout de suite je peux réunir 1 000 personnes. Elles vont te dire : "nous, nous ne sommes pas pour Wade mais pour M.F."¹⁷ ».

Au-delà de la fanfaronnade, cette vision extrêmement personnalisée de la mobilisation introduit le troisième élément distinctif. Elle correspond à l'organisation interne des regroupements dans lesquels le président est la figure centrale. Il est en effet le seul à être élu par les chauffeurs, c'est par ailleurs lui qui nomme ses collaborateurs. Cette personnalisation peut être la source de la multiplication de ces actions. Lorsque deux regroupements coexistent dans une ville, ce type de mobilisation peut mener à une

¹⁵La logique des visites des candidats dans les gares est sur ce point comparable à celle des voyages présidentiels, voir : MARIOT N., « Le président en voyage : rapprochement physique et distanciation protocolaire », DELOYE Y, HAROCHE C., et IHL O. (dir.), *Le protocole ou la mise en forme de l'ordre politique*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 263-280.

¹⁶Dans le secteur du transport routier, ces phases d'attente sont le pendant de phases d'activité extrêmement intenses lors de l'embarquement puis du transport, comme le souligne G. Kleager à propos de l'exemple ghanéen. KLEAGER G., « Rush and Relax: The Rhythms and Speed of Touting Perishable Products on a Ghanaian Road Side », *Mobilities*, vol. 7, no4, nov.2012, p. 537-554.

¹⁷Entretien avec M.F., Kaolack, le 8 janvier 2012.

compétition entre les deux présidents et leurs « bases » respectives. Le candidat à la présidentielle est alors obligé d'effectuer une visite dans chacune des gares. Dernier élément notable, l'argent nécessaire à ce type de mobilisation est puisé directement sur les fonds des regroupements, sur ordre du président du regroupement. Cet investissement peut faire l'objet d'un remboursement ou non, en fonction des accords passés avec l'équipe de campagne du candidat. Un président de regroupement raconte :

« Pour toute élection municipale, législative, présidentielle, on prend du carburant sur nos propres fonds pour faire une tournée nationale au profit du parti. On a dépensé 1,6 million en carburant pour l'élection de 2007. Partout où on a été on a dépensé 500 000 pour la restauration et les autres frais¹⁸ ».

Les présidents de regroupement interrogés ne donnent cependant pas tous les mêmes significations *a posteriori* aux actions collectives qu'ils racontent avoir menées durant la précédente campagne. Même si l'éventail des actions possibles forme un ensemble commun à tous les regroupements, il existe une pluralité de discours et de significations données à ces actions. Certains affichent un soutien total au Président et défendent son bilan, même en privé. Ils usent de leur statut au sein de la profession ainsi que des ressources financières de leur organisation pour faire campagne pour le parti présidentiel. Un président de regroupement présente ainsi les motivations qui ont conduit à la mobilisation de son organisation lors des élections de 2007 : « On l'a fait uniquement pour le bien du parti¹⁹ ». Il insiste alors sur le caractère désintéressé de son action, effectuée selon lui sans contrepartie en attente. D'autres présentent avant tout la campagne comme un moyen supplémentaire de gagner sa vie n'impliquant en rien un soutien réel car, selon eux, « mobiliser n'est pas voter²⁰ ». Les regroupements sont alors des prestataires de services pour les partis politiques. Un président de regroupement parle de son possible investissement pour la campagne de 2012 en ces termes : « la seule règle que je connais, c'est tâter la poche²¹ ». Insister sur l'aspect potentiellement marchand du soutien est une façon de le dépolitiser. Le choix d'œuvrer pour le parti présidentiel n'est alors que mercantile. Parce qu'il est au pouvoir, le parti présidentiel a plus de ressources à sa disposition lors de la campagne. Il est donc plus à même de rémunérer les actions entreprises par les regroupements et leurs présidents. Pour d'autres, l'engagement politique est à dissocier de l'engagement syndical. L'engagement pour le parti présidentiel relève d'un acte personnel. Cette attitude peut même aller jusqu'à l'interdire d'évoquer des sujets politiques lors des réunions hebdomadaires de certains regroupements. Dans un registre proche, certains présidents de regroupement dissocient « leur casquette de syndicaliste et leur casquette PDS²² ». D'autres encore préfèrent insister sur des actions moins partisans comme par exemple le transport officiel des urnes jusqu'aux bureaux de vote le jour du scrutin. Si les cortèges et les tournées sont réservés au parti du Président sortant, les visites de la gare sont ouvertes à tous les candidats. Les présidents mettent alors en avant le caractère « public » des gares routières au sein desquelles ils sont implantés, la nécessité de rester politiquement le plus neutre possible en tant que gestionnaire d'un bien collectif.

Contrairement aux récits relatifs à la campagne de 2007, durant celle de 2012, les regroupements sont moins fréquemment sollicités pour ce type d'actions en appui des

18Entretien mené le 14 janvier 2012 à Rufisque avec le président du regroupement local.

19Ibid.

20Entretien mené avec le président de la gare de Patte D'Oie, le 4 janvier 2012 à Dakar.

21Ibid. En Wolof dans le texte : « *lambpoch bi, rek la xam* ».

22Entretien mené le 8 janvier à Kaolack. Le Parti démocratique sénégalais est le parti du président sortant.

partis. Ce changement peut être expliqué de plusieurs façons, non exclusives. Premièrement, il semble que beaucoup moins d'argent ait été distribué par le parti du Président sortant durant ces élections, ce qui – à en croire les discours tenus par certains présidents de regroupement de chauffeurs – a pu freiner la mobilisation. Une deuxième explication possible réside dans le calendrier de campagne du Président sortant. Une grande partie de la campagne s'est effectuée dans la capitale et les déplacements du candidat sortant en région se sont concentrés sur les deux dernières semaines avant le premier et le second tour. Les cortèges, tournées ou visites n'ont donc eu lieu qu'une ou deux fois maximum durant la campagne. Une troisième explication possible réside dans la rupture qui s'est opérée entre le syndicat et le gouvernement au niveau national, suite à la grève entamée par le syndicat à quelques semaines du premier tour.

Une série de grèves abrégées

Durant la précampagne, l'action la plus visible du syndicat a été la grève. La grève s'est déroulée en deux temps, les 2 et 3 janvier 2012 puis le 25 janvier. Même si l'appel a parfaitement été respecté dans l'ensemble du pays, les négociations et les différentes AG ont là encore laissé apparaître une gamme d'actions et de discours différents parmi les représentants locaux. Alors que la première grève est destinée à instaurer un rapport de force en faveur du syndicat en l'imposant comme un interlocuteur incontournable, la seconde grève vise à déstabiliser le candidat sortant. Ce basculement est notamment le fruit de jeux de concurrences internes à l'organisation.

L'entrée dans la grève du syndicat est d'abord largement imputable au gouvernement. Le syndicat lance un premier préavis mi-novembre qui prend fin le 18 décembre sans qu'il n'y ait eu ni concertation ni usage de la grève. Le syndicat décide de lancer un second préavis de 48h à compter du 2 janvier. Quelques jours après son lancement, les représentants du syndicat sont reçus par le Premier ministre. La première plate-forme de revendications soumise au Premier ministre commence par reprendre d'anciennes revendications de portée nationale²³. Le syndicat demande une baisse du prix des assurances, l'arrêt des nombreux contrôles de police, ou encore de meilleurs délais pour l'obtention de la vignette automobile. À cet ensemble viennent s'ajouter d'autres revendications, à portée locale, concernant la lutte contre les motocyclettes appelées « jakarta », ou contre le transport « clandestin » de passagers. Cette première réunion de concertation ne dissuade pas le syndicat qui maintient son appel à la grève. Le Premier ministre promet de tenir un conseil interministériel le 3 janvier, soit le lendemain de la date d'entrée en grève fixée par le syndicat.

La mobilisation commence donc le 2 janvier. Elle se déroule selon le modèle habituel de celles organisées par l'organisation au moins une fois par an. Les différentes voitures de transport en commun sont bloquées dans les gares transformant ces lieux en espaces de discussions²⁴. Les voitures cherchant à embarquer des passagers en dehors des gares sont arrêtées par des membres du syndicat postés sur les grands axes des villes qui, munis de bâtons, cassent les pare-brise avant de chauffeurs qui refusent de se plier à la consigne de

²³Résolution générale de l'assemblée générale du syndicat, le 7 janvier 2011, Document envoyé aux regroupements des capitales régionales.

²⁴COURTY G., « Barrer, filtrer, encombrer : les routiers et l'art de retenir ses semblables », *Cultures & Conflits*, no 12, 1993, p. 143-168. Comme le souligne G. Courty, pour les syndicats du transport routier, bloquer leurs semblables a d'abord pour fonction d'objectiver le groupe. Ici, Les véhicules garés dans la gare, ainsi que les groupes de chauffeurs attendant, saturent l'espace et permettent de matérialiser le groupe, de créer un effet de nombre.

grève²⁵ et relèvent les plaques des voitures contrevenantes qu'ils n'arrivent pas à immobiliser, afin de leur infliger par la suite une forte amende²⁶.

Les médias font de la grève un succès. Ce succès semble par ailleurs confirmé par l'attitude du Premier ministre qui fait des annonces encourageantes au soir du deuxième jour de mobilisation, en sortant du conseil interministériel organisé pour l'occasion. Il demande à ce que des commissions soient mises en place pour trouver des solutions aux différentes revendications portées par le syndicat. Il est par ailleurs proposé une baisse de 7% du prix du carburant en lieu et place des 18% de baisse demandés par les représentants de la profession. Le syndicat met fin à la grève après s'être entretenu avec le ministre délégué à l'énergie, le soir de 3 janvier. La grève reprend cependant 20 jours plus tard avec une autre visée.

Trois semaines après la première grève, une assemblée générale réunissant les représentants des principaux regroupements du pays et leurs équipes a lieu dans la ville de M'Bour. L'assemblée est financée sur fonds propres par le président du regroupement de la ville, par ailleurs le seul se situant ostensiblement dans l'opposition parmi les représentants du syndicat. La prise en charge financière et logistique de l'AG par ce président témoigne clairement de son intention de peser sur le cours du mouvement ou plus précisément de sa volonté de continuer le mouvement de grève. Le syndicaliste s'oppose notamment aux positions défendues par le secrétaire général de l'organisation et ses proches. Son action est à mettre en perspective avec sa position dans le syndicat. L'homme est porteur d'un projet de syndicat concurrent depuis plusieurs années. De plus, il ne se revendique du syndicat que de façon épisodique. Au cours de l'AG, c'est lui qui l'emporte.

Le mot d'ordre de grève est cette fois-ci de trois jours. La baisse du prix du carburant de 7% accordée par le gouvernement à la suite de la première grève au lieu des 18% demandés par le syndicat a été perçue comme une véritable insulte par une partie des représentants des chauffeurs. Ce faisant, le président du garage de M'Bour permet l'expression du mécontentement des autres présidents présents à l'AG. Le secrétaire général est débordé. Le 24 janvier, face à cette nouvelle annonce, le ministère de l'Intérieur prévient que des sanctions seront prises contre toutes les personnes qui tenteront de nuire à « la liberté de travailler ²⁷ ». Les négociations entre le gouvernement et le syndicat sont rompues.

Encore une fois l'appel à la grève est un succès : le mot d'ordre est extrêmement suivi dans les quatorze régions que compte le pays. Au soir du premier jour de grève, les chefs religieux des deux principales confréries du pays appellent à la fin de la grève²⁸. Nous sommes à la veille d'une fête religieuse importante provoquant le déplacement de nombreux pèlerins sur le territoire national. Le secrétaire général du syndicat reçoit

²⁵*Sud Quotidien*, 3 janvier 2012.

²⁶Le montant de cette amende peut aller au-delà de 48 000 francs CFA soit 73 euros. Il s'agit d'une somme relativement importante pour un chauffeur. Cette technologie de « l'art de se regrouper » (Courtly G., art. cit., 1993) emprunte à un dispositif existant en dehors des périodes de grève. Ce dispositif est habituellement destiné à amender les véhicules embarquant des passagers en dehors des gares.

²⁷*Dakar-Matin*, 25 janvier 2012.

²⁸L'intervention des chefs religieux dans le conflit est à replacer dans l'histoire plus longue du Sénégal depuis et même avant la décolonisation. La France, puis l'État sénégalais, se sont largement appuyés sur les confréries religieuses pour légitimer leur pouvoir. Les dignitaires religieux sont des acteurs habituels des négociations entre l'Etat et les représentants des organisations syndicales, ces derniers parlent à ce propos de « négociation tri-partite ». Voir notamment : CRUISE O'BRIEN, D.B., « Les négociations du pacte social sénégalais », in, CRUISE O'BRIEN, D.C., DIOP, M.C., DIOUF, M., *La construction de l'État au Sénégal*, Karthala, Paris, 2002, p. 83-94.

plusieurs appels téléphoniques de chefs religieux. Les principaux cadres du syndicat sont convoqués à la cité religieuse de Touba. Les représentants religieux promettent de porter eux-mêmes les revendications du syndicat devant le gouvernement. D'autre part, cette période de fête occasionne de nombreux déplacements dans le pays et représente l'une des sources des rentrées d'argent les plus importantes de l'année à la fois pour les chauffeurs et pour les regroupements, gestionnaires des gares. Le syndicat accepte donc de surseoir à son mot d'ordre de grève. La médiation offerte par les autorités religieuses permet au syndicat de tout de même sortir la tête haute du conflit.

C'est donc véritablement d'actions et de discours au pluriel dont il faut parler pour le SNTTRS durant la campagne. Le soutien au Président de la République sortant et à son parti prend différentes formes, variant en fonction des représentants locaux du syndicat concerné. La grève est quant à elle l'objet d'un affrontement entre deux « tendances » au sein du syndicat. Ces deux interventions dans la campagne sont l'objet d'une multiplicité d'investissements de la part des présidents de regroupement, véritables intermédiaires entre les partis et la population chauffeurs des gares²⁹. Cette première étape de la démonstration montre que le syndicat n'intervient pas de façon homogène, suivant un choix rationnel effectué dans le cadre unique de la campagne, en fonction de ce que lui permet la loi ou de la configuration partisane, comme le suggèrent certaines études³⁰. Les actions et les discours du syndicat en campagne sont plutôt mus par une série d'impératifs locaux, pluriels, propres aux organisations représentatives de la profession de chauffeur. Des impératifs qu'on peut mettre au jour à travers l'étude de cas d'un président de regroupement³¹.

Les déterminants locaux des discours et actions de campagne

M.F. est l'un des membres les plus influents du SNTTRS, principal représentant du syndicat dans la région de Kaolack. Cette région est l'une des principales régions rurales du Sénégal. Elle est aussi, après la capitale, l'un des berceaux historiques du transport. Sa position géographique au centre du pays en fait une véritable plate-forme internationale. M.F. commence à travailler en tant qu'apprenti chauffeur à 12 ans, en 1974. Il devient chauffeur au bout de quelques années, puis propriétaire de plusieurs véhicules et enfin commerçant³². En 2005, il devient vice-président d'un regroupement puis président,

²⁹Ces variations dans les façons de s'investir en politique chez les présidents de regroupements sont à rapprocher de celles observées par L. Beck dans : BECK L.J., *Brokering Democracy in Africa: The Rise of Clientelist Democracy in Senegal*, Palgrave Macmillan, New York, 2008. Dans la description qu'elle fait de la « démocratie clientéliste » au Sénégal, L. Beck distingue en effet plusieurs sortes de *brokers* locaux en fonction de leur degré d'autorité sociale et de leur degré d'autonomie politique. Il faut donc noter ici la coexistence au sein du SNTTRS de différentes sortes de *brokers*.

³⁰Voir par exemple : FRANZ M. M., *Choices and Changes. Interest Groups in the Electoral Process*, Philadelphia, Temple University Press, 2008, p. 51-75.

³¹Voir SAWICKI F., « Du parti à l'assemblée nationale. Itinéraire d'un professionnel de l'intermédiation », NAY O., SMITH A (dir.), *Le gouvernement du compromis. Courtiers et généralistes dans l'action politique*, Paris, Economica, 2002, p. 23-47. Cette échelle est en effet la plus susceptible de restituer le jeu pouvant exister entre les contraintes exercées par l'institution et l'acteur, notamment dans ses activités d'intermédiation. Cette façon d'appréhender la rationalité des acteurs en campagne peut être reliée aux questionnements portés par une partie de la littérature sur le « clientélisme ». Voir notamment : BANEGAS, R., « Bouffer l'argent. Politique du ventre, démocratie et clientélisme au Bénin », in, BRIQUET, J.L., SAWICKI, F., (Dir.), *Le clientélisme politique dans les sociétés contemporaines*, PUF, Paris, 1998, p. 75-109

³²L'ascension professionnelle comme signe de distinction renvoie à l'exemple français de la représentation paysanne. La distinction des représentants de la corporation par « l'excellence

13 mois plus tard, lorsque son prédécesseur tombe malade. Il se fait lui-même élire en 2007, devenant par la même occasion le principal représentant du syndicat de la région. Le regroupement de M.F. est en effet implanté au sein de la principale gare de la capitale régionale et a sous sa tutelle les autres regroupements de la région et de la ville, plus petits.

Durant la campagne de 2012, M.F. a adopté de façon quasi simultanée deux attitudes pour le moins ambivalentes face à la candidature du Président sortant, suivant en cela la même ligne que son syndicat. Ce hiatus est symbolisé par la relation qu'a nouée M.F. avec le Premier ministre, aussi directeur de campagne du Président sortant. Le syndicaliste est en contact avec le Premier ministre dans le cadre des négociations de sortie de grève ainsi que dans le cadre de l'organisation de la campagne du Président sortant. Il intervient dans la campagne lors de meetings en dehors de la gare comme les 16 février et 14 mars, lors des visites du Président dans sa ville. Il le fait en tant que représentant du regroupement et plus largement de la corporation des chauffeurs, mais sans mobiliser son organisation. Il est aussi l'un des acteurs des deux grèves de janvier et fait partie de la délégation syndicale reçue dans la ville de Touba par les autorités religieuses au sortir de la grève.

Les interventions de M.F. durant la campagne sont dictées par une logique propre au travail d'intermédiation quotidien effectué par les représentants locaux du syndicat³³, un travail essentiel à la préservation de son statut de président de regroupement³⁴. À ce titre, le moment campagne ne constitue pas une rupture dans le fonctionnement routinier du champ syndical.

Se distinguer par l'engagement partisan

L'engagement dans la campagne est un marqueur politique objectivant le rôle de président de regroupement. Il permet au président de se démarquer des simples chauffeurs et des autres membres de l'équipe avec laquelle il dirige la gare en se rapprochant d'autres autorités au rayonnement local ou national³⁵.

M.F. fait remonter son engagement politique à sa jeunesse, au début des années 1980. Il présente son soutien au Parti démocratique sénégalais (PDS), dans son village d'origine, comme dicté avant tout par son esprit de contradiction. Le PDS est alors un parti d'opposition qui a évolué dans la clandestinité jusqu'en 1974. Son père, comme l'ensemble des habitants du village, est partisan du PS alors au pouvoir depuis l'Indépendance, en 1960, d'abord sous le sigle de l'UPS (L'Union progressiste du Sénégal). Cependant, son activité militante ne se concrétise par une adhésion que tardivement, au regard de son âge et de son engagement supposé ancien pour le PDS. Le PDS arrive au pouvoir en 2000 lors de la première alternance que connaît le pays. Ce n'est pourtant qu'à 38 ans, pour les élections législatives de 2007 et peu après son

professionnelle » n'est que le premier d'une longue série de points communs avec les dirigeants paysans étudiés par MARESCAS., dans *Les dirigeants paysans*, Ed. de Minuit, coll. « Le Sens Commun », Paris, 1983 p. 60-68 et aussi MARESCAS., « L'excellence professionnelle chez les dirigeants agricoles », *Économie rurale*, no 143, 1981, p. 49-52.

³³Dans la typologie proposée par L. Beck (*op. cit.*, p. 153-197), M.F. correspond donc à un *limited broker*. Autrement dit un *broker* à l'autorité sociale fragile mais aussi dépendant du pouvoir.

³⁴Cette analyse rejoint celles effectuées sur le Sénégal par Marie Brossier à propos du groupe maraboutique mouride de Cheikh Bethio et des relations entre le champ politique et le champ religieux. Voir : Brossier M., *Quand la mobilisation produit de l'institution. Pratique de la famille et organisation religieuse au Sénégal*, Thèse de Science politique, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2010, p. 513-557. ³⁵La volonté de mettre en scène son « appartenance à l'élite nationale » est un autre point commun entre les présidents de regroupement et les dirigeants paysans français (MARESCAS., *op. cit.*, p. 218-221).

accession au poste de président de la gare routière, qu'il intègre le groupe des « artisans et chauffeurs libéraux ». Cette organisation est un groupe local de soutien au PDS, proche de la Chambre de Commerce qui fédère des entrepreneurs issus de ces deux secteurs. M.F. commence alors à organiser des meetings politiques importants dans la gare. Il y réunit de « gros calibres de la présidence³⁶ », autrement dit des personnes de tout premier plan du parti présidentiel. En tant que membre de la Chambre de Commerce, il profite de nombreuses initiatives (formation en gestion, prêt à taux préférentiel pour l'achat de véhicules, ouverture de compte) lancées par cette dernière et plus particulièrement son président, un proche du Président de la République. Il est lui-même amené à voyager en Chine au sein de la délégation présidentielle. Au-delà des meetings et de son appartenance aux réseaux du parti présidentiel, l'engagement partisan de M.F. se traduit aussi par l'organisation au sein de la gare d'un « comité d'entreprise ». Le comité regroupe les chauffeurs, mais aussi les marchands fixes ceinturant l'espace d'embarquement de passagers au centre de la gare et les marchands ambulants sillonnant, eux, toute la gare. Les comités d'entreprises sont le pendant sectoriel des « cellules » qui concernent le lieu d'habitation plus que le lieu de travail. Ils ne peuvent être formés qu'avec l'assentiment des représentants régionaux du parti et doivent regrouper au minimum 100 personnes. Ils sont activés au moment des campagnes principalement à travers la vente de cartes du parti. M.F. affiche sa proximité avec les hommes politiques et aime à entretenir l'idée qu'il est des leurs. Des portraits de lui, le mettant en scène en costume de ville avec le Premier ministre et le Président, ornent les murs de son bureau dans la gare. D'autres sont disposés plus en vue, dans un deuxième local appartenant au regroupement.

Pour M.F., la campagne est aussi une occasion d'afficher sa capacité de mobilisation et, par-là, d'apparaître comme une autorité locale incontournable. Non plus, cette fois-ci, auprès des travailleurs de la gare, mais directement auprès des autorités politiques. M.F. décrit ainsi sa stratégie vis-à-vis des autres présidents de regroupement de la ville :

« Imaginons Pape Lo regroupe 300 personnes, 200 personnes, moi j'ai 200/300, Ndaw a 300/400. On regroupe le tout. Maintenant ensemble on va aller sur le quota des transports. Ensuite il y aura la répartition des tâches en cas de gagne³⁷. »

Le calcul de M.F. s'inscrit dans la stratégie plus globale des présidents de gare routière à l'échelle de la région. Atteindre le « quota », en formant une « coalition³⁸ » sur une base régionale, doit permettre de pouvoir bénéficier d'une reconnaissance supérieure de la part de la présidence et du parti et d'obtenir ainsi des investitures aux futures élections locales. Dans ce travail de mobilisation, chacun apporte sa contribution, en fonction de l'importance supposée de sa « base ». Cette stratégie de coordination fait écho à un conflit opposant les présidents de gare de la région, présents au sein de l'organisation des artisans et chauffeurs libéraux, aux instances régionales du parti depuis les législatives de 2007. A la suite de ce scrutin et malgré leur investissement pour le parti présidentiel, les présidents de gare se sont retrouvés sans aucune investiture, lorsque celles-ci ont été officialisées à un mois du scrutin des législatives de 2007. M.F. impute cela à l'échelon régional du parti, auquel l'échelon national a donné le « feu vert » pour les investitures³⁹.

³⁶Entretien mené le 8 janvier 2012 à Kaolack.

³⁷*Ibid.* M.F. fait ici référence aux plus importants présidents de gares routières de la région. Bien que dans cet extrait il ne semble pas se placer parmi ceux qui peuvent le plus mobiliser, il est considéré comme le président le plus important de la région.

³⁸ROZELL M.J., WILCOX C., *Interest Groups in American Campaigns, The New Face of Electioneering*, CQ Press, Washington, 1999, p. 134-136.

³⁹*L'observateur*, le 2 mai 2007.

À la suite de cette expérience, M.F. et ses homologues se sont donc, selon leurs dires, retirés de la politique. Ce n'est qu'en 2011, durant des négociations de sortie de grève concernant la région de Kaolack, que M.F. a renoué des contacts avec le parti présidentiel, cette fois-ci directement à travers le Premier ministre. Ce nouveau lien, a à nouveau mis en relation le réseau formé par les présidents de gares routières à l'échelle de la région avec l'échelon national du parti. Durant les présidentielles, il doit permettre de court-circuiter l'échelon régional du parti envers lequel les représentants de la corporation ont gardé une certaine rancune à cause de l'épisode de 2007.

Pour M.F., l'enjeu de son investissement dans la campagne de 2012 n'est pas seulement d'accéder de façon privilégiée à la rente clientélaire réelle ou imaginaire. Il s'agit aussi à moyen terme de se positionner pour être mandaté par le parti présidentiel lors des législatives, une ambition qu'il ne cache pas. L'investiture par le parti au pouvoir est le moyen le plus sûr d'accéder à un poste de député. Cette stratégie doit lui permettre de s'affirmer définitivement comme une autorité locale incontournable, aussi bien auprès des travailleurs de la gare que des autres autorités locales. L'engagement politique du représentant du syndicat au sein de la gare ne répond donc pas ici à une injonction nationale. Il est ancré dans une stratégie se déployant avant tout à l'échelle locale et destinée à renforcer son rôle de représentant en entretenant l'idée d'une possible future carrière politique.

Préserver sa place d'intermédiaire et de courtier

L'engagement de M.F. aurait pu se faire dans un autre parti que celui du Président, notamment à la suite de la brouille des législatives en 2007 ou encore suite à la scission intervenue au sein d'un des groupes locaux de soutien au Président sortant des « artisans et chauffeurs libéraux », à la veille du début officiel de la campagne. Un groupe auquel M.F. appartenait et qui s'est en partie rallié à l'un des opposants au Président sortant. C'est la proximité quotidienne des membres du regroupement avec l'administration, couplée à la confusion entre le parti présidentiel et l'État, qui produit un engagement quasi systématique des présidents de gare pour le parti du Président sortant. Cette confusion pourrait d'ailleurs se résumer en une phrase prononcée par un président de gare routière de la région de Dakar : « L'État c'est le Président et le Président c'est PDS⁴⁰ ». Pour le président de gare, son engagement auprès du PDS est la simple continuité de sa collaboration quotidienne avec les fonctionnaires de l'État. Une collaboration qui a présidé à sa sélection comme potentiel dirigeant du regroupement et dont dépend sa capacité à exercer l'une des principales fonctions associées à son rôle, celle d'intermédiaire entre les chauffeurs et l'administration. Une partie de l'autorité que détient M.F. est en effet le « sous-produit » de son activité auprès de l'administration⁴¹. Pour M.F., son autorité en tant que président dépend directement de sa capacité à entretenir de bonnes relations avec l'administration.

M.F. doit en partie son accession au poste de président de gare aux soutiens du gouverneur de région et du commissaire de la ville. En 2005, la gare routière est scindée en deux entre les partisans du Président sortant et ceux d'un nouveau prétendant. Des affrontements violents éclatent. Les deux partis ne s'entendent que sur le nom de M.F. Le commissaire, puis le gouverneur, l'appellent alors pour le pousser à prendre le poste de

⁴⁰Entretien mené avec le président de la gare de Patte D'Oie, le 4 janvier 2012 à Dakar.

⁴¹OLSON M., *La Logique de l'action collective*, Paris, Presses universitaires de France, 1978, p. 161-169. Pour M. Olson, les groupes de pression comme les syndicats n'ont pas toujours les moyens légaux d'obliger les individus à adhérer. Ils peuvent le faire par des moyens autres que la coercition, par l'incitation, en faisant bénéficier leurs adhérents d'un service ou d'un bien collectif qui leur est réservé.

vice-président. Tous deux ont entendu parler de lui comme l'unique personnalité capable d'apaiser les tensions générées par l'élection au sein de la gare. De plus, M.F. a su développer de bonnes relations avec un autre service administratif dans le cadre de ses activités commerciales, celui des douanes. Il a en effet régulièrement eu à faire dédouaner des marchandises (sucre, huile, produits de beauté) qu'il rapportait de la Gambie voisine. La tenue de l'élection est, de plus, décidée conjointement avec le préfet et c'est ce dernier qui avalise et enregistre les candidatures au poste de président de gare routière. Le déroulement du vote des chauffeurs et les affrontements violents entre les partisans des différents candidats amènent la justice à souvent statuer sur le résultat des élections en dernier recours. Or certaines des décisions prises par l'institution judiciaire ainsi que les nominations des magistrats sont perçues par M.F. et ses proches comme éminemment politiques⁴². La peur qu'un autre soit privilégié par les autorités lors des démêlés judiciaires découlant d'une élection à la tête de la gare routière, joue donc un rôle dans son soutien au Président sortant.

M.F. est aussi au contact des agents de l'État dans ses activités de « courtage⁴³ » auprès de l'administration pour le compte des chauffeurs. Le « courtage », aussi appelé « intervention » au sein du regroupement, est l'une des principales activités du président. Elle consiste à intercéder auprès de l'administration en faveur d'un chauffeur. M.F. effectue plus d'une dizaine d'interventions par jour pour des motifs divers allant du surnombre de passagers à l'homicide involontaire en cas d'accident mortel. Lors d'un retrait de permis par exemple, il se déplace en personne au commissariat pour récupérer les pièces d'identité des chauffeurs membres de son regroupement. Même si ce type d'interaction peut générer un échange d'argent, l'acceptation ou non de cet argent par les fonctionnaires a un caractère discrétionnaire. Même si ces actions entrent dans le périmètre de son activité de représentant syndical, la réussite ou non d'une intervention dépend avant tout de l'identité de celui qui formule la demande. Autrement dit, de critères hautement subjectifs, très liés à sa bonne entente avec les fonctionnaires de l'administration. Or, pour le président de gare, la conservation de son poste dépend en grande partie de sa capacité à effectuer ces interventions et donc à maintenir des relations amicales avec les fonctionnaires. M.F. explique : « Par exemple si aujourd'hui tu ne vas pas assister un chauffeur, demain ce n'est pas bon pour toi parce qu'au fur et à mesure tu vas perdre beaucoup d'éléments ».

Préserver sa place de représentant de la corporation

Dans le cadre de son engagement, M.F. est soumis à une autre injonction. Pour conserver son poste, il doit fédérer les travailleurs de la gare autour de sa personne. Dès lors, afficher une gestion trop partisane de la gare lors de la campagne pourrait l'empêcher de conserver son poste et, encore une fois, mettre en danger sa position d'intermédiaire entre l'État et les travailleurs de la gare. M.F. doit faire attention à ne pas heurter les différentes

⁴²Ces perceptions sont aussi présentes chez les membres de l'administration eux-mêmes, qui craignent notamment les mutations dans des lieux reculés si ils n'obéissent pas aux injonctions de l'exécutif.

⁴³BLUNDO G., « Négocier l'État au quotidien : agents d'affaires, courtiers et rabatteurs dans les interstices de l'administration sénégalaise », *Autre part*, 2001, vol.20, p. 75-90. Le sens donné ici au mot courtier est partiellement différent de celui donné par O. Nay et A. Smith. Contrairement à ces deux auteurs, dans ces différents travaux utilisant la notion de courtage, G. Blundo ne fait aucune distinction entre les dimensions cognitives et les dimensions stratégiques de l'activité d'intermédiation. Il les regroupe sous le même terme de courtage. Nous reprenons la notion telle qu'il l'emploie ici.

sensibilités politiques présentes dans la gare et dans son bureau⁴⁴. Par ailleurs, il ne peut pas donner le sentiment de profiter de sa position d'intermédiaire pour s'enrichir, sans trahir son image d'homme dévoué au collectif⁴⁵.

Bien que certaines autorités interviennent dans la nomination des présidents de gare, cette désignation doit aussi être le fait de la communauté des chauffeurs. M.F. a été élu à son poste de président de gare routière par les chauffeurs cotisant au regroupement de la gare qu'il dirige. Son mandat de cinq ans arrive à échéance quelques mois seulement après l'élection présidentielle. Or, le principal critère entourant le choix d'un président de gare est sa probité. La probité d'un candidat sortant se mesure, d'abord, par l'enrichissement qu'il a apporté au regroupement dont il a eu la gestion. L'acquisition de nouveaux véhicules ou un compte fourni sont autant d'éléments positifs dans le bilan d'un président. Elle se mesure ensuite à sa capacité à redistribuer les fruits de cet enrichissement, lors des fêtes, grâce à des aides quotidiennes ou en cas de maladie, ou encore par le biais de postes rémunérés au sein du regroupement. Dans ce contexte, une gestion trop partisane du regroupement et de la distribution de ces revenus pourrait être assimilée à l'entretien de « clans ». Une critique qui pourrait être portée par ses adversaires au sein de la gare, notamment le groupe d'opposants de l'élection de 2005. D'autant plus que l'ensemble des membres du regroupement ne soutient pas le PDS (les divisions successives au sein de la « famille libérale » ont aussi diversifié les engagements au sein des bureaux des regroupements). M.F. explique :

« Donc aussi comme il y en a qui ne sont pas dans le PDS avec l'argent de nos regroupements ça ne peut pas être investi dans les mouvements politiques. Parce qu'il y a des PS, il y a des AFP (Alliance des Forces du Progrès) si tu prends l'argent de la gare routière pour le mettre pour le PDS tu seras fautif⁴⁶. »

De ce fait, le représentant peut difficilement utiliser l'argent du regroupement dans la campagne, ou encore distribuer les revenus du regroupement en fonction du critère partisan. De la même façon, l'argent provenant de la vente des cartes de militants au sein du comité d'entreprise fait l'objet d'une comptabilité séparée de celle du reste du regroupement.

M.F. est aussi limité dans son enrichissement personnel. Un enrichissement trop important pourrait être assimilé à des détournements et lui nuire lors de prochaines élections au sein de la gare. Ce qui pourrait aussi l'exposer à des critiques de la part de ses opposants prompts à le désigner comme trop éloigné de la réalité des conditions de vie des chauffeurs qu'il est censé représenter⁴⁷. Le circuit effectué par les biens matériels obtenus par le président de la gare auprès du Premier ministre illustre bien la nécessité pour le président de redistribuer une partie des biens qu'il a acquis. M.F. a obtenu de la

44 Cette problématique du choix du candidat à supporter et du risque de contestation en interne rejoint celle rencontrée par des groupes américains importants comme le *National Reproductive Right Action League* (NARAL), la *National Rifle Association* (NRA) ou encore l'*American Federation of Labor and Congress of Industrial Organizations* (AFL-CIO). Elle est abordée dans ROZELL M.J., WILCOX C., *op. cit.*, p. 117-120.

45 MARESCAS., *op. cit.*, p. 83 et p. 101-102. Parce qu'il est associé à la gestion d'un bien collectif, la gare, le « désintéressement » de M.F. pourrait tout aussi bien se rapprocher des prétentions bureaucratiques, voir BOURDIEU P., « Esprit d'État, Genèse et structure du champ bureaucratique », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 96/97, mars 1993, p. 49-62.

46 Entretien mené le 5 avril 2011 à Kaolack.

47 Une difficulté inhérente à la professionnalisation syndicale comme le souligne MISCHI J., « Gérer la distance à la "base". Les permanents CGT d'un atelier SNCF », *Sociétés contemporaines*, no 84, 2011/4, p. 53-77.

part du PDS un 4x4 et un voyage à La Mecque. Deux biens qu'il pouvait difficilement dissimuler. Le 4x4, qu'il a directement retiré au siège du parti présidentiel doit lui permettre de se déplacer dans la région pour promouvoir la candidature du Président sortant. Il a cependant décidé de donner le 4x4 à un autre président de gare routière de la région. Ce premier don participe de la stratégie plus globale élaborée à l'échelle de la région par les différents présidents de regroupement. M.F. dispose déjà d'un 4x4 personnel, son homologue non. Le nouveau véhicule doit donc permettre une division des tâches entre les deux présidents en permettant aussi au second d'effectuer des tournées dans la région. Le président du regroupement a, par ailleurs, offert le voyage à La Mecque à un membre de l'équipe avec laquelle il dirige la gare. Son choix s'est porté sur l'un de ses fidèles partisans au sein de la gare, une personnalité faisant par ailleurs consensus et qui n'avait pas encore effectué le pèlerinage malgré son âge avancé.

Les actions de M.F. apparaissent fortement conditionnées par les contraintes liées à son mandat de président de regroupement, des contraintes que le moment « campagne » vient tout au plus mettre en exergue. Dans le contexte sénégalais, l'interdépendance tactique entre parti politique, administration et syndicat à l'échelle locale, n'exclut pas l'existence de logiques sociales spécifiques⁴⁸. La nécessité de se distinguer par le politique, celle de préserver de bonnes relations avec l'administration, et enfin celle de fédérer autour de sa personne les travailleurs de la gare sont autant d'impératifs issus du quotidien à respecter durant la campagne pour préserver sa position dans le champ syndical.

L'ambition de ce chapitre était d'interroger la façon dont s'articulent les pratiques des groupes d'intérêt en période de campagne avec celles hors période électorale. Dans le cas du Syndicat national des travailleurs du transport routier, les savoir-faire déployés au moment de la campagne sont directement puisés dans les répertoires utilisés en dehors de cette période. Le choix d'opter pour une forme d'action collective plutôt qu'une autre a été orienté par des jeux de concurrences internes, au sein de l'organisation. Ce qui est décidé à l'échelle nationale est soumis aux multiples façons que les représentants locaux ont d'investir leur rôle. Ces différentes manières de décliner, au niveau local, l'action nationale du syndicat sont avant tout déterminées par une série de contraintes propres à l'action de ces représentants au quotidien.

Au-delà, deux enseignements d'ordre plus général concernant l'implication des groupes d'intérêts dans les campagnes électorales peuvent être tirés de cette étude. Tout d'abord, l'intervention du syndicat dans la campagne ne signifie pas automatiquement qu'il existe une porosité entre les espaces syndical et partisan. Bien que les représentants du syndicat interviennent dans la campagne, ils le font de l'extérieur suivant des logiques qui leur sont propres. Ils agissent suivant des arbitrages avant tout destinés à préserver ou renforcer leur position de représentants de la profession de chauffeur. Cette constatation nous amène à en effectuer une seconde. La campagne ne constitue pas un moment où l'on fait aboutir des revendications propres au groupe social que l'on représente. Ici, la compétition partisane nationale semble ne servir que de toile de fond à l'affirmation de l'autorité des intermédiaires locaux que sont les présidents de regroupement ; une position qui leur permet de porter les intérêts du groupe social qu'ils représentent au quotidien.

⁴⁸Ainsi, pour M. Brossier, « il peut y avoir chevauchement (*straddling*) sans pour autant fusion. Ceci témoigne, d'une part, de l'interdépendance des espaces mais également de leur autonomie », Brossier M., *op cit.* p. 518.

