

***MOURIDOU LAHI* OU LES LOGIQUES D'INVESTISSEMENT DES MOURIDES DANS LE TRANSPORT AU SÉNÉGAL**

**Jérôme Lombard
Serigne Mbacké Seck**

Les Mourides constituent une communauté musulmane très dynamique au Sénégal. On les retrouve dans tous les secteurs de l'activité économique, sociale, culturelle ou politique du Sénégal. Leurs chefs religieux ont tour à tour été qualifiés de marabouts de l'arachide (Copans, 1988), de marabouts « urbanisants » (Gueye, 1999). Peut-on aujourd'hui leur attribuer la qualité de marabouts transporteurs ?⁴¹

Les nombreuses recherches consacrées aux Mourides ne se sont pas spécifiquement intéressées au rôle joué par les adeptes de la confrérie dans les transports et à la place qu'ils occupent dans le secteur. Pourtant, les questions de transport en général, et de mobilité en particulier, sont une composante essentielle de la dynamique de l'espace mouride. Elles jouent un rôle clé dans le développement urbain de la ville de Touba, capitale spirituelle des Mourides, et mettent en exergue une relation particulière de celle-ci à Dakar, capitale politique et économique du Sénégal, distante de 200 km. Si les Mourides ont investi largement dans le secteur des transports de voyageurs et

⁴¹ *Mouridoulahi* : inscription souvent rencontrée sur les véhicules de transport et signifiant « béni soit le Mouride », à commencer par le premier d'entre eux, Serigne Touba.

de marchandises au Sénégal, on est en droit de se demander s'ils l'ont fait en tant qu'entrepreneur individuel, de surcroît mouride, ou bien en référence à leur appartenance commune à la confrérie, garante de réussite dans le secteur comme dans d'autres, notamment le commerce.

Pour bien comprendre le processus d'appropriation du transport par les Mourides, il faut resituer l'analyse de la place des Mourides dans le secteur au sein d'une approche plus globale des rapports entre cette communauté et l'État sénégalais. Les Mourides sont les adeptes d'une confrérie religieuse musulmane du Sénégal fondée au 19^{ème} siècle par Cheikh Ahmadou Bamba Mbacké. Ils sont connus pour leur attachement aux principes fondamentaux de la confrérie, pour leur quête constante de l'agrément de Dieu par le respect scrupuleux des recommandations et ordres (*ndigël* en wolof) du guide religieux et par l'attachement sans faille au culte du travail, considéré comme un principe sanctificateur de l'homme en général et du *taalibe* ou disciple en particulier⁴². Leur dynamisme, axé essentiellement sur la recherche de la félicité, passe par la bénédiction du maître spirituel appelé cheikh, *serigne* ou encore marabout. Chaque *taalibe* fait allégeance à un marabout de son choix, descendant reconnu de la famille sainte de Touba ou disciple méritant devenu à son tour guide religieux du fait de sa dévotion, de sa ferveur et de son niveau spirituel. A la tête de la confrérie se trouve le chef suprême, le khalife général des Mourides. Le premier d'entre eux a été Cheikh Ahmadou Bamba Mbacké auquel ont succédé, jusqu'en 2007, cinq de ses fils⁴³. Le khalife général habite la cité de Touba, là où Serigne Touba (Cheikh Ahmadou Bamba Mbacké) s'est installé au début du 20^{ème} siècle pour y vivre à l'écart de tout, alors que ce n'était qu'un point d'eau, perdu aux confins des terres cultivées.

Les « pays du *ndigël* »⁴⁴ ont été choyés par les gouvernements successifs, avant comme après l'indépendance. Leur visibilité dans le transport doit à leur dynamisme et aussi au soutien des pouvoirs publics et politiques. Dans le même temps, la ville de Touba, pour rayonner, a bénéficié d'un réseau de voies de communication et d'entrepreneurs de transport performants qui ont permis au mouridisme d'apparaître au Sénégal comme une philosophie d'avenir. Au point qu'aujourd'hui des membres des lignées fondatrices

⁴² Le travail occupe une place toute particulière chez les Mourides. Il est considéré à la fois comme une prière, un instrument puissant de consolidation de la foi et d'élévation spirituelle qui pousse constamment le disciple à l'action pour la recherche forcenée de la réussite de ses projets durant sa vie et de son salut dans l'au-delà. Ainsi, les Mourides profitent-ils de toute opportunité qui se présente à eux pour la réalisation de ce double objectif matériel et spirituel.

⁴³ Depuis le décès du dernier fils khalife général en décembre 2007, c'est la lignée des petits-fils qui a pris la succession.

⁴⁴ Régions du centre du Sénégal sous influence mouride. Par extension, l'expression a plus qu'une connotation géographique : elle se rapporte à l'ensemble des populations de confrérie mouride, originaires ou pas du centre du pays, qui se réfèrent toutes au guide spirituel de Touba, à ses prédications et à ses ordres.

investissent dans le transport et proposent un modèle d'entreprise et de gestion qui remet en cause celui de l'État.

I - UNE VISIBILITÉ CROISSANTE DANS LE TRANSPORT

Certains transporteurs n'hésitent pas à afficher leur appartenance religieuse et confrérique. L'un des moyens les plus utilisés est l'inscription ostensible sur les véhicules de signes et d'images en référence, soit au Prophète ou à l'islam (*Mouhamed, Alhamdoulilahi, La ilaha ila Lah,...*), soit aux confréries (en hommage au fondateur du mouridisme, *Mouridoulahi, Beugue Bamba, Wakeur Serigne Touba*, aux villes saintes, Touba - Mbacké, ou d'un de ses disciples, *Lamp Fall* ; en hommage à la confrérie tidiane et à son fondateur au Sénégal, *Dabakh Malick, Wakeur El Hadj Malick*). On note aussi l'introduction de photographies de chefs religieux dans les véhicules. Ces signes mettent en exergue le caractère religieux et confrérique du territoire de transport au Sénégal. Sur 130 minibus de transport urbain observés à un grand carrefour de la capitale, durant une matinée de l'année 2003, 94 % portaient une inscription religieuse et 78 % faisaient allusion aux confréries, en les associant à des signes ou inscriptions islamiques (Seck, 2003a).

Au milieu des années 1980, l'assouplissement de la réglementation sur les conditions d'exercice du transport urbain ouvre une brèche dans laquelle s'engouffrent de nombreux chauffeurs qui deviennent, avec l'aide et un crédit de leur marabout ou de leur ancien patron, propriétaire d'un véhicule. Des structures collectives apparaissent également qui rassemblent plusieurs propriétaires dépendants du même marabout, de la même *dahira*⁴⁵ ou du même village ou quartier : ils constituent des regroupements professionnels de transporteurs, parfois des GIE. Sur les minicars, taxis ou camions, ces nouveaux transporteurs n'hésitent pas à afficher, en remerciement, en hommage ou pour louer leur action, soit le nom du fondateur de la confrérie, soit celui de cheikhs mourides, soit celui de leur propre marabout : on note par exemple les inscriptions telles que *Entreprise Touba Khelcom*, *Groupement de Transport Khadimou Rassoul*, *Entreprise Wakeur Khadim, Khelcom Taxi*⁴⁶. Certaines activités plus ou moins directement liées au transport, comme celles de la commercialisation des plaques d'immatriculation des véhicules, sont également investies par les Mourides. Allant à l'encontre de la réglementation officielle, certains d'entre eux n'hésitent pas à représenter, à côté du numéro d'immatriculation, l'effigie de Serigne Touba.

Ces inscriptions font du transport un support important pour véhiculer images et messages confrériques. Le premier message transmis par le propriétaire ou le chauffeur est son attachement à une personnalité mouride. Il

⁴⁵ Réseaux de solidarité et d'assistance mutuelle à fondement religieux, en particulier confrérique.

⁴⁶ *Khelcom* : un village à l'est de Touba où le khalife général possède des champs exploités par des *taalibe*.

s'agit d'un lien particulier qui n'engage que deux individus et personne d'autre. Mais, ces messages diffusés tous en même temps par des milliers de véhicules signent aussi l'appartenance collective à une philosophie actuelle, vivante, entreprenante. Il s'agit d'un prosélytisme de moins en moins discret qui touche l'ensemble du pays, toutes les couches sociales et toutes les portions du territoire. Deux logiques sous-jacentes accompagnent cette publicité explicite : une logique commerciale d'une part, dans la mesure où ces signes peuvent attirer la clientèle mouride, mais pas seulement ; une logique culturelle d'autre part, ces inscriptions étant destinées à rendre plus attractif le trajet à bord de véhicules plus ou moins modernes et plus ou moins dangereux. L'état des véhicules et d'une manière générale le fait de se déplacer en bus ou camion et de confier sa vie à autrui ajoutent une logique supplémentaire aux deux premières : il s'agit de placer le voyage, le véhicule et ses occupants sous une protection sainte, parfois celle du marabout même du transporteur ou du chauffeur. La double signification du terme de marabout est ici révélée et souligne combien, au cœur de l'islam sénégalais, prières et protections ne sont jamais éloignées l'une de l'autre.

Peut-on parler d'un groupe spécifique de transporteurs mourides qui se distinguerait des autres acteurs ? A l'évidence non. Dans le domaine du transport public, les entrepreneurs mourides sont nombreux mais, dans leur quasi-totalité, ils n'agissent pas en fonction et au service d'une logique exclusivement religieuse et confrérique. Même s'ils mettent en exergue leur appartenance confrérique, les transporteurs mourides ne se signalent pas par un service de transport exclusivement consacré aux Mourides. Ils ne constituent pas une entité autonome et distincte des autres acteurs du transport. Ils sont plutôt dilués dans la masse des opérateurs, tout en ayant une certaine spécificité. Dans l'espace mouride, logique individuelle et logique collective sont très imbriquées. Si le système d'action s'appuie en priorité sur l'individu, en retour, il se nourrit de l'apport du groupe qui en profite et le renforce. En *self made man*, le disciple peut investir tous les secteurs d'activité possibles. Toute réussite favorise l'arrivée d'autres individus, en général des proches et ensuite d'autres qui peuvent ne pas être des Mourides. La conscience d'appartenir à une même confrérie renforce les liens et constitue une opportunité pour être accepté dans un groupe, pour consolider une activité déjà entreprise ou pour investir d'autres secteurs. Le plus souvent se créent des *dahira*, très nombreuses dans la vie économique du Sénégal. Toutefois, ces structures qui se présentent comme répondant à la satisfaction des besoins spirituels et matériels favorisent d'abord l'insertion socio-économique de leurs membres. C'est ce qui explique leur prolifération notamment dans les gares routières.

Nulle part ailleurs qu'à Touba n'existe une structure de transport répondant en priorité aux besoins d'une confrérie religieuse. Même les grands autocars de la compagnie AL AZHAR TRANSPORTS, créée par un des fils du fondateur du mouridisme, transportent tous types de clientèles. Ces grands

transporteurs mourides ont leur propre stratégie motivée avant tout par le souci de développer leur activité et leur parc de véhicules. Ils prennent en compte les préoccupations de tous les chefs religieux sénégalais, la seule garantie à leurs yeux pour maintenir leur présence sur les marchés les plus rémunérateurs. Ils sont notamment présents lors des grands pèlerinages nationaux dans les localités religieuses de Touba, Tivaouane (pour les Tidianes), Médina Gounass (pour une partie des Tidianes), Kaolack (pour les Niassènes), Popenguine (pour les catholiques). Deux transporteurs, affiliés chacun à une confrérie musulmane, sortent du lot : il s'agit de El Hadji Ndiaga Ndiaye pour les Mourides et de Mbaye Mané Mboup pour les Tidianes. Considérés à tort ou à raison comme des représentants, voire des exécutants, de leur famille maraboutique, ils tirent profit de leurs bonnes relations avec les autres confréries et religions, ce qui leur permet de renforcer leur position dans le secteur, dans l'économie sénégalaise et dans l'appareil d'État (Seck, 2003a, 2003b). L'un d'eux rappelle ainsi que ce qui fonde le développement de son activité est la présence ou l'absence d'un marché de transport, quel qu'il soit : « *en tant que professionnels du transport, nous faisons le transport pour le Magal de Touba, celui du petit Magal de Serigne Fallou Mbacké qui est l'ancien khalife général des Mourides, celui des Khadres à Nimzatt en Mauritanie* »⁴⁷.

Les Mourides sont très impliqués dans le secteur des « cars rapides ». Si l'on s'en tient aux minibus de transport collectif circulant à Dakar en 2003, sur 1 546 propriétaires dont la région de naissance est connue, 32 % sont originaires des régions de Diourbel et Louga qui sont considérées comme essentiellement de confrérie mouride (elles ne représentent que 17 % de la population totale au recensement général de 2002) ; 27 % sont nés à Dakar (23 %) et 19 % à Thiès (13 %) ; enfin 8 % des transporteurs viennent de Saint-Louis (7%) et 7 % de Kaolack (11 %). Par ailleurs, plus que chez les transporteurs originaires des autres régions du Sénégal, ceux de Louga et de Diourbel présents à Dakar sont en moyenne de plus grands propriétaires : respectivement 60 et 69 % des transporteurs originaires de ces deux régions possèdent seulement un véhicule, mais 70 % à Saint-Louis, 74 % à Thiès et 77 % à Kaolack. Pour les catégories « deux véhicules » et « trois véhicules et plus », les proportions sont favorables aux deux régions précitées.

La visibilité croissante des Mourides dans le transport n'est pas fortuite. Elle s'explique par le dynamisme de ses adeptes dès qu'il s'agit d'activités à vocation commerciale (Ebin, 1992). Elle se trouve renforcée par le développement dérégulé du transport qui voit le secteur privé, au sein duquel les Mourides sont omniprésents, dominer largement et sans contraintes. Elle trouve son point d'orgue avec l'apparition des grandes figures du mouridisme dans les affaires économiques, notamment urbaines, afin de se constituer de nouvelles rentes et d'investir le champ politique.

⁴⁷ Entretien, 18 septembre 2002.

II - LE RÔLE DE L'ÉTAT DANS LA PROGRESSION DES OPÉRATEURS MOURIDES

Le reflux du transport public et la montée du privé s'expliquent par les politiques menées par l'État sénégalais depuis l'indépendance. La progression des Mourides dans le transport est le prolongement de leur présence active dans l'économie sénégalaise. Débutée durant la période coloniale, elle a été constamment soutenue depuis des décennies, et notamment depuis les années 1980, par l'État central.

Tout au long de l'histoire récente du Sénégal contemporain, le lien entre *serigne* et *taalibe*, étendu à l'ensemble des disciples mourides, est utilisé par le pouvoir politique, quel qu'il soit, qui a bien compris combien il peut s'appuyer sur la confrérie pour assurer son hégémonie sur le pays. La fonction régulatrice que cette dernière occupe dans l'espace sociopolitique est née à l'époque de la colonie lorsque les Français ont « fait » des marabouts des responsables politiques et économiques locaux, en vue d'assurer la paix sociale dans les campagnes, favorables au développement de la culture de l'arachide. Avec l'indépendance, cette propension du pouvoir politique à se ménager les faveurs de la confrérie mouride n'a pas varié (O'Brien, 1992). Le président Senghor était très proche du khalife général de l'époque, Serigne Fallou Mbacké ; son successeur en 1981, Abdou Diouf, a conforté cette relation privilégiée du pouvoir politique sénégalais avec les autorités de Touba. Les « pays du *Ndigël* » ont ainsi assuré l'élection de Diouf en 1983, puis sa réélection en 1988 après un appel explicite du khalife en faveur de la candidature de ce dernier⁴⁸. Pour le parti au pouvoir à l'époque, il était capital de s'assurer du soutien de la confrérie au moment où la crise agricole était profonde, les débouchés pour l'arachide raréfiés et le malaise paysan généralisé (Diop, Diouf, 1990). En 2000, est élu l'ancien avocat Abdoulaye Wade, le premier président de la République à se revendiquer explicitement de confrérie mouride.

La relation particulière nouée entre le pouvoir politique et la confrérie mouride a un impact énorme dans le secteur du transport. La présence des Mourides dans le transport remonte à la période coloniale de l'entre deux - guerres. A cette époque, les automobiles ne sont pas encore nombreuses et le transport collectif est monopolisé par les Français et les Libano-syriens, lesquels constituent les principaux acteurs commerciaux. Quelques rares autochtones disposent de véhicules ; il s'agit surtout de commerçants et de marabouts issus des différentes confréries musulmanes. On peut citer notamment Cheikh Anta Borom Gawane, frère de Serigne Touba, qui a été l'un des tous premiers autochtones à se constituer un parc automobile au Sénégal. On l'appelait à l'époque Cheikh Anta Borom Nass, littéralement en

⁴⁸ « Le Khalife général invite les Mourides à voter Diouf », *Le Soleil*, 14 octobre 1987.

wolof « l'homme aux véhicules ». Serigne Fallou Mbacké et Serigne Mourtada Mbacké, fils de Serigne Touba, de même que le khalife des Tidianes de Thiéna, en possédaient également. Après la deuxième guerre mondiale, apparaissent les premières entreprises de transport public tenues par des autochtones. Dès cette période, les Mourides investissent dans le transport collectif, à la fois urbain et interurbain. C'est l'époque où la carrosserie des véhicules est transformée et consolidée pour supporter l'état des infrastructures sénégalaises et augmenter la capacité de charge⁴⁹. Avec l'aide des forgerons, sont effectuées les modifications nécessaires pour adapter les véhicules à leurs nouvelles fonctions. Les véhicules de marque Citroën, communément appelés T45 et T46, ont ainsi une capacité variant entre 45 et 60 places. Il y a aussi des véhicules de marque Chevrolet et des Ford surnommés Ford 5 tonnes, introduits par la Compagnie française d'Afrique occidentale (CFAO). Plus tard, à l'indépendance, apparaissent sur le marché d'autres véhicules de marque allemande, de type Anamac.

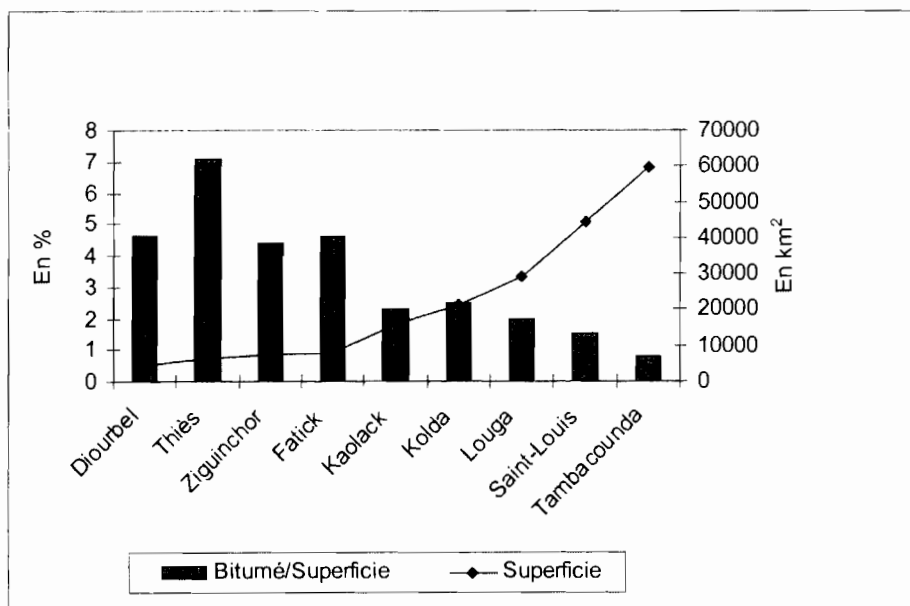
Après l'indépendance du pays, les intérêts mourides sont particulièrement soutenus. Hormis Dakar, la région de Diourbel, pourtant la moins vaste du pays mais où est située la cité de Touba, bénéficie dès cette époque des largesses de l'État (figure 7). Celles-ci prennent la forme d'investissements massifs dans la construction de routes menant à la ville sainte. De même, l'évacuation de l'arachide, le produit phare de l'économie sénégalaise jusque dans les années 1980, voit émerger de grandes figures du transport, pour la plupart mourides, comme Cheikh Kane, Abdou Karim Fall (AKF) ou Mamadou Sady, qui sont soutenues et propulsées sur le devant de la scène économique par les pouvoirs publics⁵⁰. Le contrôle des gares routières et de certaines lignes intérieures, telles que Dakar-Kaolack, Dakar-Ziguinchor, Dakar-Thiès, accentue aussi la prééminence des Mourides dans les transports interurbains. Pour avoir gain de cause face aux grands transporteurs libano-syriens en place à l'indépendance, les autochtones sollicitent l'intervention des chefs religieux des grandes confréries et surtout le khalife général des Mourides, Serigne Fallou Mbacké, dont la relation privilégiée avec Senghor favorise le règlement des conflits au profit des Sénégalais d'origine africaine.

⁴⁹ Des transporteurs mourides sont parmi les premiers à initier cette pratique et à répondre à une demande croissante. Il s'agit par exemple de Saer Diop et de Malick Guissé à Dakar.

⁵⁰ Un haut fonctionnaire des transports, à la retraite aujourd'hui, déclarait en 2000 : « *il nous fallait quand même assurer la promotion d'un certain nombre de transporteurs assez solides. On a jeté notre dévolu sur AKF, mais il y en a eu un certain nombre d'autres. Le contact d'AKF, sa pratique des transports ont beaucoup contribué à me faire aimer ce secteur. A cette époque, il tenait à nous inviter chez lui pour voir comment les arachides étaient évacuées depuis les coopératives ; on passait notre temps à suivre les conditions d'évacuation et d'exploitation ; on disposait vraiment d'informations inédites, dans le « feu de l'action »* (entretien, 13 septembre 2000).

Une figure particulière, présente dans les plus hautes instances de la confrérie, joue un rôle majeur dans le soutien des transporteurs au pouvoir en place. Il s'agit des secrétaires particuliers des khalifes généraux des Mourides, tous actifs dans le secteur. Ces personnages influents vont être amenés, à la fois, à conseiller le khalife, à lui servir de transporteur et à intervenir auprès de l'État pour défendre la cause des transports. Dans les années 1960, Amadou Dramé Mbacké, secrétaire de Serigne Fallou Mbacké jusqu'à son décès en 1968, est un grand transporteur : il possède 20 taxis, 35 taxis collectifs, 7 camions, et bénéficie de gros financements de la part d'une banque de la place (Amin, 1969). Son successeur à partir de 1968, Bamba Sourang, est le beau-frère de Serigne Abdoul Lahat Mbacké, devenu nouveau khalife des Mourides. Il est aussi le frère de Momar Sourang, influent transporteur de Saint-Louis, et le fils de Mansourang Sourang, commerçant à l'époque coloniale et proche de Serigne Touba. Membre d'une famille distinguée par son dynamisme dans le domaine économique et son dévouement à la confrérie, Bamba Sourang est surtout dans les années 1970 et 1980 le président de la puissante Fédération nationale des groupements de transporteurs sénégalais (FNGTS). Par son rôle auprès du khalife comme par sa fonction de président des transporteurs, il permet aux professionnels, notamment mourides, d'être présents sur les marchés d'évacuation de l'arachide. Avec son successeur, la présence des Mourides dans le transport et dans les arcanes de l'État et des structures gérant le secteur s'accroît. En effet, Abdou Karim Fall, secrétaire d'Abdou Lahat Mbacké dans les années 1970, est fondateur à Kébémér (région de Louga) d'un groupement coopératif de transporteurs qui est très actif dans les évacuations d'arachides. Par la suite, il devient un transporteur puissant dans les hydrocarbures, membre du très fermé Syndicat des transporteurs d'hydrocarbures du Sénégal (STHS) auquel ont accès une petite dizaine d'opérateurs (notamment des Sénégalais d'origine libanaise ou française). Président de la fédération des transporteurs dans la région de Diourbel, son influence dans le monde des transports lui vaut d'être député à l'Assemblée nationale jusqu'en 1998, sur les listes présentées par le parti au pouvoir.

Figure 7 : Comparaison interrégionale du réseau bitumé selon la superficie de la région d'implantation au Sénégal*



*La région de Dakar, peu vaste mais suréquipée, n'est pas comptabilisée.

Source : Ministère de l'Économie et des Finances (2004).

III - L'ARRIVÉE DES MOURIDES ET DE NDIAGA NDIAYE DANS LE TRANSPORT URBAIN

C'est surtout dans le transport urbain que le soutien explicite du pouvoir politique à la communauté mouride intervient. Dans les années 1980, avec la déréglementation et la dérégulation du secteur et de la profession de transporteur, consécutive aux programmes d'ajustement structurel de l'économie sénégalaise, nombre de migrants originaires des zones rurales du « bassin arachidier », touchées par la crise, trouvent à s'embaucher à Dakar ou dans les villes secondaires. Ils entraînent une explosion du secteur informel et particulièrement du commerce. Dans le transport, ils grossissent les rangs des chauffeurs, apprentis, *coxeurs* et laveurs de voitures.

Déjà présents sur les liaisons interurbaines au départ ou à destination des villes du « bassin arachidier » comme Diourbel, Louga, Thiès, Mbacké, Touba ou Kaolack, les néo-transporteurs investissent le transport urbain dès lors que l'État leur en donne la possibilité. En effet, jusqu'aux années 1990, la possibilité d'exercer une activité de transport urbain était réduite à la possession d'une licence spécifique incompatible avec celle exigée pour les transports interurbains. Le marché de Dakar était alors protégé et aux mains

des transporteurs originaires de la presqu'île⁵¹. Ce sont eux qui avaient bénéficié en 1976 de la première opération de renouvellement de « cars rapides » urbains (près de 600 au total). Par la suite, avec les changements réglementaires, le transport de la presqu'île du Cap-Vert est envahi par des ressortissants du « bassin arachidier ». Bénéficiaires parmi d'autres d'une autre opération de renouvellement de minibus, celle de 1978 destinée au transport interurbain, les opérateurs mourides s'implantent à Dakar. El Hadji Ndiaga Ndiaye symbolise à lui seul l'arrivée des transporteurs et chauffeurs mourides à Dakar.

Originaire de Darou Mousty, une bourgade située au nord-ouest de Touba, Ndiaga Ndiaye découvre vite le transport. En 1955, il est employé comme chauffeur dans une maison française près de Thiès. En 1959-60, il quitte son patron pour se mettre à son compte en conduisant un taxi « 7 places » acheté à crédit. En 1963, il émigre à Abidjan et fait le taximan en Côte d'Ivoire. Il raconte aussi qu'à cette époque il voyage en Mauritanie. Au retour de son périple migratoire, au milieu des années 1960, il dispose d'un véhicule appartenant au transporteur Abdou Karim Fall dont les revenus tirés de l'exploitation sont reversés à Abdoul Lahat Mbacké, futur khalife général des Mourides. Ndiaga Ndiaye, à cette époque, opère à partir de Darou Mousty avec un « 7 places » puis quelques minicars. Il dessert Dakar, Saint-Louis, Kaolack.

C'est entre 1976 et 1986 que Ndiaga Ndiaye développe véritablement son parc. En 1978, il bénéficie du renouvellement des minicars de brousse, remplacés par des véhicules de marque Fiat. Cette opération pilotée par le ministre des Finances de l'époque lui permet de rénover ses véhicules de transport interurbain. Ndiaga Ndiaye profite aussi du contexte industriel et économique sénégalais. Dans cette période, il achète beaucoup à crédit. Les cars sont garantis par la SOGECA, la Société de gestion du crédit automobile, créée par les concessionnaires automobiles de Dakar. Selon l'ancien directeur, jusqu'à la fermeture de la SOGECA en 1985, Ndiaga Ndiaye achète 20 à 30 cars par an. Progressivement, il entre en possession d'une centaine de cars de transport interurbain qui roulent à partir de Darou Mousty. Entre 1980 et 1994, l'ouverture d'une usine de montage Mercedes dans la zone industrielle de Dakar constitue une grande opportunité qu'il ne manque pas de saisir. Les châssis et les fourgons importés sont montés sur place et achetés par les transporteurs qui les transforment en véhicules de transport de personnes (avec installation de fenêtres par les tôliers, de sièges et de bancs par les menuisiers et les tapissiers, etc.). De cette façon, Ndiaga Ndiaye consolide son parc de véhicules Mercedes blancs, types 502, 503 et 504, que l'on voit encore aujourd'hui sillonner les artères de Dakar. Entre 1980 et 1993, il en acquiert 150.

Même si sa renommée s'est construite dans l'agglomération urbaine de Dakar, Ndiaga Ndiaye est d'abord un transporteur originaire du monde rural. Mais, dans la décennie 1990, deux bouleversements lui ouvrent le transport urbain de Dakar. Le premier concerne le ramassage des salariés des entreprises dont la demande devient pressante. Le système local de transport urbain

⁵¹ Primauté qui remonte aux années de l'après-guerre. Cf. Kayser et Tricart (1957).

(compagnie publique, secteur artisanal) rencontre des problèmes et satisfait avec difficulté les entreprises de la place, perturbées par les réaménagements horaires de la journée de travail. Les autorités font appel au secteur privé. Après d'autres, Ndiaga Ndiaye s'engouffre dans la brèche et transporte les salariés des entreprises de l'aéroport, puis ceux des hôtels comme le Méridien Président, des banques, de la manufacture de tabacs et surtout du bureau des dockers du port autonome de Dakar. Cette structure d'État est dirigée par un fidèle du pouvoir socialiste dont l'intérêt pour Ndiaga Ndiaye va croissant. Pour s'imposer, ce dernier profite alors de sa notoriété et de son assise dans le milieu pour obtenir, en échange de son soutien, des marchés auxquels au départ il est étranger. Selon un ancien haut fonctionnaire des transports, interrogé en 2003, « [...] *Ndiaga Ndiaye n'était jamais syndiqué, mais les leaders, Bamba Sourang, Attou Ndiaye, Lobatt Fall, passaient lui demander un soutien : il payait et ils portaient* ». Ndiaga Ndiaye reconvertit des véhicules de transport interurbain en minibus de ville qui transportent les salariés aux heures de bureau. Certains fonctionnaires n'hésitent pas à dire aujourd'hui que l'État et les services centraux du ministère des Transports l'« ont aidé » à investir le créneau et à développer son parc⁵². Dans la rue, au bureau, les gens parlent des cars blancs de Ndiaga Ndiaye. La popularisation de son nom devient générale et dépasse le cadre de ce transport particulier. L'appellation générique Ndiaga Ndiaye apparaît dans l'imagerie populaire quand le transporteur étend ce mode de transport aux lignes de banlieue. Jusqu'à l'heure actuelle, les Dakarais utilisent ce terme, devenu quasiment l'équivalent d'une marque de véhicule au Sénégal.

Au tournant des années 1990, le second bouleversement est le déclin de la compagnie de transport public, la SOTRAC. A partir de 1986, les « contrats de plans » entre l'État et la SOTRAC se succèdent. La coopération française ne finance plus l'achat de nouveaux bus et se désengage de la compagnie ; l'État sénégalais diminue ses subventions, les moyens ne suivent plus. Conséquence, le « rapport de forces » entre secteur public et secteur privé s'inverse. L'État ouvre alors la porte au secteur privé et sollicite son aide pour acheminer les Dakarais. Ceux de Ndiaga Ndiaye, inoccupés entre les ramassages des salariés, sont mobilisés. De même, les minicars de l'interurbain en attente de clients se voient octroyer une licence urbaine pour deux à trois jours et confiner d'abord sur des itinéraires précis, entre Pikine et Dakar, avant de se déployer sur d'autres à mesure que s'accroissent les difficultés de déplacement. Ndiaga Ndiaye qui a le plus gros parc est le premier sur les rangs.

Le principal atout de Ndiaga Ndiaye est d'avoir bénéficié, en sa qualité de *taalibe*, de l'amitié des hauts dignitaires mourides, notamment celle de Serigne Abdou Lahat Mbacké, khalife général entre 1968 et 1988, une période au cours de laquelle l'activité de Ndiaga Ndiaye connaît une croissance phénoménale (son parc passe de quelques unités à plus de cent véhicules). Les financements qu'il a reçus du khalife peuvent être interprétés comme une sorte de crédit qui lui a été octroyée pour faire rouler des bus au service du premier des Mourides. Il sert de prête-noms à une époque où la libéralisation de l'économie n'est pas

⁵² En 2003, officiellement, Ndiaga Ndiaye possède à son nom 284 véhicules de transport, dont 251 véhicules de 30 places de marque MERCEDES.

réelle et où le mélange des genres n'est pas encore général⁵³. Au moment de la déroute de la SOTRAC, l'État a besoin de Ndiaga Ndiaye qui fait jouer les complicités entre personnes pour faire progresser le plus vite possible son parc et satisfaire les demandes des citoyens. Sa loyauté envers les Mourides lui permet de bénéficier de facilités dans les banques. Même si, comme tous les transporteurs, il répète à l'envi qu'il s'est « fait » tout seul, sans coups de pouce, sans faveurs, ses contacts fréquents avec le directeur de la SOGECA l'amènent à pénétrer un monde qu'il ne connaît pas, celui des banques, où il va se positionner sur les marchés de ramassage du personnel.

Pour autant, Ndiaga Ndiaye est d'abord un fidèle *taalibe*, plus qu'un entrepreneur hors pair. Son entreprise reste informelle, ne dispose ni de cadres ni d'un garage moderne. Il a obéi aux injonctions de la hiérarchie religieuse pour développer les relations entre Touba et les autres villes du Sénégal et a été soutenu par l'État pour qu'il devienne un transporteur présent sur la place de Dakar. Mais il n'est pas devenu l'opérateur incontournable qu'Abdou Karim Fall par exemple, mouride lui aussi, a réussi à être dans le secteur du transport des hydrocarbures. Celui-ci a profité des nécessaires liaisons entre pouvoir politique et pouvoir religieux pour s'immiscer dans le jeu trouble du soutien et du bénéfice en retour et ainsi développer son activité. Abdou Karim Fall est devenu un homme politique, un riche entrepreneur, un acteur reconnu du transport et du monde économique sénégalais. Ndiaga Ndiaye n'est pas celui-là, il se rapproche plutôt du profil de l'exécutant.

Le poids de Ndiaga Ndiaye dans le transport urbain dakarois peut être interprété comme le fruit d'une libéralisation forcée du secteur et d'une ouverture sans contraintes aux « opérateurs de la brousse ». La montée de tels transporteurs doit aussi se comprendre en rapport avec le rôle de la cité sainte de Touba dans l'espace mouride, à la fois comme ville de services urbains et interurbains et comme lieu de référence vers lequel toute activité, quelle qu'elle soit, ramène.

IV - TRANSPORTER POUR TOUBA

Le transport s'organise d'abord autour de et pour Touba. Les lieux saints du mouridisme, tels que la grande mosquée, le puits auprès duquel Cheikh Amadou Bamba Mbacké s'est installé il y a près de cent ans, sont situés dans la capitale mouride. Il y a aussi le siège de la confrérie, la grande bibliothèque, les résidences des fils et petits-fils de Serigne Touba, notamment celle du khalife en place. Ces espaces et bâtiments sont le cœur de la ville vers lequel convergent, de façon rectiligne, les trois axes routiers principaux venant de l'extérieur (et les transports qui les empruntent). L'importance du transport pour la confrérie prend toute son ampleur chaque année, au moment de

⁵³ Certains dignitaires mourides ont ainsi confié des véhicules à Ndiaga Ndiaye, préférant voir le nom de ce dernier affiché plutôt que le leur. Il en est de même pour des fonctionnaires de l'État, des agents de police, etc., à qui la législation interdit de disposer d'autres sources de revenus, provenant notamment d'activités d'ordre privé en dehors des activités agricoles.

l'anniversaire du retour d'exil du fondateur de la confrérie (grand Magal) : la ville sainte regroupe alors au moins deux à trois millions de personnes. De nombreux vols charters sont organisés des États-Unis et d'Europe pour la diaspora mouride.

Pour faire de Touba une cité rayonnante, les khalifes n'ont cessé de rendre la ville accessible de n'importe quel point du Sénégal. La construction d'axes routiers a permis l'émergence d'itinéraires directs vers Touba, à partir du nord-ouest, du nord-est, de l'ouest et du sud du pays (figure 8). L'édification récente (au début des années 2000) d'une route à l'est de Touba, reliant la cité sainte aux champs d'arachide du khalife, augure sans doute une extension du réseau en direction de la partie orientale du pays où les paysans colons mourides sont très nombreux⁵⁴. La possible construction d'un aéroport international à proximité de la cité, qui permettrait d'accueillir les pèlerins mourides du monde entier, complètera l'insertion de Touba dans l'espace mondial des transports en même temps qu'il en fera, encore plus qu'auparavant, le centre géographique de la confrérie. L'avant-dernier khalife général, soucieux des difficultés de circulation à l'intérieur de la ville, prend personnellement en charge la construction de 200 kilomètres de routes bitumées dans la cité, en investissant la somme colossale de 10 milliards de francs CFA. Demandant à tous les *taalibe* d'apporter leur contribution (en espèces ou en nature) à cette entreprise, il indique qu'il sollicitera l'assistance des services techniques de l'État pour l'exécution des différents projets urbains (*Le Soleil*, 04 mars 2006).

Rejoindre par la route Touba de n'importe quel point du Sénégal a profité aux transporteurs mourides qui ont développé une activité importante de transport de marchandises à partir de Dakar, des grandes foires commerciales du pays, telle que Diaobé en Haute Casamance, et des pays voisins. Le positionnement de la cité à mi-chemin de la Gambie, de la Mauritanie et de Dakar, rappelle Ch. Gueye (2003), a favorisé la circulation des marchandises en direction de la cité religieuse, et notamment les importations de produits de l'Afrique de l'Ouest destinées à Touba. A partir de la fin des années 1970, le café en provenance de Guinée forestière a ainsi fait la fortune de Massamba Dieng, le premier transporteur de confrérie mouride à importer ce produit en quantités importantes (100 à 200 tonnes par mois). Par la suite, si à partir des années 1990, des Guinéens sont venus supplanter la famille Dieng sur ce marché du café, dans l'ensemble, les commerçants et transporteurs sénégalais mourides continuent à acheminer et à importer vers Touba nombre de produits agricoles (céréales) ou manufacturés (prêt-à-porter, sucre, huile, etc.).

Le souci des dignitaires mourides a aussi été de renforcer l'offre de transport collectif à destination de Touba. Avec la libéralisation intervenue

⁵⁴ Cf. les travaux de P. Péliissier (1966) qui décrivent avec précision la progression, à partir des années 1950, du front de l'arachide en direction de l'est du pays et de la colonisation mouride.

dans les années 1980, la demande en transport des ruraux et néo-citadins a été de plus en plus motivée par la volonté de joindre entre eux les villages et les différents chefs-lieux administratifs et de rapprocher les émigrés de leur localité d'origine. C'est ainsi que sont apparus un peu partout les « horaires », véhicules assurant à heures fixes la liaison entre les localités rurales et la capitale sénégalaise. Ces « horaires » se retrouvent disséminés un peu partout dans l'agglomération de Dakar, notamment dans les quartiers où habitent des personnes originaires de localités qu'ils desservent dans l'intérieur du pays. Très présents dans le transport interurbain entre Dakar et la région de Diourbel, des transporteurs mourides sont parvenus à se placer sur le créneau des « horaires ». Privilégiant la liaison entre Dakar et Darou Mousty, localité dans laquelle réside son marabout, El Hadji Ndiaga Ndiaye a été l'un des tous premiers transporteurs mourides à introduire ce type de service dans le transport collectif sénégalais. Pour conforter la liaison entre les villes mourides et la capitale sénégalaise, le khalife général des Mourides lui a présenté le marché à venir en des termes très clairs : « *si tu veux aider les gens, fais du transport entre Dakar et les régions, entre Dakar et Touba* ». Ndiaga Ndiaye commence alors avec un seul bus, entre Darou Mousty et Dakar, son village d'origine, puis étend le service à la ligne Touba - Dakar. Dans la capitale, ses chauffeurs sont repérables à l'emplacement qu'ils ont choisi, sur un grand boulevard au pied de la grande Mosquée. Ndiaga Ndiaye « casse » les prix et propose le trajet à 250-300 francs CFA (avant la dévaluation⁵⁵).

Le développement sans précédent des transports interurbains entre Dakar et la région de Diourbel se traduit dans la ville de Touba par le renforcement des services de transport. L'extension du périmètre urbain de la cité sainte génère l'apparition de multiples activités, acteurs et lieux de transport tels que de nouvelles gares routières ou des groupements professionnels et religieux. C'est en 1987 que le regroupement des chauffeurs et transporteurs de Touba voit le jour à partir de la *dahira*, créée à l'initiative des acteurs intervenant dans le transport. Plus que de simples lieux de travail où les transporteurs, chauffeurs, apprentis et rabatteurs se rendent pour gagner leur vie, les différentes gares routières sont plutôt considérées comme des *daara*⁵⁶ au service du khalife général. Dans le système de représentation mouride, les *daara* sont à la fois un espace socio-économique, une aire d'éducation religieuse et un lieu de rencontre entre les différents *taalibe* qui se regroupent périodiquement pour chanter les *khassaides* écrits par Serigne Touba. Etre présent dans ces *daara*, c'est d'abord être au service du khalife général et donc de Serigne Touba. Le regroupement est souvent sollicité pour des missions ponctuelles par les grands dignitaires religieux qui en font la demande. En fait, le regroupement se tient toujours à la disposition du khalife général : « *Touba est sous le « Ndigël », et nous aussi* », disent-ils.

⁵⁵ Soit entre cinq et six francs français de l'époque.

⁵⁶ Les *daara* sont au départ des écoles coraniques ; elles travaillent aussi à la préparation psychologique à une bonne insertion socio-économique de leurs membres.

V - LES MARABOUTS TRANSPORTEURS

Combinant à la fois une volonté de faire rayonner Touba dans tout le pays et le souci d'investir dans un secteur en plein boom pour en retirer des bénéfices économiques et politiques, de nouveaux acteurs se positionnent comme transporteurs. Il s'agit des marabouts mourides transporteurs. Progressivement se dessinent des velléités de contrôle du transport par les chefs religieux, comme on peut le constater dans la ville sainte de Touba. En effet, le transport, le commerce et l'émigration sont aujourd'hui les fonctions les plus investies à Touba par les jeunes membres des familles religieuses (fils cadets, neveux, petits-fils) qui n'ont aucune chance d'atteindre le pouvoir suprême. Certains jeunes marabouts n'hésitent pas à se mettre au volant des véhicules pour se livrer au transport collectif. Ils sont de plus en plus initiateurs et porteurs de projets urbains qui contribuent fortement au développement de la ville de Touba.

Depuis le milieu de la décennie 1990, une autre forme de service de transport interurbain se développe, à l'instigation de Serigne Mourtada Mbacké, dernier fils du fondateur de la confrérie mouride, décédé en août 2004. Celui-ci a ouvert en 1978 plus d'une centaine d'instituts islamiques dans le pays - les Instituts AL AZHAR - et également investi dans le transport. En 1993, il crée à Dakar la société de transport public AL AZHAR TRANSPORTS, avec deux bus communément appelés *Carou Serigne bi* ou « cars du marabout ». Au départ, l'objectif est de permettre aux nombreux élèves qui sortent des instituts d'enseignement religieux de trouver une activité en attendant une insertion professionnelle. Il s'agit aussi de faciliter le déplacement des usagers vers la ville sainte (mais aussi vers d'autres régions du Sénégal), en proposant des départs à des tarifs compétitifs, dans des lieux bien identifiés et à des heures fixes. Au nombre de 20 en 2003⁵⁷, ces autocars

⁵⁷ Entretien avec l'administrateur d'AL AZHAR TRANSPORTS, 15 avril 2003. La rencontre s'est déroulée dans une ambiance particulière. Si au départ l'entretien a démarré avec une seule personne, par la suite, nombre de collaborateurs sont venus le rejoindre, dans le petit bureau où nous étions. Ces personnes se sont mêlées à la conversation, soit pour confirmer les propos de l'administrateur, soit pour en accentuer la teneur, soit même pour contrecarrer les questions posées qui leur semblaient trop orientées, en particulier lorsqu'a été abordé le thème des relations entre confrérie et État central. Il est compréhensible que l'entretien ait été mouvementé : l'ensemble des collaborateurs présents, y compris l'administrateur, est mouride et a tenu à le faire savoir durant la discussion. Originaire de Touba, ce dernier est lui-même un pur produit des instituts AL AHZAR où il a suivi une formation. En 1997, il a intégré la structure d'AL AZHAR TRANSPORTS dans laquelle il a progressé jusqu'au sommet, évoluant de la gestion des camions au poste d'administrateur, en passant par le secrétariat du directeur et la direction du personnel. Lors de l'entretien, le directeur était absent mais lui seul représente le lien entre la hiérarchie de la confrérie et la structure : ancien étudiant en Egypte de l'université Alahzar, il est en effet petit-fils de Serigne Mourtada Mbacké et seul Mbacké travaillant dans la compagnie.

de 60 places partent chaque jour d'emplacements dispersés dans la capitale ou dans les villes de l'intérieur, tous situés à proximité des gares routières officielles mais pas intégrés à elles. A Dakar, ces emplacements sur la voie publique ont été octroyés par le gouverneur de région, sur décision de l'ancien président Abdou Diouf. AL AZHAR TRANSPORTS possède par ailleurs une dizaine de camions bennes et trois à quatre camions frigorifiques qui assurent en compte propre le transport des marchandises pour l'ensemble des instituts d'enseignement. En 2003, la société totalisait 300 personnes dont des chauffeurs, des mécaniciens et des contrôleurs; elle paie à l'État des cotisations sociales pour une centaine d'entre eux. La philosophie du projet renvoie à une interprétation mystique du fonctionnement des transports et du service aux usagers. Les cars sont destinés à une œuvre de bienfaisance et considérés comme une propriété divine. Le lien direct entre marabout et *taalibe* est réintroduit dans le transport, entre le transporteur - Serigne Mourtada Mbacké ou son descendant - et l'utilisateur. Il n'y a pas d'intermédiaire, pas d'autorité tierce qui s'intercale dans la relation entre les deux parties.

Au nom des intérêts du mouridisme (desservir Touba, transporter les usagers à des prix corrects, employer des jeunes chômeurs), AL AZHAR TRANSPORTS s'installe sur le marché du transport public en tant que société privée. Les contraintes habituelles sont réduites au minimum (notamment les taxes, la localisation des sites de chargement): elle instaure une rude compétition avec les autres transporteurs qui, eux, sont dans l'obligation d'intégrer les sites officiels de transport et de se mettre en règle avec la législation. AL AZHAR TRANSPORTS réinvente la relation à l'autorité étatique qu'elle utilise quand elle en a besoin (pour les autorisations de transporter notamment) et à qui elle rend peu de comptes. Hormis celle du chef suprême - le président de la République semble-t-il -, toute intervention dans le système d'AL AZHAR TRANSPORTS d'une autorité qui ne relève pas de Touba, toute remarque à propos d'un fonctionnement aux marges de l'État sont considérées comme déplacées⁵⁸.

Derrière la progression d'AL AZHAR TRANSPORTS se profile un enjeu de taille pour le Sénégal: quelle place va occuper à l'avenir le service de transport urbain ou interurbain, porté par une entreprise privée devant laquelle l'autorité publique s'efface largement? L'exemple d'AL AZHAR TRANSPORTS ne préfigure-t-il pas une reformulation complète des modes de gestion du transport, qui aboutirait à faire évoluer fortement la notion de

⁵⁸ AL AZHAR TRANSPORTS ne verse pas de taxes de stationnement aux communes au sein desquelles les garages d'autocars sont implantés. L'administrateur rencontré précise qu'AL AZHAR TRANSPORTS paie des taxes, « [...] à sa façon [...] », en créant des écoles et des dispensaires: « *pourquoi repayer à l'État, à la mairie? On a son accord [de l'État]* ». Il ajoute: « *avec les écoles des Instituts AL AZHAR, c'était comme cela au début, une activité considérée comme illicite. Aujourd'hui, dans le transport, il en va de même. Plus tard, il n'y aura plus de contestation* ». (cf. entretien précité).

pouvoir public sous la pression des pouvoirs privés ? Certes, cela traduit la nécessité très actuelle, voire l'obligation, de conférer au secteur privé un plus grand rôle dans la gestion du transport. Ce processus donne surtout une indication de la façon dont l'État ou les autorités locales conçoivent leur rôle d'organisateur de l'espace public dans un territoire donné. Le fait que le contexte soit à la libéralisation et à la privatisation de l'économie s'accompagne d'un changement de personnel politique ouvert au privé et au contexte international (influence des institutions type FMI ou Banque mondiale), moins formé dans le moule de l'administration publique. Au sommet des institutions de l'État et des collectivités territoriales émergent des personnalités qui sont, à la fois, convaincues que la donne entre public et privé doit changer (dans le secteur des transports notamment) et présentes elles-mêmes dans le processus de privatisation (en tant qu'entrepreneur par exemple). Dans ce contexte, lorsque l'État délaisse certaines de ses prérogatives anciennes, comme au Sénégal, l'influence de la sphère privée se renforce et permet à terme d'imaginer une refonte complète de l'autorité dite publique. Cette influence prend une tournure particulière au Sénégal avec le poids dominant des opérateurs mourides dans l'économie et dans la réflexion même sur ce qu'est l'État. Depuis 2000, la présence d'un président de la République qui se dit ouvertement mouride, au-delà des bénéfices et richesses que son clan (comme d'autres) retire de l'exercice du pouvoir, peut consacrer à terme le renversement de la réflexion au profit d'une nouvelle philosophie. L'opérateur privé définirait ainsi l'intérêt général en fonction de ses intérêts propres, la gestion de l'espace public en fonction de sa place dans ledit espace, les relations entre citoyens en fonction de leurs rapports à l'acteur dominant.

Il n'est pas possible de dire si le mouridisme peut devenir une philosophie d'un État sénégalais nouveau. Mais la prime au secteur privé dans le transport laisse une porte ouverte à la constitution de références globales nouvelles en termes de service, de gestion, d'organisation, qui peuvent largement s'inspirer de l'exemple d'AL AZHAR TRANSPORTS. D'un côté, celles-ci valorisent la meilleure prise en charge de l'utilisateur, la relation directe entre l'opérateur et le client, la proximité sociale et spatiale entre l'entreprise et la population ; de l'autre, et semble-t-il parallèlement, le mode de décision unilatéral (sans tenir compte du reste), l'unique intérêt de l'opérateur, la conquête de l'espace sans retenue, voire le non aménagement de l'espace, peuvent l'emporter et accentuer les différenciations sociales et spatiales.

VI - LES GARES ROUTIÈRES AUX MAINS DES MOURIDES ?

L'exemple de la gestion des gares routières illustre à juste titre dans quel débat se trouve placé le secteur du transport au Sénégal. La puissance des pouvoirs privés présents dans le transport est confortée par l'évolution des réglementations. Ainsi, la récente loi de 2003 qui affirme en son article 20 que « la création d'une gare routière peut être autorisée ou confiée par l'autorité administrative compétente à des opérateurs privés dans des conditions fixées

par voie réglementaire »⁵⁹ pourrait conforter des entrepreneurs opportunistes, tentant de remédier à la défaillance du système de transport tout en essayant de rebattre les cartes à leur profit et selon leur propre philosophie. Cette loi entérine une situation de fait qui voit les gares routières gérées par les regroupements d'intérêt économiques, même si l'État ou les collectivités collectent des taxes.

En dépit du dynamisme notoire dont ils font preuve dans le secteur, les Mourides ne semblent pas manifester grand intérêt pour la gestion des gares routières⁶⁰. Ils préfèrent investir dans le commerce, le bâtiment et la petite et moyenne industrie, autrement dit dans des secteurs qui bénéficient d'un cadre très libéral et qui valorisent l'entrepreneur individuel. Ils sont ainsi à l'initiative de la création de plusieurs centres commerciaux aussi bien à Dakar qu'à Touba : TOUBA SANDAGA, le COMPTOIR COMMERCIAL BARA MBOUP, SENE CARREAUX KEUR KHADIM, GALERIE COMMERCIALE TOUBA KHELCOM. La gestion d'équipements tels que les centres commerciaux où le propriétaire ou le gestionnaire dirige l'ensemble de la structure et impose ses vues semble recevoir leur préférence. Dans le transport, les opérateurs mourides s'en tiennent à la gestion et à l'exploitation d'un service – une ligne ou un ensemble de lignes – sur lequel ils ont la mainmise. La concurrence exacerbée entre une multitude de petits acteurs qui prévaut dans le transport refrène les envies d'investissements massifs de la part des marabouts mourides, notamment dans les gares routières où l'écheveau des pouvoirs et contrepouvoirs est difficile à démêler et à dominer. S'imposer dans une gare est plus risqué que dans un centre commercial. La présence de syndicats puissants freine par ailleurs l'émergence de leaders qui ne sont pas issus du secteur. Le transport se retrouve alors souvent associé à d'autres activités comme le commerce, les bénéficiaires étant investis dans d'autres secteurs.

Les grands transporteurs mourides (qui ne sont pas les seuls) préfèrent en fait disposer de leurs propres sites de transport, à l'instar de Serigne Mourtada Mbacké, qu'ils peuvent gérer seuls, sans interférence avec des GIE ou des regroupements des transporteurs et chauffeurs qui obéissent à une logique collective et mutualiste. La puissance d'une institution telle qu'AL AZHAR TRANSPORTS et les réseaux qu'elle mobilise lui permettent de négocier directement avec les plus hautes autorités de l'État. Cela préfigure l'apparition de stratégies très opportunistes lorsque le contexte sera plus favorable. On pense notamment au lancement d'appels d'offres pour la privatisation de la gestion de certaines gares de Dakar ou des villes de l'intérieur ou même au

⁵⁹ Loi du 27 mai 2003 portant orientation et organisation des transports terrestres.

⁶⁰ Il est vrai que, jusqu'à présent, seule la gestion de deux gares du centre de Dakar (Petersen et de Lat-Dior) a été concédée, sans appel d'offres, à un opérateur privé, la SAGES (cf. la présentation qui en est faite par Jérôme Lombard et Frank Buez dans ce même ouvrage).

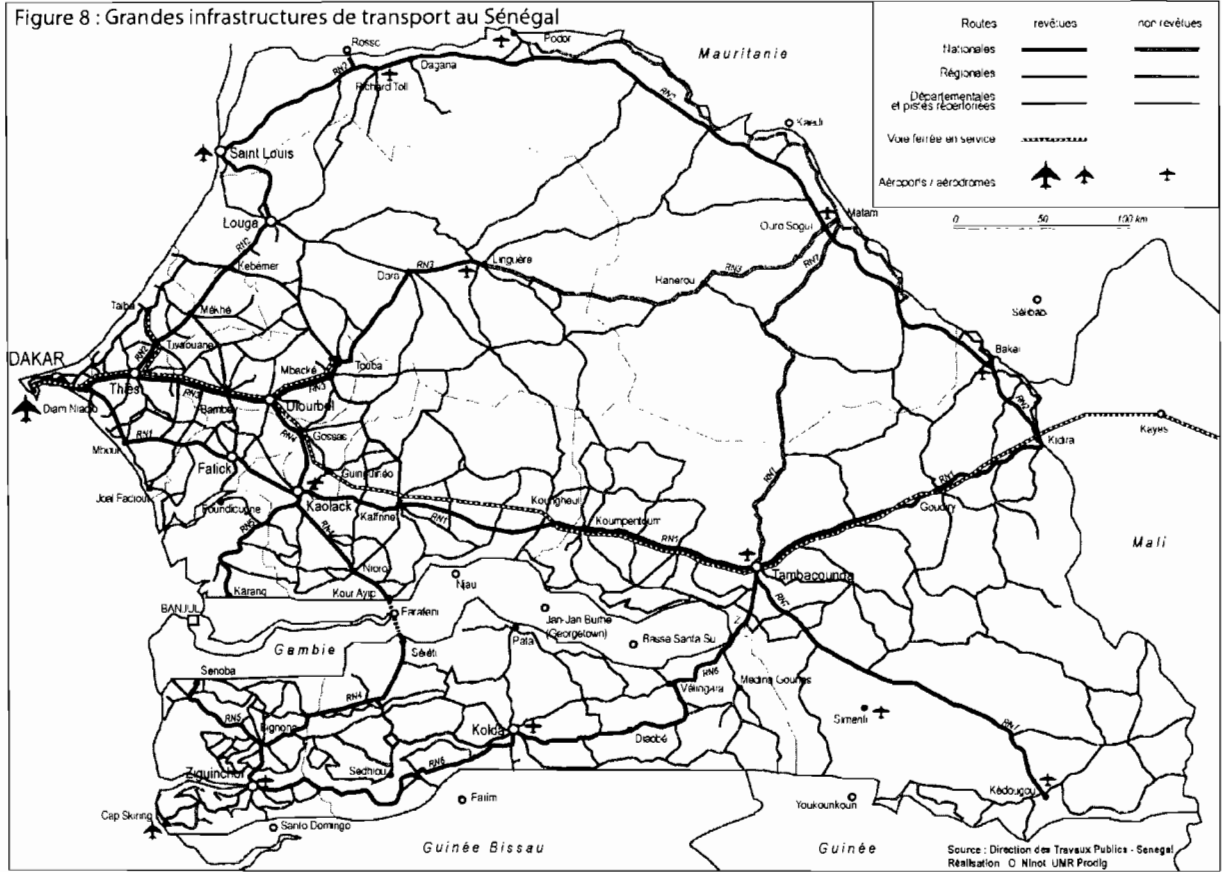
développement de gares privées sur des sites nouveaux, tenus par de grands transporteurs.

À moyen terme, les grands entrepreneurs mourides seront d'autant plus présents dans le transport et la gestion de sites que la solution privée apparaîtra comme une composante fondamentale, voire la seule, pour régler les problèmes du secteur et la mobilité des Sénégalais. Ce changement de paradigme s'inspire notamment de la montée en puissance de plus en plus explicite de la confrérie mouride dans les affaires du pays et de l'intime conviction que la philosophie et le système d'action mourides peuvent contribuer à fonder un nouveau système de gestion – dans le transport comme dans d'autres domaines - fondé sur une relation directe entre transporteur et usager (sans le filtre ou le contrôle d'une autorité publique par exemple).

CONCLUSION

Si les Mourides sont bien présents dans le secteur, ils ne constituent pas une entité à part, à l'écart du système. Dans le transport comme dans d'autres domaines, ils disposent d'un important pouvoir de médiation et constituent un groupe sur lequel peut s'appuyer le processus de privatisation du transport au Sénégal. En entrant dans l'espace transport, les marabouts et entrepreneurs mourides donnent une autre vision du transport et renforcent le poids politique des opérateurs.

Les investissements mourides dans le transport, s'ils deviennent croissants et se transforment en modèle à suivre, posent à terme la question de la régulation du secteur et de celle de la nature des pouvoirs pour la mettre en œuvre. Il n'est pas sûr que la dynamique des entrepreneurs mourides suffise à mieux organiser un secteur complexe si ne se développe pas en amont une culture de la régulation. Tout dépendra de la nature des relations qui se tisseront au plus haut niveau entre autorité étatique et confrérie mouride : si celles-ci privilégient l'intérêt politique, voire électoraliste, et les intérêts particuliers, rien ne dit que le secteur puisse sortir de la crise de croissance dans laquelle il est entré depuis les années 1990 et qui se prolonge aujourd'hui, au détriment des usagers.



Lombard Jérôme, Mbacké Seck S. (2008).

Mouridoulahi ou les logiques
d'investissement des Mourides dans le
transport au Sénégal.

In : Bredeloup Sylvie (ed.), Bertoncello B.
(ed.), Lombard Jérôme (ed.), Crépin X.
(préf.), Osmont A. (préf.), Langumier J.F.
(préf.) Abidjan, Dakar : des villes à vendre
? : la privatisation "made in Africa" des
services urbains.

Paris : L'Harmattan, 81-100. (Etudes
Africaines). ISBN 978-2-296-06210-8