

PROJET DE L'ITF SUR LES TRAVAILLEURS INFORMELS DES TRANSPORTS

RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ACTIVITÉS 2013-14



À PROPOS DU PROJET
LES ENSEIGNEMENTS
LES ACTIVITÉS

En octobre 2013, la Fédération internationale des ouvriers du transport a lancé un nouveau projet visant aider les syndicats à organiser et à représenter les travailleurs de l'économie informelle.

Ce projet, cofinancé par l'ITF et FNV Mondiaal, est coordonné par le Global Labour Institute (GLI Manchester).

Au terme du projet en 2016, nous espérons avoir atteint les objectifs suivants :

- Visibilité accrue des travailleuses informelles des transports
- Nouvelles politiques syndicales inclusives et accords entre les syndicats et les associations de travailleurs informels
- Amélioration de la capacité des syndicats à organiser les travailleurs informels des transports

Ce projet est mené par des **syndicats mentors** – des affiliés de l'ITF possédant une expérience fructueuse en termes d'organisation syndicale et de développement du pouvoir de négociation collective des travailleurs informels des transports. Chaque syndicat mentor soutient, conseille et forme d'autres syndicats dans sa région/sous-région, dans un cadre de réseau mondial d'échange d'expériences et de connaissances.

Les syndicats mentors sont NETWON et ITWAN, Népal (Asie du Sud),



Conductrice de Tempo à Katmandou

À PROPOS DU PROJET

NCTU, Philippines (Asie de l'Est/Sud-est), ATGWU, Ouganda (Afrique de l'Est), SYNATRA Niger (Afrique de l'Ouest) et SNTT, Colombie (Amérique latine).

Le projet vise à aider et à encourager les organisateurs, militants et élus des syndicats d'Afrique, d'Asie et d'Amérique latine ayant besoin d'organiser les travailleurs informels des transports et de développer leur pouvoir de négociation collective. La priorité est donnée aux femmes et aux jeunes.

ACTIVITÉS DU PROJET

Le projet s'articule en trois grands axes :

- **Visibilité des travailleuses informelles des transports** : cartographie des travailleuses informelles des transports et amélioration de leur visibilité et de leur participation aux syndicats.
- **Formation au leadership et dialogue** : sensibilisation et compréhension mutuelle entre les dirigeants/membres des syndicats des transports et les travailleurs informels des transports.
- **Compétences d'organisation, formation et soutien technique** : formations sur l'organisation des travailleurs informels, et conseils techniques pour la conception de statuts et de procédures et structures syndicales permettant une participation active des travailleurs informels.

Le projet est mis en œuvre au travers de séminaires régionaux et ateliers.

Voici ceux organisés en 2013-15 :

Novembre 2013, Nairobi, Kenya : **Réunion de lancement** lors de laquelle les syndicats mentors ont discuté des détails du projet, et décidé d'un plan d'activités. C'était également la première fois que les syndicats mentors se rencontraient, échangeaient des expériences et établissaient un réseau fonctionnel.

Mars 2014, Niamey, Niger : **Séminaire régional africain sur le leadership**, auquel ont assisté les responsables de 24 syndicats des transports de 13 pays.

Mai 2014, Manille, Philippines : **Séminaire régional asiatique sur le leadership**, auquel ont assisté les responsables de 9 syndicats de 4 pays.

Ces séminaires ont permis aux syndicats d'échanger leurs expériences d'organisation, leurs stratégies et leurs approches, et de discuter des moyens de renforcer le pouvoir de négociation collective.

Avril 2014, Kampala, Ouganda : **Atelier régional africain des femmes**, composé de petites équipes de militantes de Tanzanie, du Kenya et d'Ouganda.

Juin 2014, Katmandou, Népal : **Atelier régional asiatique des femmes**, composé d'équipes de femmes du Népal, d'Indonésie et d'Inde.

Ces ateliers ont dispensé des formations pratiques sur les techniques de cartographie des travailleuses informelles des transports, et donné lieu à des débats sur les politiques et stratégies.

En juillet 2014, le projet a été invité à animer un débat sur l'organisation des travailleurs de l'économie informelle lors d'un **Séminaire conjoint de l'ITF sur les campagnes en Angola et au Mozambique**. Ce séminaire était en outre l'occasion bienvenue d'associer la communauté syndicale lusophone aux discussions.

2014-15

En octobre 2014, au début de la deuxième année du projet, un séminaire sur le leadership et un atelier de femmes se tiendra à Bogota, en Colombie, pour la région latino-américaine.

Celui-ci sera suivi d'une série **d'ateliers de formation sur l'économie informelle** plus intensifs organisés au niveau sous-régional à l'intention des organisateurs syndicaux d'Afrique francophone, d'Afrique anglophone, d'Asie du Sud et d'Asie du Sud-Est.

2015-16

Au cours de la dernière année du projet, un atelier de formation sur l'économie informelle se tiendra en Amérique latine.

En outre, les trois équipes régionales de militantes formées mèneront des activités d'organisation syndicale et des campagnes dans leurs propres villes et pays pour accroître la visibilité des travailleuses informelles des transports.

Au terme du projet, les syndicats mentors participeront à un atelier final d'évaluation du projet pour partager leurs expériences et leurs résultats, et recommander à l'ITF d'éventuelles politiques et initiatives d'organisation.

SITE INTERNET DU PROJET

Tous les rapports du projet, l'actualité des syndicats mentors et les documents de référence et publications sont disponibles sur le site Internet du projet :

www.informalworkersblog.org

Pour obtenir des renseignements complémentaires auprès du GLI :

gli-uk@global-labour.net

LES ENSEIGNEMENTS

CARTOGRAPHIE DES LIEUX DE TRAVAIL DU TRANSPORT INFORMEL DE PASSAGERS

Lors de chaque séminaire et atelier du projet, les participants procèdent à un exercice de cartographie pour recueillir des informations de première main sur le quotidien des travailleurs informels des transports. De petites équipes de participants se rendent chacune sur un lieu de transport de passagers, par exemple une gare routière, une station de taxis ou un terminal, et discutent de manière informelle avec les travailleurs dans l'objectif d'en savoir plus sur les différentes fonctions et la composition hommes/femmes, les revenus et les relations d'emploi, les principaux problèmes et les interlocuteurs de négociation probables. Ils cherchent également à savoir si les travailleurs sont organisés et, le cas échéant, de quelle manière.



Exercice de cartographie à Kampala

Cette activité, organisée au début de chaque rencontre, vise à permettre aux participants d'aller au-delà des apparences et de saisir la complexité de la réalité de l'économie informelle des transports. Elle dote également les participants d'une expérience et d'une compréhension communes qui seront le socle des discussions du reste du programme, ainsi que de techniques concrètes de cartographie des lieux de travail informels, axe essentiel du processus organisation.

Mais les exercices de cartographie sont également des instantanés qui capturent des informations très précieuses sur le quotidien et les relations d'emploi dans l'économie des transports informels. Des recherches menées par le GLI avant la conception du projet ont révélé qu'il n'existait jusqu'alors que très peu de données sur le transport informel du point de vue des travailleurs, et que celles qui existent remontent à très loin¹. Même si l'activité de

cartographie ne dure que quelques heures, les rapports des équipes sont riches en enseignements.

Fonctions

Sur chaque lieu de travail visité dans les villes où des activités se tiennent cette année (Nairobi, Niamey, Kampala, Katmandou et Manille), les travailleurs informels occupent des fonctions nombreuses et variées. Parmi celles-ci :

- Opérateurs/propriétaires ou Sahu (Népal)
- Conducteurs
- Receveurs ou 'Back-Riders' (Philippines),
- Chargeurs, pousseurs de chariot,
- Répartiteurs ou 'Khalasi' (Népal)², 'Call-Boys'/'Call-Boys' (Afrique anglophone), 'Barkers' (Philippines), Keneks (Indonésie)
- Mécaniciens, réparateurs de pneus, électriciens, peintres, agents d'entretien.
- Vendeurs de nourriture, colporteurs, opérateurs de téléphone public, ramasseurs de déchets, guides touristique, musiciens et artistes de rue
- Inspecteurs, 'stage masters', 'stage clerks', agents de réservation, « chronomètres », agents de billetterie
- Agents de sécurité, surveillants de parking.

Relations d'emploi

La plupart des lieux de travail se caractérisent par des relations d'emploi complexes, où l'on retrouve de grands opérateurs de véhicules et propriétaires de terminaux (parfois les autorités locales) au sommet de la pyramide, employant (de manière informelle) des chauffeurs, des inspecteurs, des agents de sécurité, etc. Les chauffeurs eux-mêmes emploient des receveurs, des chargeurs, des répartiteurs et autres, puis l'on trouve une myriade de travailleurs indépendants assurant divers services (vendeurs, colporteurs, mécaniciens, etc.) Sans surprise, les personnes au bas de l'échelle sont celles qui gagnent le moins, et ce sont généralement des femmes.

¹ Voir GLI, 2013, « Precarious Labour and Decent Work in the Transport Industry ». Enquête de base de l'ITF.

² Il est intéressant de noter que le terme « Khalasi » se réfère initialement à un groupe de personnes d'Asie du Sud travaillant généralement dans les ports et docks. Leur histoire remonte à plus de 2000 ans. Ce terme arabe signifie docker, marin, arrimeur, etc., et est utilisé en malayalam et en hindi pour qualifier toute personne qui effectue la mise à l'eau d'un bateau. On le trouve aussi dans les transports urbains pour qualifier une personne qui effectue la mise en route d'un véhicule.

Principaux problèmes

Il a été constaté que presque tous les travailleurs sont confrontés à des revenus nets peu élevés, à de longs horaires de travail, à de mauvaises conditions de travail et à un piètre environnement, et à une absence de sécurité sociale. En outre, les chauffeurs font face aux problèmes majeurs que sont le harcèlement de la police et la corruption, les pots-de-vin, les amendes arbitraires et les menaces d'arrestation.

Pour les travailleuses, le harcèlement sexuel, la violence et la discrimination reviennent fréquemment.

Interlocuteurs de négociation collective

Les interlocuteurs avec lesquels les travailleurs et syndicats doivent négocier sont similaires dans tous les pays. Il s'agit de propriétaires de véhicules, de responsables de terminal/station, de la police, des autorités locales et nationales et les organismes de délivrance des permis.

Sur le lieu de travail, les choses sont nettement plus complexes, les travailleurs informels eux-mêmes (en particulier les chauffeurs) étant les employeurs informels d'autres. Cela se complique encore plus quand certains chauffeurs-artisans ont les moyens de posséder plusieurs véhicules.

On se demande souvent s'il est possible de mettre sur pied un syndicat représentant tous les travailleurs, dont les « micro-employeurs », ou s'il faudrait des organisations distinctes pour la négociation.

Organisation

L'étendue et les formes d'organisation des travailleurs sont très variées. Dans certaines villes, par exemple Katmandou, les deux principaux syndicats des transports (ITWAN et NETWON) sont extrêmement bien organisés, tandis qu'à Luanda par exemple, le concept est pratiquement inexistant.

Très souvent, les travailleurs sont organisés en associations plutôt qu'en syndicats à proprement parler. Nous avons constaté que dans certains pays, la législation du travail refuse aux travailleurs informels le droit de se syndiquer, ou ceux-ci pensent que c'est le cas ou sont indécis à ce sujet. C'est particulièrement vrai pour les travailleurs informels indépendants. Dans d'autres cas, les travailleurs informels ne voient pas l'intérêt de se syndiquer, ou en ont été découragés, ou ne se sont simplement jamais renseignés.

Des syndicats et associations ont développé une activité commerciale, externalisé des services et acquis une fonction semi-régulatrice, etc. Dans la plupart des cas, les syndicats ou associations contrôlent de facto les gares routières, avec un poste de péage par lequel sortent de tous les véhicules, ce qui constitue une source de revenus considérables pour le syndicat. Certains syndicats des transports se voient même confier des attributions de la police de la route, ou la compétence de délivrer des permis d'utilisation de véhicule.