



# L'ORGANISATION SYNDICALE DES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES PRÉCAIRES DES TRANSPORTS



Partout dans le monde, le nombre de travailleuses et de travailleurs informels et précaires du secteur des transports augmente.

De nombreux syndicats organisent cette catégorie de travailleurs et adaptent leurs stratégies de syndicalisation.

Les travailleurs informels et précaires peuvent s'organiser eux-mêmes et les syndicats peuvent être représentatifs de tous les travailleurs et toutes les travailleuses des transports.

Cette brochure peut vous aider.

Nombre des idées et des expériences relatées dans la présente brochure proviennent des affiliés de l'ITF, surtout des jeunes membres de la Fédération.

**La présente brochure a été préparée pour l'ITF par Dave Spooner, du Global Labour Institute (Royaume-Uni) ; nous tenons également à remercier Sean Sayer, Annie Hopley et Celia Mather.**

**Septembre 2013**

**Sauf mention contraire, toutes les citations et tous les exemples sont extraits de l'enquête que l'ITF a menée sur le travail informel et précaire de septembre à décembre 2012. Nous adressons nos remerciements à toutes les personnes qui y ont contribué.**

**Genève - Manchester - New York - Moscou**

# SOMMAIRE

5	<b>COMMENT ORGANISER ?</b>
6	<b>LA HAUSSE DU TRAVAIL PRÉCAIRE</b>
12	<b>QU'ENTENDONS-NOUS PAR « TRAVAIL PRÉCAIRE » ?</b>
18	<b>LE PHÉNOMÈNE EST-IL NEUF ?</b>
19	<b>POURQUOI ORGANISER DES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES PRÉCAIRES ?</b>
20	<b>DIX QUESTIONS ESSENTIELLES POUR LES ORGANISATEURS</b>
20	<i>1. Notre syndicat est-il prêt à relever le défi ?</i>
22	<i>2. Sommes-nous ouverts ?</i>
24	<i>3. Qui organisons-nous ?</i>
25	<i>4. Ces personnes sont-elles déjà organisées ?</i>
26	<i>5. Quelle forme d'organisation ?</i>
29	<i>6. Quelles sont les principales revendications ?</i>
30	<i>7. Qui sont nos alliés ?</i>
31	<i>8. Qui sont nos détracteurs ?</i>
32	<i>9. La négociation collective</i>
34	<i>10. Sommes-nous durables ?</i>
37	<b>POUR ALLER PLUS LOIN</b>



# COMMENT ORGANISER ?

## Lisez le manuel sur l'organisation syndicale de l'ITF !

Les principes de base pour l'organisation de la main-d'œuvre sont exactement les mêmes, quels que soient le statut du travailleur ou le niveau de sécurité d'emploi. Il est nécessaire de prévoir une bonne planification et de disposer de structures syndicales adaptées ainsi que de techniques d'organisation efficaces afin de renforcer le pouvoir de la main-d'œuvre, où qu'elle soit et quelles que soient les personnes qui la composent.

L'ITF a publié un *Manuel sur l'organisation syndicale*, de même que des modules de formation sous format PowerPoint, outils indispensables pour les organisateurs et les militants syndicaux. Cette brochure concernant les travailleurs et travailleuses précaires des transports s'articule autour des principales méthodes et techniques évoquées dans le manuel et contient quelques idées et expériences propres aux travailleurs précaires.



Ce manuel est disponible en arabe, anglais, français, allemand, espagnol, portugais et turc. Vous pouvez le télécharger ou en commander des exemplaires en suivant le lien : [www.itfglobal.org/education/organising-manual.cfm/languageID/3](http://www.itfglobal.org/education/organising-manual.cfm/languageID/3)

# LA HAUSSE DU TRAVAIL PRÉCAIRE



**Nous vous présentons Jorma.** Jorma est conducteur de train en Finlande.

Son emploi est plutôt stable, il est assez confiant et pense qu'il continuera de gagner un salaire raisonnable jusqu'à sa retraite où il recevra une pension.

Il a accès à des soins de santé abordables, organisés par les pouvoirs publics. Il existe des lois qui protègent ses droits en matière d'emploi. Il adhère au Syndicat des conducteurs de locomotive de Finlande qui négocie son salaire et ses conditions de travail. Dans

l'ensemble, Jorma est un homme heureux.

Il dispose d'un **emploi conventionnel**, conformément à la définition qu'en donne l'Organisation internationale du travail.

Pourtant, parmi toutes les travailleuses et tous les travailleurs des transports, les personnes comme Jorma ne sont qu'une petite minorité. **De plus en plus de personnes employées dans les transports connaissent des conditions d'emploi précaires et informelles.**



## Dans l'aviation civile...

Bon nombre de membres d'équipage se battent constamment contre l'emploi précaire. *« Même si nous sommes des employés permanents, nous n'avons pas une quantité de travail garantie sur un mois et nous ne savons donc pas combien nous allons gagner sur une année. Nos employeurs peuvent décider que l'activité n'est pas suffisante et nous arrêter pour une période aussi longue qu'il leur plaira. Le salaire est tellement faible que certains salariés de plus de 25 ans font des demandes au gouvernement pour obtenir des indemnités. »*

**Militant de UNITE The Union,  
Royaume-Uni**



## Sur les docks et les voies fluviales...

*« La précarisation est une stratégie délibérée pour réduire les salaires et les conditions d'emploi. Vous attendez un coup de fil pour savoir si vous travaillez ou pas aujourd'hui. Vous pouvez soit travailler pendant de trop longues heures, soit ne pas avoir assez d'heures pour gagner votre vie. Vos revenus sont instables et, pire encore, si vous essayez d'améliorer la situation sur votre lieu de travail, vous pourriez rapidement faire l'objet de brimades. »*

**Maritime Union of New Zealand,  
Nouvelle-Zélande**



## En haute mer...

La majeure partie des gens de mers, surtout lorsqu'ils sont issus de pays hors Europe et Amérique du Nord, disposent de contrats à durée déterminée sans la sécurité d'un emploi permanent. Même ceux qui travaillent sur des navires couverts par des accords ITF ne peuvent être membres d'un syndicat que pendant la durée de leur contrat.



## Sur les rails...

La délocalisation et la sous-traitance font perdre de nombreux emplois au secteur ferroviaire. En Indonésie par exemple, les personnes employées à la vente des tickets, à l'entretien, au nettoyage des voies et dans les voitures-restaurants sont désormais toutes sous-traitées. *« C'est très perturbant, car tous ces contrats sont organisés de façon différente. »*

**SPKSA – Syndicat indonésien des cheminots**



## Dans les transports urbains...

*« Pendant 20 ans, les minibus ont été la principale forme de transport à Tbilissi, la capitale géorgienne. La crise économique et politique du début des années 1990 a été l'origine de l'effondrement total des services municipaux, y compris des transports. Des opérateurs de transports informels ont alors fait leur apparition ; ils utilisent des minibus qu'ils achètent d'occasion en Turquie et en Allemagne ou des véhicules soviétiques vétustes des années 1980. Du fait de la corruption répandue dans le pays et du capitalisme oligarchique qui y règne, les transports appartiennent toujours, en grande partie, à l'économie informelle. »*

**Syndicat des employés des transports motorisés et des autoroutes de Géorgie**



## Dans le transport par route...

*« Actuellement, le syndicat compte 3 500 membres cotisants et environ 80 000 membres non cotisants. Tous sont des travailleuses et des travailleurs informels employés dans des compagnies de transport et dans l'industrie de la construction d'autocars. Le nombre de membres s'élèverait à 314 000 personnes s'ils pouvaient être organisés et adhérer à l'organisation. »*

**Long Distance Truck Drivers and Allied Workers Union, Kenya**



## Dans le secteur de la pêche...

À Lampung (Indonésie), l'usine de transformation des produits de la mer, détenue par la société américaine Phillips Foods Inc., emploie 1 900 personnes, dont 96 % de femmes, et toutes n'ont que des contrats temporaires. *« De nombreuses personnes travaillent à l'usine parfois depuis plus de 10 ans, mais elles n'avaient pas de contrat permanent et leur rémunération journalière était d'à peine 3,30 dollars US. Une lutte courageuse a été menée contre ce régime brutal d'insécurité d'emploi et a permis d'obtenir des contrats permanents pour 200 membres du syndicat. »*

**Syndicat des travailleurs de l'industrie des produits de la mer de Phillips – Indonésie (IUF)**



## Dans les services de l'industrie des transports...

Les personnels des services de l'industrie des transports, souvent des femmes, risquent davantage d'être employés de façon précaire ; il s'agit d'agents de nettoyage, de personnels de société de restauration, d'agents de maintenance ou, comme on le voit sur la photo, de vendeurs ou vendeuses de carburants au Cambodge.



## Pour les travailleuses...

Même si, globalement, les femmes sont minoritaires au sein de la main-d'œuvre des transports, elles sont grandement majoritaires dans les emplois précaires et informels. Elles risquent aussi davantage d'occuper des postes faiblement rémunérés, au piètre statut et d'être employées dans les formes les moins sûres du secteur des transports.



## Dans le tourisme...

Partout dans le monde, les moyens de subsistance des travailleuses et des travailleurs du tourisme sont précaires et sensibles aux fluctuations saisonnières, aux crises économiques et politiques. Les exemples de travail informel et les cas d'exploitation y sont monnaie courante.



## Pour les jeunes...

Les jeunes travailleurs et travailleuses sont les premiers touchés par la nouvelle expansion du travail précaire. De nombreuses entreprises recrutent délibérément des jeunes aux postes les plus précaires et les plus informels.

# QU'ENTENDONS-NOUS PAR « TRAVAIL PRÉCAIRE » ?

- Dans un emploi précaire, les risques et les responsabilités passent de l'employeur au travailleur ou à la travailleuse.
- L'incertitude et l'insécurité règnent.
- Les emplois permanents sont remplacés par des contrats limités dans le temps : contrats à durée déterminée, à court terme, contrats temporaires, saisonniers, travailleurs journaliers et occasionnels.
- Les relations entre les employeurs et les travailleurs sont de plus en plus compliquées dans un monde où interviennent des entreprises fragmentées et dispersées entre différents sous-traitants, des franchisés et des agences de travail intérimaire.
- Les employeurs déguisent leurs salariés qu'ils font passer pour des « travailleurs indépendants ». Certaines grandes entreprises n'ont pratiquement officiellement aucun salarié !

**Les travailleuses et les travailleurs précaires** sont généralement payés moins, dans bien des cas 50 % de moins, que les salariés ayant un contrat permanent. Souvent, un(e) travailleur/euse intérimaire remplit

exactement les mêmes fonctions que son/sa collègue, mais pour un salaire inférieur et sans bénéficier d'avantages. Le manque de sécurité d'emploi, la concurrence avec d'autres travailleurs et travailleuses intérimaires pour obtenir des contrats et la crainte d'être licencié expliquent que les travailleurs précaires effectuent aussi de plus longues journées de travail et acceptent de travailler en dehors des horaires normaux pour s'assurer un revenu décent.

Les salaires et les conditions de travail des travailleurs précaires sont de tellement piètre qualité que le simple fait d'avoir un emploi n'est pas un gage de stabilité ni d'un meilleur niveau de vie. Alors que de nombreuses personnes employées au travers des agences intérimaires effectuent les mêmes tâches pendant de longues périodes sans obtenir un contrat permanent, ils restent des travailleurs intérimaires craignant constamment d'être licenciés. D'autres travailleurs précaires sont obligés de changer régulièrement de poste et acceptent des emplois éloignés de leur domicile. Les migrants et les jeunes sont les principales victimes de l'augmentation de ce type de relation de travail, car

## Les livreurs et livreuses d'Hermes

Hermes est le plus important réseau de livraison à domicile du Royaume-Uni : il livre 115 millions de colis par an et son chiffre d'affaires s'élève à plus de 400 millions de dollars US.

Pourtant, en 2012, l'entreprise n'employait que 1 324 personnes.

Elle dispose en réalité de 9 000 livreurs indépendants dont 60 % sont des femmes.

Selon les travailleuses et les travailleurs d'Hermes, ils gagnent 0,50 livre sterling (soit 0,80 dollar US ou 0,60 euro) par livraison et doivent prendre personnellement en charge tous leurs frais, y compris l'utilisation de leur propre véhicule. En étant optimiste, on peut imaginer qu'ils livrent cinq colis par heure dans une zone urbaine dense, ce qui leur ferait un salaire horaire brut 2,50 livres sterling, alors que le salaire minimum pour un adulte au Royaume-Uni est de 6,19 livres sterling (10 dollars US ou 7,50 euros) par heure.

En Allemagne, l'entreprise Hermes Logistik Gruppe (HLG) est devenue le plus important service de livraison à domicile indépendant pour les achats en ligne.

Les deux sociétés appartiennent au groupe Otto qui était à l'origine une société allemande de vente par correspondance et qui prétend être le plus grand détaillant en ligne de produits de mode et d'objets de décoration.

c'est la source de revenus la plus facilement accessible pour des personnes n'ayant que peu d'éducation et de formation, et dont les perspectives d'avenir sont sombres.

Cette situation a aussi une incidence non négligeable sur la santé puisque les travailleurs précaires bénéficient en général moins des formations nécessaires et effectuent les travaux les plus dangereux. Le travail précaire

n'est pas non plus sans conséquence pour la santé mentale au vu de la pression subie pour préserver son emploi et accepter de piètres conditions pour survivre. L'absence d'indemnités de maladie et d'accès à des services de santé accentue le problème et expose les travailleuses et les travailleurs précaires au risque de chômage à long terme s'ils tombent malades ou ont un accident.

## Agences de travail temporaire

Près de la moitié des personnes interrogées dans le cadre de l'enquête de l'ITF ont déclaré qu'il y avait eu une augmentation du nombre de travailleurs temporaires sur leur lieu de travail. Les grandes agences transnationales de travail temporaire offrent désormais la possibilité aux employeurs de faire fonctionner leur entreprise avec un minimum d'effectif et en employant des travailleuses et des travailleurs temporaires pour effectuer les principales activités.

Alors que les travailleurs temporaires étaient préalablement vus comme un moyen de combler un manque à court terme de personnel (travailleurs saisonniers, personnel supplémentaire sur une courte période), ils deviennent des éléments permanents de nombreux lieux de travail.

« Nous tentons d'organiser ce personnel vulnérable, mais les agences de travail temporaire et autres contractants les transfèrent beaucoup, de sorte qu'il est difficile de repérer exactement où ils se trouvent. Ces trois dernières années, nous avons assisté à une hausse du recours aux travailleurs et travailleuses intérimaires et de plus en plus de contractants indépendants forcent leurs salariés à travailler

illégalement sous la menace de perdre leur emploi. La tendance est de n'employer que des travailleurs précaires. Je connais des entreprises en Angleterre qui comptent plus de 600 travailleurs temporaires. »

**Noel Coard, Comité national du transport routier commercial, de la logistique et de la distribution au détail, UNITE the Union, Royaume-Uni**

« En 2004, le secteur portuaire a été divisé en deux : les activités traditionnelles liées aux docks, d'une part et les nouvelles activités, dites de "logistique", de l'autre, pour lesquelles les employeurs sont autorisés à recruter leurs effectifs en dehors des réserves de personnels habituelles. Normalement, cela devrait déboucher sur des contrats à durée déterminée, mais les entreprises profitent de l'occasion pour engager massivement des travailleurs temporaires dont les rémunérations sont souvent inférieures aux taux normaux. »

**Michel Claes, responsable du groupe « Eaux », ACV Transcom, Belgique**

Des millions de travailleuses et de travailleurs informels sont employés dans les pires formes du travail précaire ; ils se retrouvent alors à la limite de la survie, sans respect de leurs droits et dans une situation hautement vulnérable aux

## Découvrez les avantages d'une main-d'œuvre souple.

Avec quelle rapidité pouvez-vous vous ajuster ? Manpower vous offre la possibilité de disposer d'une main-d'œuvre souple qui rend votre entreprise plus agile - et plus concurrentielle. Nous mettons à votre disposition les collaborateurs externes qualifiés dont vous avez besoin, quand vous en avez besoin.

### Réduction de vos frais

Vous avez la possibilité d'augmenter ou de réduire vos effectifs en fonction des fluctuations de vos activités tout en protégeant votre personnel permanent et en contrôlant vos frais. Avec Manpower à vos côtés, les coûts liés à l'engagement, aux prestations, aux retraites, aux impôts et aux indemnités à long terme sont réduits.

### Votre partenaire

Nous travaillons en étroite collaboration avec votre équipe pour veiller à ce que nos collaborateurs externes soutiennent vos stratégies de personnel. Pour de nombreuses entreprises, nous sommes les seuls à pouvoir gérer tous les éléments d'une main-d'œuvre externe.

<http://www.manpowergroup.co.uk/employers/resourcing-services/temporary/>

catastrophes économiques et naturelles.

En règle générale, les travailleurs informels des transports doivent survivre avec de très faibles revenus, gagnant souvent moins de 1 dollar US par jour. De plus, la majorité d'entre eux travaille de très longues heures et leurs revenus sont fort irréguliers. Les conducteurs ont des frais – la location d'un véhicule, les pots-de-vin, l'entretien, l'achat de carburant, le paiement des licences et des amendes – qui réduisent

considérablement leurs revenus journaliers. De nombreux travailleurs des transports ont aussi des problèmes de dette, obligés de payer la location de leur véhicule et confrontés aux taux d'intérêt élevés des usuriers.

Les salaires sont tellement faibles que les travailleurs informels des transports sont forcés de travailler de longues heures tous les jours pour gagner un revenu de subsistance. Du fait de la concurrence pour du travail qui règne entre ces travailleurs

des transports publics, il leur faut parfois beaucoup de temps avant d'obtenir suffisamment de courses pour gagner la somme voulue. Les chauffeurs transportant des marchandises sont souvent loin de chez eux pendant des jours ou des semaines.

La police, les autorités locales, les postes de contrôle aux frontières et les ponts-bascules sont autant de sources potentielles de corruption et de pots-de-vin pour les travailleurs des transports. Pour qu'ils autorisent l'accès à certaines routes ou pour qu'ils ferment les yeux sur les règles de sécurité, les agents demandent souvent des dessous-de-table et s'attribuent ainsi une part importante des revenus des travailleurs. Les chauffeurs qui transportent des marchandises sur de longues distances peuvent aussi être victimes de détournements et de vols, ce qui les empêche de faire des pauses ou de quitter leur véhicule des yeux.

On recense aussi d'importants problèmes liés à une mauvaise hygiène et à de piètres conditions de sécurité dans le secteur informel des transports. Par exemple, l'état des véhicules et leur manque d'entretien mettent les conducteurs en danger, les routes non pavées et la vitesse élevée rendent les accidents fréquents à la fois dans le transport de passagers dans les villes et dans le

transport de marchandises sur de longues distances. L'absence de congés payés, de congés de maladie et les longues heures de travail pour gagner leur vie impliquent que les travailleuses et les travailleurs doivent gérer un stress et une fatigue immenses qui mettent en danger leur sécurité, mais aussi celle de leurs passagers et des autres utilisateurs de la route. Le risque de contracter le VIH/SIDA est aussi élevé pour les chauffeurs longue distance qui sont souvent loin de leur famille.

Du simple fait d'être informels, il est très peu probable que ces travailleurs aient accès à la protection sociale. Les retraites, les indemnités de maladie, les congés payés et les congés de maternité n'existent pas dans l'économie informelle, ce qui augmente considérablement la vulnérabilité de la main-d'œuvre aux facteurs de choc. Dans de nombreux pays en développement où l'économie informelle est florissante, il n'y a aucune protection de l'État ni aucun avantage social.

## **C'est notre champ de bataille**

Les entreprises, soutenues par des politiques gouvernementales néolibérales, encouragent sans cesse la « flexibilité du travail » et tentent de pousser le personnel vers des

## Combien y a-t-il de travailleurs et travailleuses précaires dans les transports ?

Personne ne le sait précisément, les gouvernements collectent rarement ce type d'informations. Les données laissent supposer qu'au niveau mondial, les travailleurs informels constituent la majorité des travailleurs des transports.

La CSI (Confédération syndicale internationale) estime que 50 % de la main-d'œuvre du monde, plus de 1,5 milliard de travailleuses et de travailleurs, disposent d'emplois vulnérables.

En 2009, la CIETT (Confédération internationale des agences d'emploi privées), l'organisation d'employeurs qui représente les agences de travail temporaire, estimait qu'il y avait 72 000 agences d'emploi privées sur la planète pour 9 millions de travailleuses et de travailleurs et un chiffre d'affaires de 203 milliards d'euros.

La CIETT avait aussi calculé que 80 % des entreprises avaient recours à ce type d'agences et que 60 % des travailleuses et des travailleurs intérimaires avaient moins de 30 ans. Le Japon représente 24 % du marché mondial, recensant plus de 20 000 agences.

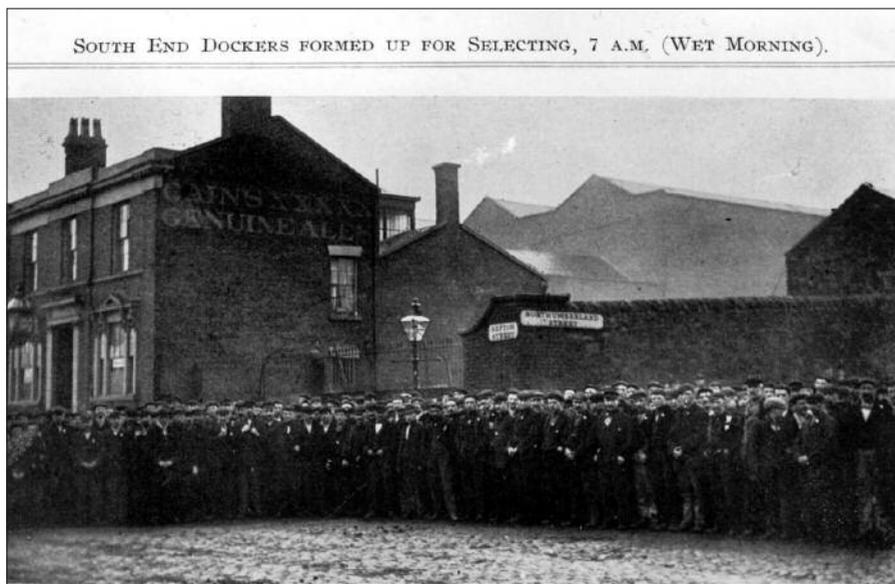
Lors d'un sondage que l'ITF a mené en 2012, 81 % des personnes interrogées ont rapporté qu'il y avait de nombreux travailleurs précaires sur leur lieu de travail et 62 % indiquaient que leur nombre était en hausse. Toutes les organisations syndicales des pays en développement mentionnaient la présence de plus en plus marquée de travailleurs précaires sur les lieux de travail.

74 % de tous les syndicats et 100 % des organisations des pays en développement signalaient une hausse du nombre de travailleuses et de travailleurs précaires dans les transports.

emplois précaires. Les syndicats se battent constamment pour résister à ces tentatives. Les récentes crises financières ont intensifié le conflit : l'emploi traditionnel recule pendant

que l'économie informelle progresse et tout le monde ressent une pression de plus en plus forte vers davantage de précarisation, surtout les jeunes et les femmes.

# LE PHÉNOMÈNE EST-IL NEUF ?



*Des dockers irlandais faisant la queue pour un emploi journalier, 1901.*

**Non.** Il n'y a pas si longtemps, tous les emplois étaient précaires et informels. Il aura fallu la force du syndicalisme du XX<sup>e</sup> siècle pour que certains travailleurs et travailleuses, principalement des hommes dans les pays industrialisés, commencent à obtenir des emplois sûrs et à long terme allant de pair avec une protection sociale et des droits protégés par la loi.

Certains pensaient qu'au fil de l'industrialisation, de plus en plus de travailleurs et travailleuses bénéficieraient des avantages d'une bonne organisation établie par des générations de syndicalistes et que des scènes comme celle sur la photo disparaîtraient avec le temps.

C'est pourtant l'inverse qui se produit. À moins de s'organiser, les travailleurs des transports du monde entier connaîtront des conditions de plus en plus médiocres liées à des emplois précaires et informels.

# POURQUOI ORGANISER DES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES PRÉCAIRES ?

**La réponse est assez simple : parce que nous n'avons pas vraiment le choix.**

Même si nous faisons de notre mieux pour éviter l'érosion du travail décent, nous n'y parviendrons jamais sans organiser les travailleuses et les travailleurs des transports qui ont déjà un emploi précaire et informel.

Si nous n'arrivons pas à syndicaliser, les syndicats seront de plus en plus marginaux, n'auront plus aucun pouvoir et ne seront plus reliés aux vies professionnelles de la grande majorité de la main-d'œuvre des transports.

« Nous avons tous le devoir d'améliorer la vie des travailleurs précaires. Nous devons savoir que ce que les syndicats ont fait pour les aider, apprendre et connaître parfaitement les avantages obtenus en ayant négocié en leur nom, ainsi que les mesures mises en place par les organisations syndicales pour veiller à ce que l'on tienne compte des travailleuses et des travailleurs précaires. »

**Martin Kapombeza, organisateur,  
Transport and General Workers  
Union, Malawi**

# LES QUESTIONS ESSENTIELLES POUR LES ORGANISATEURS

## 1. Notre syndicat est-il prêt à relever le défi ?

Avant de commencer à organiser, nous devons nous assurer que notre syndicat dispose de politiques, de services et d'un cadre constitutionnel (règles pour l'adhésion, structures, procédures, etc.) qui satisfont aux besoins de la main-d'œuvre précaire et lui permettent d'être membre à part entière de l'organisation.

Il pourrait être nécessaire de modifier la façon dont le syndicat fonctionne et dont sont répartis les moyens.

Pour certains militants, cela implique de revoir la conception d'une organisation syndicale et des personnes à qui elle s'adresse. Certains pourraient être mal à l'aise, voire hostiles à l'idée, comme le montrent les commentaires qui suivent :

*« Il y a encore beaucoup de travailleurs des transports qui sont employés de façon permanente par de grandes entreprises et qui ne sont pas membres d'un syndicat. Nous devrions d'abord les organiser avant d'envisager de syndicaliser les travailleurs informels. »*

*« Ces travailleurs intérimaires nous prennent nos emplois. Nous devrions simplement écarter les agences d'intérim avant qu'elles nous poussent dehors et nous remplacent par de la main-d'œuvre bon marché. Nous devrions les combattre plutôt que de les organiser sur le plan syndical. »*

*« Ces "travailleurs" ne sont pas vraiment des travailleurs. Ils sont responsables de tous les embouteillages, de la pollution et de la criminalité. Ils sont juste bons à créer le désordre et nous n'en voulons pas dans nos syndicats. »*

*« Les travailleurs informels ne peuvent simplement pas se permettre de payer des cotisations syndicales, ou ne veulent pas les payer. Ce qui veut dire que soit celles et ceux qui ont un "vrai emploi" doivent payer pour eux, soit les syndicats feront faillite. »*

*« Nous sommes un syndicat, pas une association caritative. Ces indépendants cherchent simplement une occasion de faire de l'argent, d'obtenir des prêts abordables ou d'étendre leurs activités. »*

*« Certains de ces travailleurs savent à peine écrire et ne connaissent rien du syndicalisme. Je suis d'accord qu'on les recrute, mais ils ne devraient être autorisés à se présenter aux élections pour devenir dirigeants qu'après avoir prouvé leurs capacités. »*

Ce ne sont pas des préoccupations futiles. Si les militants et les dirigeants syndicaux ne prennent pas le temps de discuter sérieusement de ces problèmes et de parvenir à un consensus, l'initiative de syndicalisation ne suscitera pas un grand enthousiasme, et pourrait même mener à de graves divisions au sein du mouvement.

Si une véritable initiative d'organisation des travailleurs précaires soulève des questions de changement structurel au sein du syndicat, il convient de s'intéresser aux processus démocratiques de prise de décisions en veillant à ce que tout le monde ait la possibilité de donner son avis et d'être entendu. La meilleure façon de procéder est de le faire par l'éducation et la discussion ouverte.

**Faites participer les dirigeants, les militants et les membres aux activités d'éducation et aux discussions sur la nature changeante de l'industrie des transports, sur l'importance croissante du travail précaire et informel dans le secteur et sur la composition et les objectifs des syndicats à l'avenir.**

Il est malheureux de constater que des divisions se créent parce que des dirigeants en place depuis longtemps refusent le recrutement à grande échelle et l'organisation des travailleuses et des travailleurs précaires et informels, craignant de perdre leur poste. Le syndicat s'attellant à organiser une nouvelle catégorie de travailleurs, il est évidemment inévitable et naturel que ses membres se présentent aux élections et se posent en rivaux de celles et ceux qui détiennent le pouvoir.

**Demandez-vous à quoi ressembleront les syndicats dans dix ans si nous ne parvenons pas à organiser et à représenter les travailleurs informels et précaires de nos pays.**

Faites participer des travailleurs précaires à la discussion, invitez-les à s'exprimer lors de réunions, à participer aux formations et à écrire des articles.

## 2. Sommes-nous ouverts ?

Une fois que le syndicat est convenu de politiques pour organiser les travailleuses et travailleurs précaires et informels, interrogez-vous sur ce qu'il convient de faire pour s'assurer qu'ils peuvent rejoindre l'organisation et entièrement participer aux structures démocratiques et de prise de décisions.

**Revoyez les statuts, les règles et les structures du syndicat. Le règlement de l'organisation syndicale vous permet-il de recruter des travailleurs des transports, quel que soit leur statut ?**

Les règles de certains syndicats pourraient n'accepter que les membres qui ont un employeur identifiable ou exclure les travailleurs temporaires, intérimaires, les indépendants et autres.

Certaines structures syndicales partent du principe que les travailleuses et les travailleurs ont un employeur fixe et un lieu de travail régulier – des sections syndicales organisées autour d'unités de négociation uniques, par exemple, qui pourraient exclure les travailleurs précaires.

À quoi ressembleraient vos structures et vos statuts si votre syndicat était entièrement ouvert aux travailleuses

et travailleurs informels et précaires ? Certains affiliés de l'ITF disposent déjà de statuts qui leur permettent explicitement de recruter et de soutenir des travailleurs informels et précaires dans le cadre de leurs activités syndicales et de veiller à ce qu'ils soient correctement représentés dans les instances décisionnelles et de direction.

Dans plusieurs pays, la législation du travail pourrait vouloir empêcher l'organisation syndicale de travailleurs précaires et informels.

- Quelles sont les lois, les réglementations et les politiques qui se rapportent à ce groupe de travailleurs ?
- Existe-t-il des lois nationales du travail qui les couvrent ?
- Existe-t-il des lois qui les empêchent de rejoindre officiellement un syndicat ou d'enregistrer une organisation syndicale ?
- Les autorités chargées l'enregistrement sont-elles concernées ? Qui sont-elles ?
- Si le lieu de travail est un espace public, quelles sont les lois et les réglementations qui s'y appliquent ? Qui les détermine ? Qui les applique ?

**Si la législation interdit l'adhésion syndicale aux travailleuses et travailleurs précaires ou informels, remettez-la en cause. Interdire l'adhésion syndicale sur base de la relation de travail est une infraction évidente au droit fondamental à la liberté syndicale.**

Dans le même temps, lorsque l'adhésion syndicale n'est pas appropriée ou interdite par la loi du travail, nous avons besoin de politiques claires et convenues pour travailler en coopération avec des groupes de travailleurs informels et précaires qui peuvent s'être organisés en dehors de structures syndicales conventionnelles.

Il existe de nombreux exemples d'organisations de travailleuses et de travailleurs informels qui fonctionnent comme si elles étaient des syndicats, mais qui ne sont pas enregistrées ou reconnues comme tels (il peut notamment s'agir d'associations informelles, de groupes d'entraide, de coopératives et d'organisations non gouvernementales – ONG).

**Rappelez-vous que ce n'est pas à sens unique.** Les travailleurs eux-mêmes peuvent avoir le sentiment que les syndicats ne sont pas faits pour eux. Certains pourraient même avoir une mauvaise expérience des syndicats dans un emploi précédent, comme le montrent ces commentaires :

*« Les syndicats n'ont jamais rien fait pour nous, la seule chose qui les intéresse est de protéger leurs emplois bien payés. »*

*« Je n'ai jamais eu l'argent ou le temps de m'impliquer dans un syndicat. Je travaille tout le temps, quand aurais-je le temps d'aller au bureau du syndicat ou de participer à une réunion ? »*

*« La plupart d'entre nous sont jeunes et dans les syndicats, il n'y a que des vieux en costume. Que pourraient-ils nous offrir ? »*

*« Ces syndicats sont tous dans la politique. Ils préfèrent participer à des dîners chics avec des dirigeants politiques plutôt que de discuter avec nous. »*

### 3. Qui organisons-nous ?

La question est un peu plus complexe qu'elle n'y paraît.

Un chauffeur de camion qui travaille pour une agence de travail temporaire encourage-t-il d'autres travailleurs temporaires hors du secteur des transports à adhérer ? Un syndicat organisant des chauffeurs de bus informels devrait-il aussi inclure les travailleurs des échoppes de nourriture autour de la gare routière ? Un syndicat de chauffeurs de taxi à moto devrait-il recruter les vendeurs de carburant le long des routes ? Les salariés du McDonald de la gare devraient-ils appartenir au même syndicat que les conducteurs de train ? Un syndicat de chauffeurs de taxi devrait-il aussi inclure les propriétaires de deux ou trois taxis ? Et de 20 taxis ?

#### À quel moment un travailleur devient-il employeur ?

Dans l'économie informelle, les différences entre « travailleurs », « entrepreneurs » et « employeurs » sont moins nettes.

Les gouvernements et les organisations d'employeurs encouragent souvent les travailleurs informels à devenir entrepreneurs et favorisent alors leur adhésion à des organisations d'employeurs plutôt qu'au mouvement syndical.

Un très grand nombre d'opérateurs des transports informels et précaires sont « à leur compte » ou indépendants : ils louent ou achètent leurs propres véhicules et agissent comme une micro-entreprise. Inévitablement, certains parviennent à économiser ou à emprunter suffisamment pour acquérir plus d'un véhicule et commencent à engager d'autres travailleurs. Ils deviennent alors des employeurs.

Devraient-ils adhérer à un syndicat ou à une organisation d'employeurs ? À quel moment estime-t-on que leurs intérêts diffèrent de ceux des travailleurs et travailleuses ? Lorsqu'un chauffeur de poids lourd possède deux camions ? Lorsqu'un chauffeur de rickshaw est à la tête d'une flotte de dix véhicules ?

**Se voient-ils tous comme des « travailleurs » ? Existe-t-il des tensions entre les travailleurs et les « micro-entreprises » ? Est-il possible de résoudre ces tensions au sein d'un syndicat ?**

## 4. Ces personnes sont-elles déjà organisées ?

**Question stupide ?** L'objectif est de mettre en place une organisation syndicale forte et ouverte à toutes et tous pour les travailleurs informels des transports. Mais ils sont en fait peut-être déjà organisés !

Les lieux de travail informels, les rues, l'univers des gares et des aéroports, les docks et autres plateformes actives de transport, peuvent sembler chaotiques et désorganisés de prime abord, mais à y regarder de plus près, on découvrira une grande organisation, peut-être établie depuis des années.

Les travailleurs informels des transports disposent de nombreuses façons de s'organiser, au travers de simples arrangements pour former des queues ordonnées pour les passagers, de « règles » établies pour dénicher des clients, de lieux convenus pour charger et décharger des passagers ou des marchandises, etc. Parfois, il existe des associations informelles, des groupes d'entraide ou des coopératives que les travailleurs ont mis en place organiquement. Mais il y a aussi de nombreux exemples d'organisation de groupes informels au travers de bandes criminelles, de responsables publics ou de policiers corrompus et de racketteurs.

Il se peut que d'autres groupes aient essayé d'organiser les travailleurs des transports ou le font déjà, comme d'autres syndicats, des ONG, des groupes communautaires, des organisations religieuses, etc.

Il est également tout à fait possible que les travailleurs et travailleuses soient déjà membres d'un syndicat qui n'a peut-être jamais été enregistré ni officiellement reconnu, ou qui est « dissimulé » sous une autre forme d'organisation.

**Il est indispensable de comprendre l'organisation dans les rues. Quelles sont les organisations présentes ? Les travailleuses et les travailleurs ont-ils déjà discuté de certains problèmes ou mené des actions au préalable ? Que s'est-il passé ? Était-ce une expérience positive ? Des dirigeants ont-ils déjà émergé et se sont-ils engagés à organiser autour de principes de démocratie et de solidarité ?**

## 5. Quelle forme d'organisation ?

Les travailleuses et travailleurs précaires n'ont pas forcément envie ou n'ont peut-être pas la possibilité de rejoindre ou de créer des organisations syndicales officiellement constituées. Les organisateurs doivent souvent choisir entre différentes formes d'organisation :

**Devrions-nous recruter directement des travailleuses et des travailleurs précaires et informels au sein de notre syndicat ?**

**Devrions-nous renforcer une organisation existante de travailleurs informels et précaires ?**

**Devrions-nous soutenir la mise en place d'une nouvelle organisation ?**

Dans ce dernier cas, quelle est la forme la plus appropriée :

- un syndicat officiellement enregistré ?
- un syndicat « déguisé » sous une association bénévole ?
- une coopérative ?
- une organisation communautaire ?
- un groupe informel, officialisé à mesure que ses capacités se développent et que le nombre de ses membres augmente ?

Par exemple, au Burundi, la Fédération nationale des travailleurs des transports (FNNT) comprend à la fois des syndicats et des associations englobant des travailleurs formels et informels. La FNNT savait que les travailleurs informels n'étaient pas organisés et rencontraient de nombreuses difficultés.

*« Nous avons commencé par prendre contact avec eux, mais cela n'était pas facile parce qu'ils n'avaient aucun représentant. Même celles et ceux qui avaient formé des associations étaient régulièrement harcelés par l'administration ou la police. Les membres du comité exécutif de la FNNT ont alors rencontré des travailleurs de différents secteurs des transports – camionneurs, chauffeurs de bus, de taxi, de moto et de vélo – pour leur expliquer la différence entre une association et un syndicat, la façon dont ils agissaient et comment établir l'une ou l'autre forme d'organisation.*

*Ils étaient positivement intéressés et ont commencé à mettre sur pied des associations comme l'Association des camionneurs, l'Association des camionneurs de Kayanza, l'Association des chauffeurs de bus, l'Association des chauffeurs privés, l'Association des chauffeurs de taxi et l'Association des chauffeurs de poids lourd. Sont aussi apparues une Association des chauffeurs de taxi à moto et une Association des chauffeurs de taxi à*

*vélo, ainsi que d'autres associations dans les provinces. Toutes sont affiliées à la FNNT.*

*FNNT, car nombre d'entre eux ont créé des syndicats et savent aujourd'hui faire valoir leurs droits. »*

*L'organisation des travailleurs informels a été un grand succès pour la*

**Deogratias Birihanyuma, FNNT, Burundi**

## **Organisation sous la forme d'une coopérative : les chauffeurs de motos-taxis au Rwanda**

Le mouvement syndical rwandais a commencé à se reconstituer en 1995, après le génocide. Le projet SYNDICOOP de l'OIT a collaboré avec l'Assetamorwa (Association de l'espérance des taxis-motos du Rwanda). C'est un exemple concret de la façon dont des coopératives et des syndicats peuvent associer leurs idées pour aider à l'organisation des travailleurs des transports dans l'économie informelle.

Les membres étaient confrontés au problème essentiel de la location exorbitante de leur véhicule. Après avoir payé le propriétaire, le carburant et avoir acheté de quoi manger, les chauffeurs ramenaient à la maison moins d'un dollar US par jour alors que ceux qui disposaient de leur propre moto gagnaient deux à trois fois plus. Se posaient aussi les problèmes de la criminalité, des effets de la pollution sur la santé et des réglementations restrictives des autorités.

Les chauffeurs ont pris conscience qu'il était dans leur intérêt de s'associer en tant que syndicat. L'Assetamorwa, comptant 2 500 membres, est aujourd'hui bien organisée et a pu surmonter nombre de ces difficultés. La coopération a permis l'imposition de limites à la journée de travail, de même que des améliorations au niveau des moyens de subsistance. L'Assetamorwa applique désormais le système de tontine au travers de petits groupes bien organisés (il y en a aujourd'hui 18) qui collectent des petites sommes d'argent. L'argent est utilisé pour acheter une moto et ensuite redistribué aux autres groupes.

L'Assetamorwa forme aussi des jeunes conducteurs, dispose d'un garage et d'un dépôt de pièces détachées, et négocie avec les agents de la circulation. Ses membres sont invités à économiser et à participer à des coopératives

de crédit qui leur donnent accès à des prêts à long et court terme en fonction du nombre de parts dont ils disposent. L'association a pu acheter 57 motos pour ses membres.

*« Grâce à l'Assetamorwa, j'ai la chance de pouvoir acheter ma propre moto. Nous nous soutenons les uns les autres et le syndicat négocie avec les agents de la circulation. Tous les chauffeurs de motos-taxis devraient en faire partie. »*

**Joseph, un membre d'Assetamorwa**

(tous nos remerciements à Stirling Smith, Co-operative College)

## 6. Quelles sont les principales revendications ?

L'unique façon valable de déterminer les principales revendications des travailleuses et des travailleurs précaires est de les écouter. L'objectif est de renforcer le pouvoir des syndicats en s'appuyant sur la participation active de leurs membres. Si les demandes doivent provenir des membres eux-mêmes, d'après les exemples fournis par les affiliés de l'ITF et ses partenaires, il est possible de dégager quelques revendications générales, quelle que soit la région du monde où l'on se trouve :

### **Pour tous les travailleurs**

- Liberté syndicale
- Reconnaissance et droits de négociation collective

### **Travailleurs occasionnels**

- Comblent l'écart entre les travailleurs occasionnels et les travailleurs permanents
- Statut permanent
- Statut permanent à temps partiel pour les travailleurs saisonniers
- Limites à l'engagement de travailleurs précaires
- Droit de négocier l'engagement
- Lutte contre la discrimination et l'exclusion
- Droit des syndicats de représenter les travailleurs précaires

- Droit de disposer d'un emploi régulier
- Mettre un terme à la sous-traitance

### **Travailleurs intérimaires**

- Interdire les agences d'emploi
- Droit d'adhérer au même syndicat que les personnes directement employées et de participer à la même unité de négociation

### **Travailleurs indépendants**

- Interdire l'emploi « dissimulé »
- Participation aux décisions politiques relatives à la planification urbaine et environnementale
- Protection sociale abordable
- Protection contre la criminalité organisée
- Mettre un terme au harcèlement policier et à la corruption

## 7. Qui sont nos alliés ?

Il est fort peu probable que vous soyez les seuls à vouloir donner des moyens d’agir aux travailleurs informels et précaires des transports. Il est important d’identifier qui est susceptible de vous aider à mettre en place un syndicat fort et ouvert.

Il est important d’obtenir le soutien de travailleurs et travailleuses organisés dans le secteur « officiel » des transports et le long des chaînes d’approvisionnement qui dépendent de travailleurs informels et/ou précaires des transports. Cela peut impliquer un certain investissement en termes de temps et d’énergie, surtout lorsque les travailleurs et travailleuses se sentent menacés ou affaiblis par l’augmentation du nombre de travailleurs précaires dans leur secteur ou sur leur lieu de travail.

Il est parfois également important d’obtenir le soutien de travailleurs informels et précaires organisés d’autres secteurs qui partagent souvent un même lieu de travail (gares routières, marchés, carrefours fort empruntés, etc.) ou dont les moyens de subsistance dépendent des travailleurs et travailleuses des transports (par exemple, les vendeurs/vendeuses des rues, les commerçant(e)s, les personnes qui vivent du recyclage des déchets, du

tourisme, les travailleurs/travailleuses du sexe, etc.).

Il faut aussi savoir que beaucoup de travailleurs précaires ou informels des transports ont parfois plus d’un emploi ou en changeant souvent. Un marchand la journée est peut-être un chauffeur de taxi la nuit, et un vendeur de tickets de loterie dans la rue aujourd’hui peut être chauffeur de rickshaw demain. Beaucoup ne se définiront pas eux-mêmes en tant que « travailleurs/travailleuses des transports », mais plutôt comme quelqu’un qui vit dans la rue du mieux qu’il/elle peut.

### **Travaillons-nous avec des ONG ?**

Il est probable que vous trouviez plusieurs ONG, agences pour le développement, chercheurs favorables aux syndicats, organisations communautaires et autres qui désireront travailler avec le syndicat. Certains voudront peut-être mettre en place des alliances à long terme relatives à des campagnes communes.

« L’économie informelle » est devenue un important point d’intérêt pour les agences de développement et les ONG. Ces deux types d’organisation partagent l’objectif commun de parvenir à améliorer les moyens de subsistance des travailleurs et travailleuses de l’économie informelle.

Cependant, de multiples approches, philosophies et stratégies sous-tendent leurs activités. Cela peut aller d'un soutien actif à des organisations démocratiques de travailleurs, dont les syndicats qui s'appuient sur un modèle de droits au travail, à l'encouragement de l'esprit d'entreprise, du développement du micro-financement, etc. sur la base d'un modèle commercial de développement, peut-être hostile aux organisations syndicales.

Dans certains cas, les ONG reçoivent des fonds des gouvernements, des fondations, etc., pour travailler avec les travailleuses et les travailleurs informels. Cela signifie que leurs moyens de subsistance dépendent du contact exclusif qu'ils entretiennent avec « leur » groupe de travailleurs, et certains pourraient même être des employeurs déguisés. Ils pourraient donc voir les organisations syndicales démocratiques comme une menace concurrentielle. Il faut donc être prudent au moment d'aborder certaines ONG. D'autre part, de vraies ONG locales pourraient avoir les moyens, les compétences et l'expérience qui pourraient vraiment vous aider.

## 8. Qui sont nos détracteurs ?

Qui a quelque chose à perdre ? Il y aura inévitablement des organisations ou des personnes qui tenteront d'empêcher la mise en place d'un syndicat puissant de travailleurs informels des transports :

**Des entreprises puissantes** qui préféreraient que les opérateurs informels de transport disparaissent des rues – des promoteurs immobiliers et des grandes sociétés de transport du secteur privé.

**Des politiciens, des fonctionnaires et des policiers corrompus** qui vivent des pots-de-vin et des commissions illicites des opérateurs informels de transport.

**Des bandes criminelles** qui monnaient leur protection et rackettent.

**Des « dirigeants communautaires » et des ONG antisyndicales** qui dépendent de subventions pour fournir des services aux vendeurs informels pauvres et dont les moyens de subsistance sont menacés dès lors que les travailleurs s'organisent.

## 9. La négociation collective

La négociation collective est au cœur du syndicalisme. Mais qui sont les interlocuteurs lors de négociations quand il n'y a pas d'employeur ?

La négociation collective n'est pas réservée aux travailleuses et aux travailleurs disposant d'une relation de travail évidente. Les travailleurs précaires et informels ont tous dans leur entourage des organisations et des institutions qui ont une incidence directe et parfois considérable sur leurs moyens de subsistance, leurs conditions et leurs droits. Ce sont donc leurs **interlocuteurs lors de négociations**. Une organisation syndicale solide est capable d'encourager ou de forcer ces organisations à accepter leurs responsabilités à l'égard des travailleuses et des travailleurs, en reconnaissant le syndicat en tant que leur représentant légitime lors de négociations et en entamant des négociations constructives pour améliorer leurs vies professionnelles.

Les interlocuteurs les plus importants varient fortement en fonction de la localisation, du secteur, du contexte politique, etc. Mais les plus courants seront :

**Les gouvernements nationaux et locaux** – y compris les départements responsables des infrastructures de

transport, de la planification urbaine, de l'enregistrement des véhicules et de la réglementation du trafic, de la protection de l'environnement et de sa durabilité, du tourisme et du développement économique.

**La police** – tant au niveau local que national, et surtout la police de la circulation et des frontières.

**Les sociétés d'exploitation d'infrastructures** – (publiques ou privées), dont les gares routières et ferroviaires, les aéroports et les ports.

**Les agences de lutte contre la corruption** – des départements gouvernementaux spécialisés, des institutions internationales (organisation de coopération économique, etc.).

**Les fournisseurs et les vendeurs** – essentiels pour les opérateurs informels de transport, y compris les vendeurs de carburant et les compagnies de location de véhicules.

**Les agences de protection sociale** – des départements gouvernementaux, des agences de développement international, d'importantes ONG. L'accès à une sécurité sociale et à des soins de santé est la principale priorité des travailleurs précaires et informels.

**Les banques** – les dettes et l'accès à des crédits abordables sont des

problèmes majeurs pour les travailleurs précaires et informels.

Une fois que l'interlocuteur a été identifié, les principes de la négociation collective pour les travailleuses et les travailleurs informels ou précaires ne diffèrent pas de ceux suivis dans le mouvement syndical : mise en place d'un forum de négociation, obtention de la reconnaissance de la part de l'interlocuteur et établissement des accords sur la procédure.

*« La FNTT a créé un comité national de négociation pour les syndicats et les associations de travailleurs et travailleuses informels. Toutes les provinces disposent d'un comité de cinq membres élus desquels proviennent les représentants du comité national. Tous les comités provinciaux reçoivent une formation et un soutien de la part de la FNTT sur les techniques de négociation collective, sur la façon d'identifier les problèmes des travailleurs et de trouver les solutions adaptées. Si les problèmes ne peuvent être résolus au niveau provincial, ils peuvent être renvoyés au comité national pour qu'il apporte son aide et, si nécessaire, qu'il négocie avec les autorités nationales. »*

*Par exemple, le syndicat des chauffeurs de vélos-taxis, SYPROTAVEBU, aidé par la FNTT, a été en mesure de négocier un accord avec le maire de la capitale Bujumbura permettant aux chauffeurs de travailler librement dans la ville ; les vélos-taxis et motos-taxis ont aussi été inclus dans le Code de la route burundais. »*

**Deogratias Birihanyuma, FNTT, Burundi**

## 10. Sommes-nous durables ?

### **Construire une culture démocratique de l'organisation**

Pour mettre en place une culture syndicale démocratique solide, il faut du temps et de l'énergie, notamment en termes d'investissement dans l'éducation des membres, des militants et des dirigeants.

Certains travailleurs informels et précaires pourraient avoir été actifs dans un syndicat lors d'expériences professionnelles préalables dans un lieu de travail « formel » organisé. Ils pourraient avoir une bonne compréhension des principes et des valeurs du mouvement syndical, ce qui est inestimable dans la mise en place d'une organisation syndicale pour la main-d'œuvre informelle.

Mais, il est possible que pour d'autres, leur expérience des syndicats ne soit pas positive. Peut-être penseront-ils que les syndicats n'ont fait preuve d'aucun intérêt pour les travailleurs et travailleuses informels ou sont hostiles ou discriminatoires à leur égard. Peut-être penseront-ils que les syndicats n'ont rien fait pour les aider lorsqu'ils ont été licenciés ou traités injustement dans le passé.

**Il pourrait être nécessaire d'évoquer les principes syndicaux les plus élémentaires, d'avancer l'argument que les droits et les moyens de subsistance de la main-d'œuvre sont mieux défendus par une action collective plutôt que par un combat individuel et la concurrence entre travailleurs.**

### **Transparence et responsabilité**

Veillez à créer un sentiment identitaire et d'autodétermination chez les travailleuses et les travailleurs informels et précaires au sein d'organisations syndicales plus vastes dans lesquelles ils sont probablement une minorité.

La maîtrise des compétences de base de l'organisation démocratique (présidence, enregistrement des décisions, tenue des comptes, compte-rendu des négociations, etc.) n'est pas forcément acquise.

### **L'importance des cotisations !**

De nombreux travailleurs informels des transports gagnent peu et de façon irrégulière, et sont vulnérables aux chocs économiques externes. C'est souvent pour cela que certains syndicats n'essaient pas de recueillir de cotisations de ces travailleuses et travailleurs. Cela explique également que certaines fédérations n'exigent pas de cotisations de leurs organisations affiliées qui sont entièrement dépendantes du soutien

financier des organisations bailleuses de fonds.

La plupart des syndicats reconnaissent que les cotisations sont indispensables même si elles sont petites. Leur collecte régulière et la comptabilité des recettes et des dépenses aident à lier les membres et les dirigeants, et à responsabiliser la direction. Si l'on accorde l'attention suffisante à la collecte des cotisations des membres et même si le montant total récolté est relativement faible, cela devrait au moins permettre à l'organisation de fonctionner pendant les périodes où les financements externes se font plus rares – bien que cela ne couvre probablement pas le personnel rémunéré ni les bureaux.

### **Les dangers d'un financement externe**

De nombreuses organisations ne survivent pas parce que les niveaux et les conditions des financements extérieurs sont mal adaptés.

Dans bien des cas, les travailleurs informels des transports vivent constamment à la limite de l'indigence, obligés de survivre au jour le jour. Ils sont très sensibles aux crises économiques, aux hausses des prix du carburant, aux catastrophes naturelles, etc. Ou aux crises personnelles comme un accident, des ennuis mécaniques ou les harcèlements policiers.

L'accès à un financement, même à de relativement petites sommes, peut changer la vie. Une première question fréquente à l'idée d'adhérer à un syndicat est « Qu'est-ce que je gagne en retour ? », impliquant souvent une idée de gains financiers.

Étant donné que la grande majorité des travailleuses et des travailleurs informels sont pauvres, il est extrêmement difficile de faire tourner une organisation uniquement sur la base de cotisations et de recettes propres. Sans accès à un financement extérieur, il est alors difficile de s'offrir les infrastructures de base d'une organisation auxquels des syndicats et des associations de personnes mieux payés peuvent prétendre, comme des bureaux, des ordinateurs et des téléphones, sans même parler de personnel rémunéré.

Pourtant, il existe plus d'exemples d'organisations de travailleurs anéanties par l'argent que par les personnes à qui elles portaient secours. Un financement externe, même modeste, peut engendrer de la concurrence et des divisions entre dirigeants, et des luttes pour contrôler les ressources. L'argent attire l'attention d'autres, individus comme organisations, peut-être moins honnêtes et scrupuleux. Il peut aussi engendrer de très fortes tensions sur la direction élue pour

qu'elle veille à ce qu'il soit correctement géré et utilisé dans le but qui était le sien.

Un financement externe peut aussi affaiblir l'indépendance de l'organisation. Dès que cet apport extérieur permet à l'organisation d'engager du personnel, de louer des bureaux, de mener de l'éducation professionnelle et des programmes de syndicalisation, etc., une pression se fait ressentir pour que l'argent continue d'être versé. Il est alors difficile de revenir à une organisation plus modeste, comptant sur les efforts bénévoles de la part des membres et des dirigeants élus non rémunérés, une fois que la source de financement se tarit.

Quand cela se produit et que les conditions contractuelles deviennent plus exigeantes, il existe un danger que les politiques et les programmes du syndicat correspondent moins aux besoins exprimés démocratiquement par les membres et qu'ils s'alignent davantage sur les organisations bailleuses de fonds.

## POUR ALLER PLUS LOIN

Dave Spooner, *Precarious labour and decent work in the transport industry: ITF baseline study report*, ITF, 2013.

OIT-ACTRAV, *From precarious work to decent work. Policies and regulations to combat precarious employment*, ILO, 2011.

[www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_dialogue/---actrav/documents/meetingdocument/wcms\\_164286.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---actrav/documents/meetingdocument/wcms_164286.pdf)

Chris Bonner & Dave Spooner, *The only school we have: learning from organizing experiences across the informal economy*, WIEGO 2012.

[www.inclusivecities.org/wp-content/uploads/2012/07/Bonner-Spooner\\_The\\_Only\\_School\\_We\\_Have.pdf](http://www.inclusivecities.org/wp-content/uploads/2012/07/Bonner-Spooner_The_Only_School_We_Have.pdf)

Chris Bonner, *Organising in the informal economy: resource books for organisers*, StreetNet International & WIEGO:

[www.inclusivecities.org/organizing/building-organizations](http://www.inclusivecities.org/organizing/building-organizations)



## L'organisation syndicale des travailleurs et travailleuses précaires des transports

Partout dans le monde, le nombre de travailleuses et de travailleurs informels et précaires du secteur des transports augmente.

De nombreux syndicats organisent cette catégorie de travailleurs et adaptent leurs stratégies de syndicalisation.

Les travailleurs informels et précaires peuvent s'organiser eux-mêmes et les syndicats peuvent être représentatifs de tous les travailleurs et toutes les travailleuses des transports.

**Cette brochure peut vous aider.**



Disponible en arabe, anglais, français, allemand et espagnol :

[www.itfglobal.org/education/precarious.cfm/languageID/3](http://www.itfglobal.org/education/precarious.cfm/languageID/3)



Disponible en arabe, anglais, français, allemand, espagnol, portugais et turc :

[www.itfglobal.org/education/organising-manual.cfm/languageID/3](http://www.itfglobal.org/education/organising-manual.cfm/languageID/3)

## Fédération internationale des ouvriers du transport

49-60 Borough Road, Londres SE1 1DR, Royaume-Uni

Tél. : +44 (0)20 7403 2733

Fax : +44 (0)20 7357 7871

Email : [mail@itf.org.uk](mailto:mail@itf.org.uk)



[www.itfglobal.org/youngworkers](http://www.itfglobal.org/youngworkers)



[www.facebook.com/ITFglobal](http://www.facebook.com/ITFglobal)



[@itfglobalunion](https://twitter.com/itfglobalunion)