

LE TRANSPORT INFORMEL DE PASSAGERS AU-DELÀ DU COVID-19

GUIDE SYNDICAL POUR
UNE FORMALISATION INITIÉE
PAR LES TRAVAILLEURS



NOS
TRANSPORTS
PUBLICS

SOMMAIRE

Introduction	3
Quel a été l'impact du Covid-19 sur les travailleurs des transports informels ?	4
Quel a été l'impact du Covid-19 sur l'industrie des transports informels ?	5
Quelles mesures ont été mises en place pour soutenir les travailleurs des transports informels ? 6	
Travailleurs des transports publics	6
Jeunes travailleuses et travailleurs	6
Travailleuses	6
Assainissement	8
Intervention du gouvernement/des employeurs	8
Comment les syndicats ont-ils réagi ?	9
Aide d'urgence	9
Campagnes	10
La réponse des institutions financières internationales	10
Augmentation des prêts	10
« Reconstruire en mieux » ?	11
Répondre à la crise et au-delà : quels sont les défis et les opportunités ?	11
Le Covid-19 révèle au grand jour un système défaillant	11
Propriété de voitures particulières	12
Une opportunité de formalisation initiée par les travailleurs	12
La Banque mondiale.....	13
Les gouvernements adoptent une « thérapie de choc »	14
Quelles sont les réformes proposées ?	15
Nouvelles institutions de transport	15
Renouvellement des flottes	15
Transition vers le paiement sans numéraire.....	17
Formalisation des opérations.....	19
Réglementation des motos-taxis	20
Quelle est notre stratégie ?	21
Une formalisation initiée par les travailleurs	21
Quelles sont nos priorités ?	23
Assurer le droit à la négociation collective	23
Comprendre l'économie du transport informel	24
Une réforme par la base.....	25
Ressources complémentaires	27

INTRODUCTION

CONTEXTE

Du point de vue économique et sanitaire, le Covid-19 a déjà eu des répercussions considérables sur la vie de millions de travailleuses et travailleurs des transports informels, et la crise montre peu de signes d'essoufflement.

En l'absence de dispositifs de protection du revenu ou de systèmes de protection sociale, les travailleurs informels des pays du Sud ont été particulièrement touchés.

Comme dans toute crise, les travailleurs les plus durement touchés sont aussi les plus vulnérables. Les femmes, en particulier, ont été affectées de manière disproportionnée en raison de leur surreprésentation dans les emplois les plus précaires et les plus exposés, tandis que les jeunes, dont l'emploi dépend fortement de l'économie informelle, se retrouvent confrontés à un avenir incertain.

Les travailleurs des transports informels ont été contraints à affronter l'insoluble dilemme entre travailler dans des conditions dangereuses ou perdre leurs revenus, tandis que l'industrie elle-même est au bord de la faillite en raison de la forte baisse de la demande. Dans le même temps, la pandémie a mis en lumière le rôle crucial joué par les travailleurs des transports informels qui fournissent la majorité des services de transport urbain dans de nombreuses villes du monde.



Travailleuse des matatus à Nairobi

DÉFIS ET OPPORTUNITÉS

À court terme, les travailleuses et travailleurs des transports informels, et les syndicats, doivent relever le défi de protéger à la fois leur santé et leurs moyens de subsistance.

À moyen et à long terme, notre défi sera de nous assurer que la réforme et la formalisation de notre secteur, dont le besoin urgent aura malheureusement été rendu évident à travers la crise, impliquent et sont guidées par celles et ceux qui le connaissent le mieux, c'est-à-dire nous – les travailleurs des transports informels.

Face à ces défis de taille, reconnaissons néanmoins l'opportunité ici offerte aux syndicats de mobiliser les travailleurs des transports informels dans le cadre d'une campagne visant à :

- assurer une transition juste pour les travailleurs informels, à travers **une formalisation initiée par les travailleurs**
- développer **des systèmes de transport public de qualité** proposant des services abordables aux passagers et un travail décent aux travailleurs des transports
- faire en sorte que « **le monde d'après soit celui de l'égalité** », un monde qui protège les droits des travailleuses et concrétise l'égalité entre hommes et femmes dans l'industrie des transports

Alors que les gouvernements et les organisations internationales parlent de « reconstruire en mieux » après le Covid-19, il est clair que dans de nombreux cas, rien d'autre n'est envisagé que de revenir aux politiques fatiguées et inefficaces de privatisation et d'austérité, en ignorant le point de vue et les intérêts des travailleurs.

Pour les travailleuses, cela signifie qu'elles seront à nouveau surreprésentées dans les emplois précaires, sous-représentées dans les fonctions de direction et de prise de décision, exposées de manière inacceptable à des violences au travail et au domicile, sans parler de l'ignominie des installations sanitaires.

Nous savons qu'un retour à la « normalité d'avant » n'est pas envisageable. C'est pourquoi ce guide a vocation à aider les syndicats à répondre aux défis immédiats posés par la pandémie et à lancer de nouvelles campagnes en vue de façonner de manière positive les transports urbains, dans l'intérêt des travailleurs, des passagers et des communautés, au-delà de la crise.

QUEL A ÉTÉ L'IMPACT DU COVID-19 SUR LES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS INFORMELS ?

La pandémie de Covid-19 a eu des effets dévastateurs sur des millions de travailleuses et travailleurs des transports informels, partout dans le monde. Nombreux sont les pays où les transports publics ont effectivement été mis à l'arrêt, laissant les travailleurs sans revenu ou presque. L'Organisation internationale du Travail (OIT) estime que le premier mois de la crise a abouti à une baisse des revenus des travailleurs informels de 60 % à l'échelle mondiale. En Afrique et en Amérique latine, où les conséquences économiques des mesures de confinement et autres fermetures ont été particulièrement importantes, l'OIT a estimé des pertes de revenu à hauteur de 81 %¹.

“ VOUS VOUS RENDEZ COMPTE QUE DANS L'ÉCONOMIE INFORMELLE AU KENYA – ET DANS DE NOMBREUSES RÉGIONS D'AFRIQUE DE L'EST – ILS VIVENT AU JOUR LE JOUR... ET NE DISPOSENT D'AUCUN MOYEN DE SUBSISTANCE EN RAISON DES RESTRICTIONS DE MOUVEMENTS – LES MOYENS DE SUBSISTANCE ONT ÉTÉ DÉTRUITS, ET À LA FIN DE LA JOURNÉE, ILS N'ONT RIEN À MANGER. »

Dan Mihadi, Secrétaire général, Transport and Allied Workers' Union, Kenya

Dans les pays où les services de transport ont repris, les équipages des véhicules, qui sont en contact avec le public, sont particulièrement exposés à l'infection. Ces risques sont souvent accentués en cas d'inadéquation des normes en matière de santé et de sécurité et d'accès limité à un équipement de protection individuelle (EPI).

La majorité des travailleurs des transports informels n'ont pas accès aux dispositifs de protection du revenu, et se trouvent donc confrontés à l'insoluble dilemme entre travailler dans des conditions dangereuses ou perdre la totalité de leurs revenus. Ainsi que le fait observer l'OIT :

“ POUR BEAUCOUP DE TRAVAILLEURS DE L'ÉCONOMIE INFORMELLE, LE CHOIX ENTRE MOURIR DE FAIM ET MOURIR DU VIRUS EST BIEN RÉEL. »

OIT. 2020. Note de synthèse : La crise du Covid-19 et l'économie informelle, p. 1

Comme dans toute crise, les travailleurs les plus durement touchés sont aussi les plus vulnérables et les femmes, en particulier, en tant que travailleurs les plus précaires et les plus exposés, sont sévèrement touchées par la pandémie. Elles assument également le fardeau supplémentaire des charges familiales non rémunérées, qui inclut souvent de devoir fournir de la nourriture à leur famille, alors même qu'elles ne perçoivent aucun revenu.

“ LES TRAVAILLEURS INFORMELS ONT PLUS PEUR DE MOURIR DE FAIM QUE DE CONTRACTER LA MALADIE. LES FEMMES ONT LA CHARGE SUPPLÉMENTAIRE DE DEVOIR RAMENER DE QUOI MANGER ET ELLES MANGENT EN DERNIER, APRÈS LEUR MARI ET LEURS ENFANTS. ET QUAND LA NOURRITURE EST LIMITÉE, IL SE PEUT MÊME QU'ELLES SE PRIVENT DE MANGER. »

Geeta, Intervenante auprès des femmes, NETWON, Népal

Les jeunes travailleurs (15-24 ans) sont eux aussi particulièrement vulnérables, étant donné qu'ils évoluent souvent dans l'économie informelle. L'OIT signale que l'économie informelle emploie 84,4 % des jeunes travailleurs dans les pays en développement, une proportion qui atteint 94,9 % en Afrique².

“ SUITE À LA SUSPENSION, PAR LE GOUVERNEMENT PHILIPPIN, DE L'EXPLOITATION DES JEEPNEYS PUBLICS DANS LE PAYS, DE JEUNES TRAVAILLEURS DU SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS ONT PERDU LEUR SOURCE DE REVENU. LES JEUNES TRAVAILLEURS DE NOTRE SECTEUR ONT ÉTÉ PARTICULIÈREMENT TOUCHÉS CAR LA PLUPART D'ENTRE EUX DÉPENDAIENT DU REVENU JOURNALIER GÉNÉRÉ GRÂCE AUX JEEPNEYS POUR SUBVENIR AUX BESOINS DE LEUR FAMILLE. »

Giovanni, Coordinateur national des jeunes, NCTU, Philippines

¹ OIT (2020d : 1-2)

² OIT (2018 : 25)

QUEL A ÉTÉ L'IMPACT DU COVID-19 SUR L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS INFORMELS ?

L'industrie des transports publics doit faire face à une diminution significative du nombre de passagers pour assurer la distanciation physique, entraînant une baisse radicale des recettes tarifaires. La demande des passagers a elle aussi reculé et devrait rester inférieure aux niveaux d'avant la pandémie pour les mois à venir.

Totalement dépendant des recettes générées grâce à la vente des titres de transport, le secteur des transports informels subit de plein fouet les répercussions catastrophiques du Covid-19, nombre d'opérateurs étant déjà au bord de la faillite. Pourtant, les travailleurs des transports informels sont davantage touchés que les propriétaires de véhicules eux-mêmes :

“ LE COVID-19 A EXACÉRÉ LA VULNÉRABILITÉ DES TRAVAILLEURS DU SECTEUR DES TRANSPORTS, EN PARTICULIER LES CONDUCTEURS DE MINIBUS ET LES RECEVEURS QUI ÉVOLUENT SUR LE CIRCUIT DU TRANSPORT PARALLÈLE. EN GÉNÉRAL, LES PROPRIÉTAIRES DE MINIBUS INFORMELS N'ABSORBENT PAS LES RISQUES LIÉS À LA DEMANDE ET N'ONT PAS DE COÛTS FIXES IMPORTANTS. LES RISQUES D'EFFONDREMENT DE LA DEMANDE

DE TRANSPORT PÈSENT SOUVENT SUR LES CONDUCTEURS DE MINIBUS ET LES RECEVEURS. »

Banque mondiale/Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP). 2020.

Mobilité urbaine et Covid-19 en Afrique, p. 4

En Afrique du Sud, les propriétaires ont forcé le gouvernement à revenir sur les exigences en matière de distance sécuritaire afin de pouvoir continuer à générer un profit de l'exploitation de leurs véhicules. Alors qu'ils n'étaient à l'origine autorisés à transporter que 50 % de passagers à bord de leurs véhicules, au début de la crise du Covid-19, le taux d'occupation des minibus est à présent de 100 % et de 70 % pour les taxis longue distance.³

Ce revirement de situation met en danger la vie des travailleurs mais aussi des passagers à bord de ces moyens de transport. Il montre qu'une fois de plus, dans le secteur des transports informels, le poids du risque repose sur les travailleurs – tant pour ce qui est de leurs moyens de subsistance que de leur santé.

Le plus ironique, dans tout cela, est le fait que l'industrie informelle des transports, et ce dans de nombreux pays, se trouve actuellement au bord de la faillite et ses travailleurs confrontés à l'éventualité du chômage, alors même que le rôle vital de l'industrie et de ses effectifs afin de maintenir le dynamisme des villes et fournir des services à d'autres travailleurs essentiels a rarement été aussi clairement mis en avant.



Conductrice de tempo à Katmandou

³ NALEDI (2020 : 12)

QUELLES MESURES ONT ÉTÉ MISES EN PLACE POUR SOUTENIR LES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS INFORMELS ?

Compte tenu des effets dévastateurs du Covid-19 sur les travailleurs des transports informels, les gouvernements, tout autant que les employeurs, se doivent de prendre des mesures immédiates.

TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS PUBLICS

Faisant écho aux appels de ses syndicats affiliés, y compris les syndicats représentant les travailleurs informels, l'ITF a publié une **Charte mondiale de revendications pour protéger les travailleuses et travailleurs des transports publics du Covid-19**⁴, indépendamment de leur profession et de leur statut d'emploi, qui inclut les travailleurs informels et migrants.

La charte réclame avec effet immédiat, pour les travailleuses et travailleurs des transports publics :

- Équipements de protection individuelle adéquats
- Conditions de travail réduisant les risques de contamination et permettant la distanciation sociale
- Mesures de santé protégeant les personnes vulnérables et malades
- Reconnaissance du rôle clé des travailleuses et travailleurs des transports publics
- Informations et rapports réguliers sur les risques au travail et la santé du personnel
- Droits syndicaux

JEUNES TRAVAILLEURS

Faisant écho aux revendications de l'ITF à l'échelle mondiale, les jeunes travailleurs de l'ITF ont appelé à une intervention urgente qui réponde aux besoins des jeunes travailleurs des transports. Ils ont mis en évidence les répercussions économiques sévères de la pandémie sur cette catégorie de travailleurs et ont appelé à **la participation active de ces derniers dans le cadre des processus décisionnels** relatifs à l'intervention déployée face à la pandémie, mais aussi dans l'après-Covid-19.⁵

4 ITF. 2020. Protection des travailleurs des transports publics face au Covid-19 (Charte mondiale de revendications)

5 ITF. 2020. Les jeunes travailleuses et travailleurs des transports et le Covid-19

TRAVAILLEUSES

L'ITF a également mis en évidence les répercussions spécifiques et additionnelles du Covid-19 sur les travailleuses des transports, dont la surreprésentation dans les secteurs les plus précaires de l'industrie des transports, conjuguée à l'inégale répartition des charges familiales, telle que la société l'impose, pourrait impliquer un creusement supplémentaire des inégalités existantes entre les sexes dans le sillage de la pandémie. L'ITF a publié un ensemble de **neuf grandes revendications**⁶ à l'intention des employeurs, des gouvernements et des investisseurs au profit des travailleuses des transports dans le cadre de la réponse à la crise du Covid-19 et en vue du redressement :

1. **La présence des femmes dans l'ensemble des organes décisionnels**
2. **La protection des revenus et la protection sociale**
3. **L'accès aux installations sanitaires et la mise à disposition d'EPI appropriés**
4. **Un travail stable**
5. **Le soin aux personnes avant les profits**
6. **L'éradication de la violence et du harcèlement à l'égard des femmes**
7. **Les nouvelles technologies au profit des travailleuses**
8. **Des évaluations des effets sexospécifiques**
9. **Une relance économique intégrant la dimension de genre**



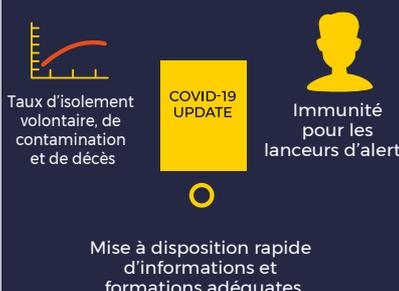
ACCÈS AUX INSTALLATIONS SANITAIRES ET MISE À DISPOSITION D'EPI APPROPRIÉS

#MondedAprèsÉgalité

6 ITF. 2020. Droits des travailleuses des transports et Covid-19

PROTÉGER LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS PUBLICS DU COVID-19

#WEAREITF #OURPUBLICTRANSPORT

 <p>Masques et gants</p> <p>Gel hydro-alcoolique</p> <p>Équipements de protection</p> <h2>1.</h2> <p>Équipements de protection individuelle adéquats et appropriés</p>	 <p>Tests de dépistage du Covid-19 gratuits</p> <p>Nettoyage régulier des véhicules</p> <p>Pas de paiement en espèces</p> <p>Règles de distanciation pour les passagers et le conducteur</p> <h2>2.</h2> <p>Conditions de travail réduisant les risques de contamination et permettant la distanciation sociale</p>	 <p>Protection des salaires et de l'emploi</p> <p>Congé rémunéré et indemnisation</p> <p>Couverture santé, y compris santé mentale</p> <h2>3.</h2> <p>Mesures de santé protégeant les personnes vulnérables et malades</p>
 <p>Travailleurs-clés</p> <p>Revalorisation des revenus ou de la prime de risque</p> <p>Indemnisation en cas de décès ou de blessure ou de maladie</p> <h2>4.</h2> <p>Reconnaissance du rôle clé des travailleuses et travailleurs des transports publics</p>	 <p>Taux d'isolement volontaire, de contamination et de décès</p> <p>COVID-19 UPDATE</p> <p>Immunité pour les lanceurs d'alerte</p> <p>Mise à disposition rapide d'informations et formations adéquates</p> <h2>5.</h2> <p>Informations et rapports réguliers sur les risques au travail et la santé du personnel</p>	 <p>Consultation et participation à toutes les mesures liées à la santé et la sécurité</p> <p>Représentation de l'ensemble des travailleuses et travailleurs</p> <h2>6.</h2> <p>Droits syndicaux</p>

Les travailleuses et travailleurs des transports publics doivent être protégés de façon adéquate pour pouvoir continuer à assurer leur mission essentielle. Personne ne devrait avoir à s'exposer à des menaces démesurées ou risquer sa vie au travail. Ces revendications doivent s'appliquer à l'ensemble des travailleuses et travailleurs des transports publics, indépendamment de leur poste, statut d'emploi, sexe, ethnicité, race ou statut migratoire.



ASSAINISSEMENT

La propagation du Covid-19 exige une action urgente et immédiate en matière **d'assainissement**. Le droit humain fondamental que constitue un environnement de travail sûr et sain, avec des temps de repos adéquats, des installations sanitaires et une sécurité individuelle, est refusé à des millions de travailleurs informels dans le secteur des transports.

En matière de santé et de sécurité, le besoin d'accéder à des installations sanitaires appropriées, sécurisées, sûres et propres est une source de préoccupation particulière pour les travailleuses. Il convient d'aborder de toute urgence la question du manque d'accès à ces installations, dès lors que ce problème fait également barrage à l'emploi des femmes dans le secteur.

Afin d'accompagner les syndicats dans leur lutte en faveur de l'accès des femmes à des installations sanitaires appropriées dans le contexte de la pandémie de Covid-19, l'ITF a élaboré des directives à l'intention des négociateurs syndicaux⁷, sur la base des principes consacrés dans la Charte de l'ITF pour le droit des travailleuses et travailleurs des transports à l'assainissement : Le droit aux toilettes est un droit humain ! Une boîte à outils destinée à aider les syndicats à mettre en œuvre la charte sera bientôt disponible.

INTERVENTION DU GOUVERNEMENT/DES EMPLOYEURS

Les affiliés de l'ITF en Afrique ont signalé des écarts entre les villes pour ce qui est de la mise en œuvre de mesures de protection contre le Covid-19 dans les transports en commun.

Tandis que la plupart des villes ont instauré l'obligation du port du masque dans les services de transport parallèle, les autres mesures préventives vont de la limitation du nombre maximum de passagers par minibus ou taxi partagé au nettoyage des arrêts de bus et des véhicules, en passant par l'obligation de désinfection des mains avant de monter à bord.

Dans certaines villes, les syndicats et les associations ont pu solliciter une aide financière d'urgence en faveur des travailleurs des transports informels. Au Ghana, par exemple, les autorités de Kumasi mettent en place des fonds par l'intermédiaire du gouvernement national, sous

forme de plans de relance destinés à soutenir les associations professionnelles et liées au transport.

Les autorités de nombreuses villes, comme Dakar (Sénégal), Abidjan (Côte d'Ivoire), Addis-Abeba (Éthiopie) et Lusaka (Zambie), proposent une compensation financière pour soutenir le secteur formel des autobus ou les sociétés publiques de transport en commun. À Harare, au Zimbabwe, des appels se sont élevés en faveur d'une aide directe alors que la pandémie continue de sévir, à travers par exemple la prolongation de la validité des licences et des permis et une prorogation du délai d'exécution des peines d'amende pour infraction au code de la route.

Bien que les gouvernements soient nombreux à prendre au moins certaines mesures en vue de soutenir temporairement les travailleurs des transports informels, il est clair que peu de pays répondront pleinement aux revendications de l'ITF. Du fait de ces lacunes en matière de protection et de soutien adéquats des transports informels, plusieurs milliers de travailleurs tomberont malades sans qu'il leur soit possible d'accéder aisément à des soins, et ils seront plus nombreux encore à sombrer dans la pauvreté.

Il apparaît en outre de façon évidente que très peu de villes – sinon aucune – disposent d'une stratégie ou de mesures claires concernant la reprise des transports urbains au sortir de la crise. Les interventions ont surtout porté sur des mesures à court terme aux fins d'assurer la sécurité des transports, et non sur les possibilités à moyen et à long terme d'assurer la relance des transports publics.

“ BIEN QUE LA CAPACITÉ À MAINTENIR LES SERVICES DE TRANSPORT ESSENTIELS QUI PERMETTENT À DES MILLIONS DE PERSONNES DE REJOINDRE LEUR EMPLOI SOIT MENACÉE ET QUE LES MOYENS DE SUBSISTANCE DE MILLIERS DE TRAVAILLEURS DU SECTEUR DES TRANSPORTS SOIENT EN DANGER, LA PLUPART DES GOUVERNEMENTS AFRICAINS N'ONT PAS ENCORE MOBILISÉ ET SAUVÉ LE SECTEUR. »

Banque mondiale/SSATP. 2020. Mobilité urbaine et Covid-19 en Afrique, p. 5

⁷ ITF. 2020. Covid-19 et accès aux installations sanitaires pour les travailleuses et travailleurs des transports



Aide d'urgence apportée par NETWON au Népal

Pour les syndicats, l'incapacité des gouvernements à relever les défis à court et à long terme auxquels se heurte l'industrie des transports publics est un enjeu de premier plan. Les syndicats qui comptent des membres dans l'économie informelle des transports ou des alliances avec des associations de l'économie informelle sont les mieux placés pour créer et animer des plateformes de négociation avec les autorités et, le cas échéant, jouer un rôle actif dans le transfert des subventions directement auprès de la main-d'œuvre.

Dans certaines villes, les syndicats et les associations redécouvrent deux des fonctions les plus fondamentales du mouvement ouvrier : l'aide mutuelle et le soutien coopératif entre travailleurs en temps de crise, qui furent d'ailleurs dans bien des cas à l'origine du mouvement syndical.

Lorsque l'État est incapable de, ou peu enclin à fournir une protection sociale de base aux travailleurs, ces derniers doivent eux-mêmes s'organiser par le biais de l'entraide, à l'instar des coopératives d'épargne et de crédit (SACCO), des fonds sociaux volontaires soutenus par les syndicats ou des groupes informels d'entraide.

COMMENT LES SYNDICATS ONT-ILS RÉAGI ?

AIDE D'URGENCE

Nombreux sont les pays où tous les transports en commun ont été mis à l'arrêt, exposant les travailleurs à d'énormes difficultés en raison de pénuries alimentaires. Devant le soutien inexistant de certains gouvernements, les syndicats et les associations de travailleurs se sont mobilisés pour apporter une aide d'urgence immédiate.

Au **Népal**, par exemple, l'**Association nationale des travailleurs des transports (NETWON)** a mobilisé son réseau de sections syndicales pour distribuer de la nourriture à ses membres à travers tout le pays, elle a distribué des EPI et négocié avec les employeurs afin de proposer des tests de dépistage gratuit du Covid sur certains lieux de travail. Une section de NETWON située non loin de la frontière avec l'Inde a apporté une aide alimentaire à des travailleurs migrants indiens bloqués.

Au **Kenya**, le **syndicat Public Transport Operators Union (PUTON)** a aidé les conducteurs au moyen de prêts en espèces et en supportant les frais d'hospitalisation grâce à son fonds de protection sociale, auquel ses membres contribuaient régulièrement.

Le National Union of Seafarers Sri Lanka (NUSS) a distribué des kits de ration alimentaire à plus de 100 chauffeurs de pousse-pousse et de taxi employés par des plateformes.

CAMPAGNES

De nombreux syndicats sont également descendus dans la rue pour mobiliser de l'aide en faveur des travailleurs informels.

Le syndicat des transports de **Colombie SNTT** a mené une importante mobilisation dans les rues de Bogota, exigeant que les plus de 4 000 autobus informels (*busetas* et *colectivos*) soient autorisés à poursuivre leurs opérations. Le syndicat soupçonnait fortement les autorités de profiter de la pandémie pour mettre fin au système traditionnel d'autobus de la ville et établir un monopole au profit du réseau de bus à haut niveau de service (BRT) Transmilenio.

La **Confédération syndicale nationale des travailleurs des transports (NCTU)** aux **Philippines** a exigé du gouvernement un revenu minimum pendant la durée du confinement, alors que plus d'un million de conducteurs et d'opérateurs informels de jeepneys, d'autobus, de taxis et de tricycles étaient confrontés à des difficultés.

À Dakar, au **Sénégal**, les travailleurs des transports informels ont fait grève afin de protester contre les mesures gouvernementales visant à réduire le nombre de passagers dans les véhicules. Ils ont exigé une baisse des prix du carburant et du montant des objectifs acquittés aux propriétaires [voir p. 11].

En **Inde**, où tous les services de taxi, y compris ceux opérant via des plateformes, ont été suspendus, l'**Indian Federation of App-based Transport Workers (IFAT)** a appuyé avec succès auprès du gouvernement un moratoire sur les remboursements de crédits des chauffeurs de taxi employés via les plateformes Ola et Uber.

Dans un élan de solidarité, les **syndicats indiens des chemins de fer AIRF et NFIR** ont mis à disposition des chauffeurs affiliés à l'**IFAT** des kits de rations alimentaires et des transferts de fonds afin de les soutenir durant cette période.

LA RÉPONSE DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES INTERNATIONALES

AUGMENTATION DES PRÊTS

Tandis que les pays riches consacrent des sommes sans précédent en faveur de mesures visant à protéger les revenus des travailleurs et à soutenir leur économie, la marge de manœuvre est limitée pour nombre de pays du Sud, qui ne disposent pas du même niveau de ressources financières.

Des institutions comme la Banque mondiale et le FMI ont augmenté le financement disponible au profit des pays confrontés au Covid-19.

En mars 2020, le Groupe de la Banque mondiale a annoncé une enveloppe de financement accéléré portée à 14 milliards de dollars afin d'accompagner les efforts déployés par les entreprises et les pays face à la crise, ainsi que la mobilisation d'une enveloppe de 160 milliards au cours des 15 prochains mois. Le FMI a augmenté ses prêts et assoupli les restrictions relatives à la limite d'emprunt des pays.

Sans contester le besoin urgent de crédits, on ne doit pas oublier que nombre des facteurs à l'origine d'une telle vulnérabilité des pays face à la pandémie, y compris les systèmes de santé cruellement sous-financés et l'absence générale de protection sociale, découlent au moins partiellement des réformes politiques néolibérales imposées par la Banque mondiale et le FMI eux-mêmes aux pays au cours des dernières décennies, ainsi que de l'endettement à outrance des pays pauvres envers les créanciers internationaux.

Historiquement, la Banque mondiale s'est aussi toujours opposée aux investissements publics dans les transports urbains et a toujours défendu l'idée d'un système de transport informel – en dépit de la médiocrité et de la dangerosité des conditions de travail qui lui sont associées – avant de reporter son enthousiasme sur des projets d'infrastructure privatisés tels que le BRT au début des années 2000.

« RECONSTRUIRE EN MIEUX » ?

Comme beaucoup d'autres, la Banque mondiale affirme qu'elle « reconstruira en mieux » après la pandémie.

Pourtant, plutôt que de soutenir les interventions du secteur public face à la crise, la majeure partie des mesures d'urgence de la Banque mondiale profite au secteur privé et près de la moitié des entreprises bénéficiaires « sont majoritairement détenues par des multinationales ou sont elles-mêmes des groupes internationaux »⁸.

Une analyse des prêts accordés par le FMI et la Banque mondiale durant la crise du Covid-19 révèle une persistance en faveur des politiques d'austérité et de privatisation fatiguées et inefficaces qui, depuis toujours, portent atteinte aux moyens de subsistance des travailleurs et à l'égalité de genre.

Aux côtés des autres syndicats mondiaux, l'ITF a appelé à une refonte radicale des prêts des IFI et elle a exhorté le FMI et la Banque mondiale à « soutenir la reprise par l'investissement public dans des emplois de qualité et non par de nouvelles mesures d'austérité pernicieuses ».

“ LE SOUTIEN D'URGENCE DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES INTERNATIONALES (IFI) A JOUÉ UN RÔLE IMPORTANT POUR RÉPONDRE AUX BESOINS SANITAIRES, AUX PERTES MASSIVES D'EMPLOI ET À LA PAUVRETÉ CROISSANTE. CEPENDANT, IL EST ALARMANT DE CONSTATER QUE POUR LE MOYEN TERME, LE FONDS MONÉTAIRE INTERNATIONAL (FMI) RECOMMANDE LES MÊMES POLITIQUES D'AUSTÉRITÉ QUI ONT ÉTÉ À L'ORIGINE DES VULNÉRABILITÉS AUJOURD'HUI EXACÉRBIÉES PAR LA PANDÉMIE. »

CSI. 2020. Déclaration du Groupement Global Unions à l'occasion des réunions annuelles du FMI et de la Banque mondiale

RÉPONDRE À LA CRISE ET AU-DELÀ : QUELS SONT LES DÉFIS ET LES OPPORTUNITÉS ?

LE COVID-19 RÉVÈLE AU GRAND JOUR UN SYSTÈME DÉFAILLANT

“ LA CRISE DU COVID-19 A RAPPELÉ COMBIEN LES MILLIONS DE TRAVAILLEURS QUI TIRENT LEURS MOYENS DE SUBSISTANCE DE L'ÉCONOMIE INFORMELLE SONT VULNÉRABLES, ET COMBIEN IL EST CAPITAL QUE LA TRANSITION VERS L'ÉCONOMIE FORMELLE DEVIENNE UN DOMAINE D'ACTION PRIORITAIRE DES POLITIQUES PUBLIQUES. »

OIT. 2020. Note de synthèse : La crise du Covid-19 et l'économie informelle, p. 10

La crise du Covid-19 a mis en lumière l'extrême vulnérabilité et précarité des travailleurs de l'économie informelle et le nombre considérable de personnes qui dépendent du travail informel pour assurer leur subsistance. Elle a également aggravé les schémas d'exploitation existants et exacerbé les inégalités économiques et entre les sexes.

Les problèmes liés au transport informel de passagers sont bien connus : offre excédentaire et mauvais entretien des véhicules, embouteillages chroniques, pollution, services aux passagers déficients, violence et corruption. Les travailleurs des transports informels travaillent de longues heures durant, dans des conditions épouvantables et pour de bas salaires, tandis que les travailleuses occupent souvent les emplois les moins rémunérés et les plus précaires, comme le nettoyage et la vente de nourriture.

L'industrie est régie par le fameux **système d'objectifs**, au titre duquel l'équipage des véhicules, y compris les conducteurs de motos-taxis, doivent verser aux propriétaires des frais de location journaliers ou hebdomadaires fixes (l'objectif) afin de conduire le véhicule. Dans de nombreuses villes, les propriétaires de véhicules jouissent de puissants intérêts, notamment au sein du gouvernement, de la police et de l'armée. Le système d'objectifs implique des heures de travail extrêmement longues, un mode de conduite agressif, des taux d'accidents élevés, des moyens d'existence modestes et particulièrement précaires pour la main-d'œuvre et un service de piètre qualité pour les passagers.

⁸ Voir Dimakou et al. 2020.

Le secteur est aussi une source majeure d'émissions de carbone. La menace que constitue l'urgence climatique accroît par conséquent la pression sur les gouvernements afin qu'ils se décident radicalement à retirer de la circulation des centaines de milliers de véhicules vétustes, mal entretenus et polluants.

En dépit des problèmes associés à l'industrie des transports informels, dans les villes où l'emploi formel est rare, les services de transport informels fournissent des emplois indispensables à des millions de travailleurs dans les pays du Sud et un moyen de transport souple et bon marché pour les millions de passagers qui dépendent de ces services.

PROPRIÉTÉ DE VOITURES PARTICULIÈRES

L'automobile individuelle est une cause fondamentale de congestion et de dégradation de l'environnement. Les autorités et les médias font souvent porter le blâme aux systèmes de transport informels (comme les minibus et les taxis), mais le principal problème de fond en matière de transport de passagers réside dans l'augmentation spectaculaire de l'accès à la voiture particulière. La pandémie alimente la tendance à la possession de voitures particulières, corollaire de la réduction de capacité dans les transports en commun – pour assurer la distanciation physique – et de la crainte des passagers d'être contaminés.

“ LE NOMBRE D'USAGERS EST EN CHUTE LIBRE, ET CERTAINS OPÉRATEURS ONT DÛ SUSPENDRE LA VENTE DE TICKETS AFIN DE LIMITER LES INTERACTIONS ENTRE LE PERSONNEL ET LES VOYAGEURS. LES COMPAGNIES DE TRANSPORT EN COMMUN, DÉJÀ SOUS-FINANCÉES, VOIENT LEURS RECETTES S'EFFONDRE. MÊME AU SORTIR DU CONFINEMENT, LES POPULATIONS POURRAIENT PRÉFÉRER LA VOITURE INDIVIDUELLE AUX TRANSPORTS PUBLICS POUR DES MOTIFS SANITAIRES. »

Banque mondiale. Journée mondiale de la Terre : y aura-t-il un avant et un après Covid-19 pour la pollution due aux transports ?
22 avril 2020.

La solution logique serait de restreindre la propriété de voitures particulières ou d'interdire leur accès dans les centres-villes, mais peu de gouvernements ou de municipalités sont disposés à prendre le risque politique de s'aliéner les classes moyennes propriétaires de véhicules particuliers, en pleine expansion.

Il s'agit là d'une menace pour tous les travailleurs des transports publics, et pas uniquement pour ceux de l'économie informelle, mais aussi d'une régression pour ce qui est des objectifs de réduction des embouteillages et des émissions.

UNE OPPORTUNITÉ DE FORMALISATION INITIÉE PAR LES TRAVAILLEURS

L'urgence que représente la pandémie donne aux syndicats et aux associations représentant les travailleurs et travailleuses des transports informels l'occasion idéale de faire campagne et de négocier des réformes pratiques, aptes à améliorer la qualité, l'efficacité et la viabilité environnementale du secteur ainsi que les moyens de subsistance et les conditions de travail de la main-d'œuvre.

Il existe en effet une possibilité de **formalisation initiée par les travailleurs** dans le domaine du transport urbain de passagers, qui permettra d'instaurer un transport public de qualité tant pour les passagers que pour les travailleurs et de construire « **un monde d'après qui soit celui de l'égalité** » dans l'industrie des transports elle-même.

La crise a conduit de nombreux responsables municipaux, qui plaident auparavant pour une participation minimale du gouvernement, à opter pour l'intervention de l'État. On reconnaît de plus en plus que les transports publics ne peuvent plus être exclusivement financés grâce à la vente des titres de transport et qu'un investissement public direct est devenu nécessaire.

Les gouvernements et les syndicats reconnaissent donc à l'unanimité la nécessité d'une transformation radicale de l'industrie informelle des transports et de la formalisation de la main-d'œuvre au sein de celle-ci. Pour les syndicats aujourd'hui, l'enjeu est de faire en sorte que ce processus de transformation et de formalisation soit façonné par les travailleurs des transports informels eux-mêmes. Il reflète ainsi le cri de ralliement des travailleurs informels aux quatre coins du globe : « Aucune décision nous concernant ne peut être prise sans nous ! ».

LA BANQUE MONDIALE

La Banque mondiale continue d'exercer une influence considérable sur la politique des transports urbains dans les pays du Sud, à travers ses conseils aux gouvernements et ses conditions de prêt. Toutefois, l'expérience passée montre que les mesures de protection des travailleurs informels sont au mieux d'une importance secondaire dans les projets soutenus par la Banque, et que la privatisation des services de transport public (recommandée par elle) profite rarement aux travailleurs et aux usagers aux revenus modestes.

Néanmoins, il s'agit d'une institution de grande ampleur marquée par des contradictions politiques internes, dont l'action est souvent incohérente. Certains rapports et déclarations parus récemment dans le contexte du Covid-19 fournissent des arguments potentiellement utiles pour les syndicats lors des négociations avec les gouvernements nationaux.

Un rapport de la Banque mondiale publié en août 2020, par exemple, reconnaissait que :

“ UN SOUTIEN RAPIDE ET COMPLET AU SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS DANS LES VILLES AFRICAINES EST ESSENTIEL POUR ÉVITER DES PERTES D'EMPLOIS MASSIVES, PRÉVENIR L'INTERRUPTION DES SERVICES PUBLICS QUI PEUT AGGRAVER L'EXCLUSION SOCIALE DES POPULATIONS VULNÉRABLES ET ÉVITER D'ENTRAVER D'AVANTAGE L'EFFICACITÉ DES VILLES. UNE RÉPONSE RAPIDE CIBLANT LE SECTEUR INFORMEL EST NÉCESSAIRE POUR ÉVITER DES LICENCIEMENTS MASSIFS ET UNE RÉDUCTION POTENTIELLEMENT DRASTIQUE DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC. »

Banque mondiale/SSATP. 2020. Mobilité urbaine et Covid-19 en Afrique, août 2020



Conducteurs de boda-boda à Kampala

Dans ce même rapport, il est demandé « un soutien financier immédiat aux sociétés de transport public, en mettant l'accent sur les opérateurs informels, y compris, mais sans s'y limiter : des subventions aux opérateurs informels individuels par le biais d'associations ou de syndicats dans des conditions spécifiques ; des exonérations de taxes ou de paiement de licences ciblant les opérateurs formels et informels ; des subventions aux opérateurs de transport informels pour compenser les pertes subies en raison de restrictions (c'est-à-dire une capacité de charge limitée) ».

À moyen terme, il y est recommandé aux gouvernements de « consolider, formaliser et structurer le secteur informel afin d'accroître sa résilience », notamment « en mettant en place des filets de sécurité sociale de base pour protéger les travailleurs » et « en regroupant les opérateurs informels en sociétés pour professionnaliser les opérations de transport et renforcer leur résilience ».⁹

LES GOUVERNEMENTS ADOPTENT UNE « THÉRAPIE DE CHOC »

Dans certains cas, il semble que les autorités municipales et les gouvernements profitent des mesures d'urgence liées au Covid pour imposer des réformes majeures permanentes des opérations de transport informelles. Ils se servent de « l'onde de choc » causée par le Covid pour instaurer des changements qui auront une incidence dramatique sur l'emploi et les moyens de subsistance, sans véritablement consulter ou négocier avec les travailleurs.

Les gouvernements utilisent également la législation sur l'état d'urgence pour faire pression sur le droit de manifester durant la pandémie. Ainsi le gouvernement sud-africain a-t-il annoncé l'état de catastrophe nationale en mars 2020, interdisant par là-même l'exercice du droit de se réunir, de manifester et de faire grève physiquement.¹⁰

Les gouvernements qui ont mis en place des interdictions massives concernant les transports informels par autobus ou moto-taxi pourraient être tentés de rendre certaines nouvelles réglementations permanentes. À Kampala, en Ouganda, par exemple, les autorités ont proposé une interdiction totale et permanente des motos-taxis « boda-boda » en centre-ville. Sous la pression de l'Amalgamated Transport and General Workers Union (ATGWU) et de ses associations affiliées représentant les boda-boda, les autorités ont accepté de revoir cette position ainsi que d'autres réformes afin d'impliquer les travailleurs.

On a fait peu de cas de la nécessité d'une « transition juste » vers la formalisation et la durabilité environnementale des transports publics. Les gouvernements nationaux et les pouvoirs publics municipaux continuent d'imposer, par la force et sans consultation, des lois et des règlements drastiques.

Lorsque les autorités sollicitent les points de vue de représentants du secteur informel, ce sont presque toujours des groupes prétendant représenter les propriétaires de véhicules ou les employeurs. Les travailleurs et les syndicats ou associations démocratiquement élus sont rarement représentés.

Certaines des réformes envisagées ou décidées aggraveront les inégalités, en imposant de nouveaux systèmes de transport qui ne profiteront pas à la majorité des travailleurs ou des passagers.

⁹ Banque mondiale/SSATP (2020 : 8)

¹⁰ NALEDI (2020 : 6)

QUELLES SONT LES RÉFORMES PROPOSÉES ?

Les politiques conçues pour réformer les transports publics diffèrent évidemment d'une ville à l'autre, selon les circonstances locales et les considérations politiques, mais on retrouve certaines grandes politiques communes, encouragées par les institutions de prêt.

NOUVELLES INSTITUTIONS DE TRANSPORT

Dans de nombreuses villes, la planification et la réglementation du transport de passagers se répartissent entre de multiples autorités et agences – comme les administrations locales, municipales et régionales, les différents ministères nationaux (routes, transports, administrations locales), les mairies et les services de la présidence, les autorités chargées de délivrer les autorisations et les services de maintien de l'ordre.

De toute évidence, il s'impose de réformer et de coordonner la politique en matière de transports urbains de passagers en vue d'un service public intégré, efficace et durable.

Dans la plupart des cas, les prêteurs comme la Banque mondiale exigent la création d'une agence municipale unique chargée des transports urbains de passagers avant d'accepter de financer des programmes de développement.

Cette situation peut cependant engendrer de nouveaux problèmes, notamment l'absence de contrôle démocratique et des rivalités entre les agences nouvellement créées et les organismes élus.

Si les syndicats peuvent bénéficier d'accords de reconnaissance et de négociation avec le gouvernement, il n'y a aucune garantie qu'ils soient étendus aux nouvelles agences.

Les nouvelles institutions font également preuve, par nature, d'une propension à favoriser les politiques néolibérales, en élargissant le rôle du secteur privé.

“ POUR RÉPONDRE À LA NÉCESSITÉ D'INTÉGRER LES POLITIQUES... IL FAUT CRÉER DES INSTITUTIONS QUI MINIMISENT LES CONFLITS DE COMPÉTENCE ET LES OBSTACLES FONCTIONNELS À L'INTÉGRATION STRATÉGIQUE ET PERMETTENT D'ÉLARGIR LE RÔLE DU SECTEUR PRIVÉ DANS UNE STRATÉGIE INTÉGRÉE. »

Banque mondiale. 2002. Villes en mouvement : La stratégie de transport urbain de la Banque mondiale

RENOUVELLEMENT DES FLOTTES

Dans la plupart des villes des pays du Sud, les transports urbains de passagers se caractérisent essentiellement par de vastes flottes de véhicules vieillissants, énergivores et polluants, pour la plupart des véhicules de seconde main importés depuis des pays riches. Les villes sont exposées à des pressions en vue de les remplacer par des véhicules modernes et plus économes en carburant. La Banque mondiale affirme qu'au Caire, en Égypte, par exemple, le programme de renouvellement du parc de taxis municipaux vieillissant s'est traduit par des économies à hauteur de 317 515 tonnes de gaz à effet de serre entre 2012 et 2018. Mais nul ne conteste que, pour exercer un impact majeur dans de nombreuses villes :

“ LA COMMUNAUTÉ MONDIALE DOIT SOUTENIR L'APPLICATION DE NORMES D'ÉMISSION RAISONNABLES ET LA RÉDUCTION DES VENTES AUX PAYS EN DÉVELOPPEMENT DE VÉHICULES USAGÉS OBSOLÈTES, POLLUANTS ET DANGEREUX EN PROVENANCE DE PAYS DÉVELOPPÉS. »

Banque mondiale. Journée mondiale de la Terre : y aura-t-il un avant et un après Covid-19 pour la pollution due aux transports ? 22 avril 2020.

Les gouvernements sont encouragés à remplacer les flottes de transport public par des **véhicules électriques (e-mobilité)**.

“ FONDAMENTALEMENT, LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE MARQUE UNE TRANSITION RADICALE. C'EST UNE BONNE CHOSE. LA PART DES TRANSPORTS DANS LES ÉMISSIONS MONDIALES CONTINUE D'AUGMENTER ; EN LAISSANT LES CHOSSES SUIVRE LEUR COURS, NOUS NE POURRONS ATTEINDRE LES RÉSULTATS NÉCESSAIRES POUR RÉPONDRE AUX OBJECTIFS DE L'ACCORD DE PARIS. »

Union Internationale des Transports Publics (UITP)/Banque mondiale. Electric Mobility & Development, décembre 2018



Paiement des titres de transport sans espèces à Nairobi

Selon l'UITP et la Banque mondiale, l'introduction des véhicules électriques s'accompagne également de nouvelles possibilités de réforme globale des transports publics. Elle appelle les gouvernements à garantir « la place centrale des transports publics » dans la transition stratégique vers l'électrique et à « s'impliquer largement et de manière proactive et continue avec les différentes parties prenantes ».

Peu de gens contesteront la nécessité de véhicules plus propres et plus efficaces, mais l'investissement de capitaux requis pour ce genre de renouvellement de flotte est hors de portée de la plupart des petits propriétaires – en particulier les propriétaires-conducteurs – du transport informel de passagers. En fait, des études ont montré qu'ils ont à peine de quoi entretenir ou renouveler leurs vieux véhicules d'occasion et encore moins de quoi acheter des véhicules neufs et coûteux.

Les niveaux élevés d'investissement requis dans les programmes non subventionnés de réforme des transports favorisent des acteurs puissants bien dotés en ressources, au détriment des petits propriétaires de véhicules, qu'il s'agisse de particuliers ou de coopératives de travailleurs. Ces acteurs bien pourvus en ressources peuvent ainsi

être des compagnies d'autobus transnationales, ou encore des acteurs nationaux puissants. Mais quels qu'ils soient, le résultat est identique : l'impossibilité pour les petits propriétaires et les travailleurs de participer de manière constructive au système de transport réformé. Ainsi, dans une étude sur la mise en œuvre des systèmes de BRT dans trois villes d'Amérique latine, des universitaires ont constaté que la majorité des opérateurs historiques avaient cédé la place aux nouvelles sociétés de BRT, plutôt que d'être intégrés au sein de celles-ci¹¹.

Il est clair qu'en l'absence de systèmes d'indemnisation substantiels ou de prêts à faible taux pour l'achat de nouveaux véhicules, l'interdiction des importations de véhicules d'occasion ou la mise à la casse obligatoire des vieux véhicules entraînerait l'effondrement de l'industrie du transport informel et la perte de plusieurs milliers d'emplois.

C'est la raison pour laquelle les gouvernements tentent de faire passer des programmes de modernisation de la flotte sans dûment tenir compte des conséquences pour la main-d'œuvre, et se heurtent inévitablement à une résistance.

¹¹ Paget Seekins et al (2015 : 434)

Aux Philippines, par exemple, les syndicats des transports se sont mobilisés contre les projets du gouvernement visant à remplacer les minibus traditionnels à moteur diesel (jeepneys) par des véhicules électriques. Bien que les syndicats ne contestent pas la nécessité d'améliorer la flotte de jeepneys, ils mettent en avant l'incapacité des petits exploitants de jeepneys pour ce qui est d'acquérir de nouveaux véhicules. Ils ont demandé au gouvernement de protéger les moyens d'existence des conducteurs et de proposer des prêts à faible taux aux collectifs et aux coopératives de travailleurs afin de leur permettre d'investir dans la modernisation des véhicules.

TRANSITION VERS LE PAIEMENT SANS NUMÉRAIRE

La pandémie de Covid-19 a accéléré l'introduction du paiement sans numéraire dans le transport de passagers. Outre la nécessité de réduire le risque de propagation de la maladie à travers l'échange physique d'argent, le paiement sans numéraire offre également un potentiel de traçabilité des contacts parmi les passagers.

Il présente également des avantages et des risques potentiellement importants pour les travailleurs, en particulier les équipages des véhicules.

Le paiement sans numéraire offre des avantages significatifs en termes de sécurité personnelle. Les équipages des véhicules, les chauffeurs de taxi et de motos-taxis transportant d'importantes sommes d'argent sont extrêmement vulnérables aux vols et aux agressions violentes.

Certains syndicats font déjà campagne pour l'introduction de systèmes sans numéraire.

Sous la pression du **Transport Workers Union of Kenya (TAWU)**, l'autorité nationale des transports a accepté de mettre en place un système de paiement obligatoire sans numéraire. Le syndicat a forgé une alliance avec des fournisseurs de systèmes de paiement sans espèces dans le but de « garantir la prise en compte des revendications et des préoccupations des travailleurs dans la solution proposée ». Le système sans numéraire est encore en phase de démarrage mais le syndicat espère qu'il contribuera à concrétiser les demandes des travailleurs en faveur de la formalisation des emplois dans le secteur des matatus (minibus détenus par des particuliers).

Le TAWU reconnaît également que le passage à un système sans numéraire doit aller de pair avec une formation à la culture numérique pour la main-d'œuvre des matatus, de sorte que « les travailleurs puissent acquérir les compétences et les connaissances nécessaires pour gérer le paiement sans numéraire et comprendre les avantages offerts par ce dispositif, comme l'inclusion financière et la hausse des salaires ».

Dans le cadre d'une vaste coalition incluant des organisations de la société civile ainsi que la communauté médicale, la **Confédération syndicale nationale des travailleurs des transports (NCTU)** aux Philippines exige que les normes de santé minimales incluent la transition vers un système de paiement sans numéraire, qui permettrait de « ramener à un minimum les risques pour les passagers et les employés, et d'assurer un paiement efficace pour les services sous contrat ». Dans l'intervalle, elle demande que le paiement des tickets soit encaissé avant la montée des passagers dans le véhicule.

Le paiement sans numéraire ouvre en outre de nouvelles perspectives en vue du remplacement du système d'objectifs par des contrats de travail plus formels et le paiement régulier des salaires. Parmi les raisons invoquées par les propriétaires de véhicules eu égard au maintien du système d'objectifs figure leur incapacité à surveiller ou croire à l'honnêteté des équipages pour ce qui est de restituer les recettes collectées, c'est pourquoi ils préfèrent se contenter de facturer une redevance cible et se déchargent ainsi de la responsabilité (et du risque), supportés ici par les travailleurs. La sécurité du paiement sans numéraire empêcherait encore davantage les équipages de frauder le système et les propriétaires de se soustraire à leurs responsabilités. Il serait également beaucoup plus aisé de sévir contre les pratiques courantes de pots-de-vin et d'extorsion par la police.

En outre, le paiement sans numéraire ouvre la voie à un système de transport urbain qui intègre pleinement les services informels avec des services d'autobus réguliers, des systèmes de métro léger, des systèmes BRT et d'autres modes, sur la base d'un système de billetterie et de transferts coordonné permettant aux passagers de passer d'un mode à un autre sans aucune difficulté. Ceci est particulièrement important lorsque des véhicules informels desservent les lignes de rabattement vers le réseau primaire de services formels réguliers.


Conducteurs de boda-boda à Kampala

Dans le même temps, en supprimant complètement l'argent liquide et en permettant une source de revenus directe aux propriétaires de véhicules, le paiement sans numéraire pourrait encore accroître le pouvoir des propriétaires sur les conducteurs. Les recherches sur le potentiel de paiement sans numéraire en Afrique du Sud ont mis en évidence « l'impact fondamental [de ce type de paiement] sur la relation entre les conducteurs des services de transport parallèle et les propriétaires de véhicules », qui diminuerait la capacité des conducteurs « de déterminer leur niveau d'effort et de revenu ».¹²

À Nairobi, les travailleurs déplorent également le risque accru de fraude des passagers associé au paiement sans numéraire, qui imposerait aux travailleurs de combler eux-mêmes toute perte de recettes tarifaires.

La suppression de tout échange d'argent physique entre les conducteurs et les passagers peut aussi se répercuter négativement sur les personnes qui dépendent de ces petits paiements effectués par les conducteurs et les passagers. Les équipages des autobus et les chauffeurs de taxi et motos-taxis sont au centre d'une économie complexe, employant des milliers de personnes à des postes des plus divers : entretien des véhicules, prestation de services aux passagers et aux

équipages, gestion des gares routières et des stations, et bien plus encore.

La plupart de ces travailleurs dépendent d'un réseau informel de transactions de très faible montant : les pourboires des conducteurs et des passagers, par exemple, des paiements multiples et peu élevés concernant divers biens et services et des pots-de-vin essentiels versés aux fonctionnaires.

Du fait de leur surreprésentation dans ces emplois, les femmes risquent d'être les plus durement touchées par une transition vers un système sans numéraire.

Même lorsque le paiement sans numéraire via les services bancaires mobiles constitue déjà une pratique courante, à l'instar du système M-Pesa en Afrique de l'Est, il est difficile d'imaginer l'économie informelle des transports fonctionner totalement sans argent liquide.

L'introduction de nouvelles technologies dans le secteur des transports doit donc s'opérer en consultation avec les travailleurs des transports et leurs syndicats. À **Nairobi**, par exemple, les travailleuses des transports informels membres du **Public Transport Operators Union** s'organisent pour négocier la protection de l'emploi des femmes parallèlement à l'introduction du paiement sans numéraire. Le rapport de l'ITF

¹² Schalekamp et al (2017 : 622)

sur l'impact de l'avenir du travail pour les femmes dans les transports publics formule des recommandations à l'intention des syndicats confrontés plus généralement à l'automatisation et à la transformation numérique dans les transports publics.

FORMALISATION DES OPÉRATIONS

La plupart des services informels de transport de passagers fonctionnent sur la base de modalités et de règles qui ont évolué de manière organique pendant de nombreuses années, souvent sans réglementation efficace de l'État (malgré de fréquentes tentatives).

En Afrique de l'Est, les opérations sont principalement organisées par les responsables des gares routières, des arrêts de bus, et des stations de taxis ou motos-taxis. Ces responsables peuvent être élus démocratiquement par les employés eux-mêmes, auto-nommés ou imposés par des organisations criminelles.

Les stations peuvent être affiliées (par voie démocratique ou autre) à des associations ou syndicats à l'échelon local, municipal ou national, qui assurent une certaine coordination et (si possible) une représentation auprès des autorités. Ces associations peuvent se livrer une concurrence âpre et parfois violente.

Les responsables des stations déterminent les itinéraires, définissent les tarifs, acceptent ou refusent les conducteurs et maintiennent l'ordre et la discipline au niveau de la station.

Ils collectent les cotisations et les contributions aux fonds de protection sociale, ce qui peut impliquer des sommes considérables. Dans certaines villes, cet argent s'est avéré essentiel à la survie des travailleurs lors des confinements liés au Covid-19.

Les autorités municipales ont saisi l'occasion pour tenter une réorganisation pendant la crise du Covid-19.

À **Kampala, en Ouganda**, par exemple, les autorités ont annoncé que les minibus-taxis ne seraient autorisés à reprendre du service une fois le confinement terminé qu'à condition de se conformer aux nouvelles règles d'enregistrement et conditions de paiement de redevances et d'accepter d'être affectés à des itinéraires et des stations spécifiques par l'autorité chargée des transports.

L'Amalgamated Transport & General Workers Union (ATGWU) et son association affiliée de travailleurs du secteur des taxis ne sont pas opposés à la réforme des transports publics à Kampala, mais refusent que les travailleurs et le syndicat ne soient pas consultés. Ils se sont également opposés aux redevances imposées avant la reprise des opérations post-confinement, alors que les travailleurs n'engrangaient aucun revenu. Des protestations ont permis de reléguer les réformes aux oubliettes, ou tout du moins de les reporter jusqu'à la tenue de consultations.

Ailleurs, notamment en Afrique de l'Ouest, les gouvernements ont de fait confié le contrôle des opérations aux syndicats, qui sont chargés de l'enregistrement des conducteurs et des véhicules, de la perception des redevances et du maintien de l'ordre au sein de l'industrie. Dès lors, l'adhésion syndicale peut effectivement constituer une obligation pour les conducteurs. Ce rôle confié aux syndicats peut également être synonyme d'activité très lucrative et donc de revenus particulièrement conséquents, et ainsi ouvrir la voie à la corruption et à des luttes acharnées pour le contrôle entre factions.

Dans tous les cas, les gouvernements sont confrontés à un défi de taille en tentant de réorganiser et de formaliser l'industrie des transports informels en services réguliers réglementés.

Comme précédemment décrit, la Banque mondiale fait valoir que les gouvernements devraient « consolider, formaliser et structurer le secteur informel... pour professionnaliser les opérations de transport »¹³.

Ceci peut être interprété de diverses manières : Traditionnellement, la Banque mondiale conseille aux autorités un regroupement au sein du secteur privé, en transférant l'ensemble du système de transport urbain à de grandes sociétés de transport formelles (de préférence transnationales) et en éliminant les opérations informelles sur les routes. C'est évidemment impossible, sauf à provoquer un chômage de masse parmi les travailleurs des transports et créer des conflits majeurs.

Mais d'autres solutions existent, notamment la propriété d'État, les coopératives ou d'autres formes d'entreprise sociale, comme les organisations syndicales.

¹³ Banque mondiale/SSATP (2020 : 8)

RÉGLEMENTATION DES MOTOS-TAXIS

Depuis une dizaine d'années, le transport de passagers non régulier connaît une expansion considérable – en particulier les motos-taxis. Dans certaines villes, des centaines de milliers de personnes gagnent leur vie en conduisant une moto-taxi (« boda-boda »).

Le secteur est non-réglementé dans sa quasi-totalité, si ce n'est à travers l'auto-organisation des conducteurs eux-mêmes, dans les plus grandes stations de motos-taxis. Son image dans les médias, au sein de la sphère politique et auprès du grand public est très mauvaise (bien qu'il constitue l'option la plus commode aux yeux de millions de navetteurs pour éviter les embouteillages), critiqué pour les accidents, la criminalité et une aggravation de l'encombrement sur les routes. Dans de nombreuses villes, l'utilisation de motocyclettes pour transporter des passagers payants est techniquement illégale, mais la loi est partout ignorée ou inapplicable.

Ce constat fait naître un problème majeur pour les planificateurs et les régulateurs des transports, qui sont formés et équipés pour gérer les services réguliers, avec des itinéraires et des arrêts clairement définis, et auxquels peu de directives ont été communiquées en termes de réglementation d'un service de transport de masse point à point.

Certains gouvernements ont cherché à légaliser et à réglementer le secteur au travers de **plateformes de transport à la demande** telles que Uber, Taxify et SafeBoda. Ces entreprises ont reconnu l'énorme filon des services de motos-taxis et ont proliféré dans les grandes villes, en particulier dans les pays du Sud.

La presse a indiqué qu'en mai 2020, les chauffeurs de boda-boda à Kampala devaient s'inscrire en tant que sociétés de voitures de transport avec chauffeur (VTC) une fois le confinement levé, obligeant le secteur à prendre le virage du numérique. La Kampala City Council Authority (KCCA) aurait demandé aux chauffeurs de « formaliser dans les 21 jours leur adhésion auprès de sociétés du numérique enregistrées telles que SafeBoda, Uber et Bolt, entre autres ».¹⁴

Le plan de la KCCA suppose qu'en obligeant les chauffeurs à adopter ce type de technologie, le gouvernement sera en mesure de garder une trace de leurs déplacements ; il considère en outre qu'il est plus facile de travailler avec les entreprises qu'avec les chauffeurs eux-mêmes.

L'enregistrement et la formation des conducteurs peuvent être externalisés sans frais auprès du secteur privé.

Du point de vue des chauffeurs, le fait de rejoindre une plateforme à la demande peut être plus attrayant que d'agir en tant qu'opérateur informel indépendant. Et pour celles et ceux qui se soucient de la sécurité de leur emploi ou qui s'inquiètent d'être « chassés » du secteur si la réglementation gouvernementale vient à évoluer, être ainsi rattachés à une entreprise reconnue par les autorités peut sembler plus sécurisant. Cette relation peut également permettre aux chauffeurs de se libérer des structures des stations et des obligations et politiques afférentes ; certains ont même affirmé être mieux protégés face au harcèlement opéré par la police. Selon les chauffeurs interrogés à Kampala, les perspectives de rémunération sont aussi supérieures à celles de leurs homologues indépendants¹⁵.

Néanmoins, la concurrence est souvent rude et la politique tarifaire agressive entre les plateformes de transport à la demande, ce qui entraîne une baisse des tarifs et une chute des revenus pour les chauffeurs, ces derniers étant en outre à la merci des algorithmes opaques de l'application. Des sociétés comme Uber affichent par ailleurs un bilan médiocre en matière de défense des intérêts de leurs conducteurs (qu'elles catégorisent en tant qu'entrepreneurs indépendants et non en tant que salariés). Et dans de nombreuses villes, les taux de rémunération des conducteurs ont été abaissés si tôt que la société avait atteint une position dominante sur le marché.

Des recherches récentes sur les conditions de travail des conducteurs Uber menées dans les villes de Dar es-Salaam (Tanzanie), Johannesburg (Afrique du Sud) et Nairobi (Kenya) ont également démontré que bon nombre de problèmes rencontrés dans l'économie informelle se retrouvaient dans l'économie des plateformes. Il s'agit notamment du fait que la majorité des conducteurs ne possèdent pas leur propre véhicule et doivent donc verser aux propriétaires des frais de location journaliers ou hebdomadaires fixes (les « objectifs »), du problème des revenus généralement faibles et précaires, des heures de travail interminables et du harcèlement de la part des forces de police.

¹⁴ TechJaja (2020)

¹⁵ GLI (2020b)

S'il est difficile d'estimer le nombre de femmes travaillant comme conductrices pour les plateformes numériques, leur nombre est en augmentation¹⁶. Dans le contexte du Covid-19, des conductrices à Nairobi ont indiqué que les entreprises de plateforme favorisent les hommes en tant que conducteurs et que les salaires des femmes ont diminué du fait de leur incapacité à travailler la nuit en raison du couvre-feu.

Les conditions de travail médiocres et la reproduction des inégalités entre les sexes dans le travail de l'économie des plateformes montrent que le recours aux technologies numériques n'offre aucun raccourci vers un travail décent. Comme pour toute évolution technologique, les travailleurs et leurs syndicats devront se battre pour assurer que les nouvelles technologies appliquées dans l'industrie des transports ont vocation à introduire des changements positifs pour les travailleurs, et non d'énormes mécanismes d'exploitation.

L'ITF reconnaît que le transport à la demande a bien un rôle à jouer dans le cadre de services de transports publics intégrés, mais elle exige que les gouvernements nationaux et locaux réglementent les plateformes de transport à la demande afin de garantir que celles-ci sont considérées comme des opérateurs de transport qui emploient des conducteurs et acquittent des impôts. Les travailleurs des entreprises de services à la demande doivent bénéficier du droit au temps de travail minimum, au salaire minimum, à l'assurance et aux indemnités de maladie, ainsi que du droit de faire appel des décisions fondées sur des algorithmes.



Un organisateur de l'ATGWU recrutant des conducteurs de boda-boda

QUELLE EST NOTRE STRATÉGIE ?

UNE FORMALISATION INITIÉE PAR LES TRAVAILLEURS

Lorsque les transports en commun sont dominés par l'économie informelle, les gouvernements nationaux et les pouvoirs publics municipaux sont encouragés par les agences internationales à investir dans de nouvelles institutions, infrastructures et réglementations en vue de formaliser le secteur.

Le mouvement syndical et les travailleurs des transports informels eux-mêmes appuient bon nombre des objectifs visés. Personne ou presque ne conteste le caractère non viable des services de transport public informels tels qu'on les connaît actuellement. Ils connaissent des problèmes d'offre excédentaire et d'embouteillages, une mauvaise qualité de service pour les passagers, des dommages à l'environnement, une corruption policière endémique, ils sont gangrenés par la violence et le crime organisé, et synonymes de terribles conditions de travail pour les milliers de personnes qui gagnent leur vie dans ce secteur. Dans bien des villes, la combinaison de ces facteurs est à l'origine d'une grave crise économique, sociale et environnementale.

La stratégie syndicale repose sur les piliers suivants :

- veiller à ce que la transition vers un transport urbain durable reconnaisse les droits et les moyens de subsistance des travailleurs du secteur des transports informels
- assurer la sensibilité et la pertinence du mouvement syndical pour ces travailleurs
- exiger que les syndicats et les associations de travailleurs connexes aient le droit de négocier collectivement avec les autorités compétentes en matière de transport

En 2015, reconnaissant le défi majeur que représente l'économie informelle pour les droits des travailleurs, l'OIT a adopté une série de recommandations – [Recommandation n° 204](#) – à l'endroit des gouvernements dans la perspective d'une transition vers la formalisation.

¹⁶ ITF. 2019. L'avenir du travail pour les femmes dans les transports publics

Ces recommandations sont particulièrement pertinentes pour le secteur des transports informels et constituent un bon point de départ pour une approche visant un système de transport de passagers bénéfique pour l'économie, l'environnement, les communautés locales et l'emploi, à l'initiative des travailleurs.

Fondamentalement, ces recommandations stipulent que les gouvernements devraient :

“ PRENDRE D'URGENCE DES MESURES APPROPRIÉES PERMETTANT LA TRANSITION DES TRAVAILLEURS ET DES UNITÉS ÉCONOMIQUES DE L'ÉCONOMIE INFORMELLE VERS L'ÉCONOMIE FORMELLE, TOUT EN GARANTISSANT LA PRÉSERVATION ET L'AMÉLIORATION DE LEURS MOYENS DE SUBSISTANCE...TOUT EN RESPECTANT LES DROITS FONDAMENTAUX DES TRAVAILLEURS ET EN OFFRANT DES POSSIBILITÉS DE SÉCURITÉ DU REVENU, DE SUBSISTANCE ET D'ENTREPRENEURIAT DURANT LA TRANSITION. »

OIT. 2015. Recommandation n° 204 concernant la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle

La Recommandation n° 204 appelle plus précisément les gouvernements à :

- respecter les droits de tous les travailleurs, employés de façon informelle ou formelle, en matière de **liberté d'association et négociation collective**
- consulter et promouvoir **la participation active** des représentants des organisations de travailleurs informels basées sur l'adhésion dans le cadre de la conception et de la mise en œuvre de politiques et de programmes pertinents pour l'économie informelle
- prendre des mesures immédiates afin de remédier aux **conditions de travail dangereuses et insalubres** dans l'économie informelle
- étendre **la protection sociale**, les conditions de travail décentes et le salaire minimum à tous les travailleurs de l'économie informelle
- favoriser l'accès à des services de garde d'enfants et d'aide à la personne qui soient de qualité et financièrement abordables afin de promouvoir **l'égalité entre femmes et hommes** en matière de possibilités d'emploi et la transition vers l'économie formelle
- promouvoir **la lutte contre la corruption** et la bonne gouvernance
- faciliter l'accès aux **procédures de marchés publics**, en dispensant des formations et des conseils sur la participation aux appels d'offres publics et en réservant des quotas à ces unités économiques (particulièrement important lorsqu'il est question d'encourager les organisations de travailleurs informels à répondre à des appels d'offres liés à des contrats d'exploitation des transports, à l'image du bus à haut niveau de service (BRT))
- fournir un accès réglementé aux **espaces publics** – point essentiel pour les travailleurs informels des gares routières et les travailleurs des services (mécaniciens, vendeurs, etc.)

Bien qu'étant dénuées de valeur juridique, le cadre offert par les recommandations de l'OIT fournit des arguments politiques et éthiques puissants dans les négociations avec les autorités nationales et internationales. Certains gouvernements nationaux ont commencé à s'attaquer à la formalisation – le gouvernement sénégalais a ainsi créé une nouvelle fonction de ministre de la transformation du secteur informel, qui pourrait bien offrir un espace de négociation aux syndicats.

Les gouvernements qui empruntent aux IFI telles que la Banque mondiale pour financer leurs projets de réforme des transports urbains ont l'obligation juridique de consulter les parties prenantes touchées par les projets, en raison des Normes environnementales et sociales contraignantes adoptées par de nombreuses IFI et appliquées aux prêts consentis.¹⁷

Le **Cadre environnemental et social** de la Banque mondiale 2018 impose aux emprunteurs (gouvernements) d'échanger activement avec les parties touchées par le projet, tant dans la phase de conception qu'au stade de la mise en œuvre. Le cadre contient également des dispositions qui obligent les emprunteurs à gérer la question du déplacement économique – l'incidence sur les moyens de subsistance – provoqué par la mise en œuvre du projet.

Malgré les multiples lacunes des dispositifs de sauvegarde des IFI, en particulier en ce qui concerne la protection des femmes, ceux-ci peuvent néanmoins offrir aux syndicats un nouvel argument stratégique en vue de façonner la réforme des transports urbains.

¹⁷ Voir globalement CSI. 2019. Les normes du travail au sein des banques multilatérales de développement : guide syndical



Jeepney aux Philippines

QUELLES SONT NOS PRIORITÉS ?

ASSURER LE DROIT À LA NÉGOCIATION COLLECTIVE

Avant tout, sans le pouvoir d'une organisation syndicale forte, il sera impossible de réformer et de formaliser avec succès les transports urbains de passagers au profit des travailleurs des transports et des passagers.

Pour cela, il faut notamment impliquer les travailleurs informels au sein du mouvement syndical au rang de membres et dirigeants, et faire évoluer nos statuts, nos méthodes d'organisation, nos services et notre organisation interne afin de devenir pertinents et efficaces au sein de l'industrie des transports informels. Les affiliés de l'ITF prouvent que ceci est possible et renforcent leur pouvoir en conséquence¹⁸.

Forts de ce pouvoir collectif, nous pouvons commencer à réaliser nos droits en matière de négociation collective.

Cette démarche exige avant tout de reconnaître que la négociation collective ne se déroule pas seulement entre les employeurs et les employés, mais aussi entre les travailleurs et toute organisation ou institution qui a des prérogatives en matière de moyens de subsistance et de conditions de travail, notamment les gouvernements et les autorités de transport. Elle concerne aussi bien les travailleurs informels que les travailleurs indépendants. Elle inclut tous ceux qui appartiennent à l'industrie des transports, et pas seulement les chauffeurs. Elle concerne aussi bien les femmes que les hommes.

La négociation collective nécessite **l'identification** de l'interlocuteur (les personnes avec lesquelles nous devons négocier pour effectuer des changements), la **reconnaissance** du fait que nous sommes les représentants démocratiques légitimes de la main-d'œuvre et un accord sur les modalités, le lieu et le moment où la négociation collective peut avoir lieu – une **plateforme de négociation**.

Il est essentiel que les syndicats soient reconnus comme des acteurs clés disposant de droits de négociation, et ne se contentent pas de vagues références à la consultation ou au partage d'informations.

¹⁸ Voir, par exemple, ITF 2017. *Le pouvoir des travailleurs informels des transports*

Elle exige également que nos membres soient pleinement informés et impliqués dans la formulation démocratique des revendications et dans la conclusion d'accords, soutenus si nécessaire par des programmes d'éducation et de formation.

Les travailleuses et les jeunes travailleurs des transports doivent être représentés dans l'ensemble des organes décisionnels de sorte que les politiques, stratégies et revendications de nos organisations reflètent leurs préoccupations.

Il peut parfois être difficile d'obtenir une reconnaissance et de parvenir à un accord, imposant alors de mener une campagne soutenue, d'exercer des pressions et, lorsque cela est possible et nécessaire, d'engager une action collective. On constate néanmoins une prise de conscience accrue de certaines autorités, qui comprennent qu'aucune tentative de réforme du système de transport ne pourra aboutir si la main-d'œuvre s'y oppose et qui reconnaissent ainsi la nécessité pour elles d'identifier, tout autant que nous, une plateforme en vue de négocier.

COMPRENDRE L'ÉCONOMIE DU TRANSPORT INFORMEL

De toute évidence, très peu de gouvernements ou d'autorités de transport comprennent parfaitement comment fonctionne l'économie informelle dans la pratique. Beaucoup considèrent celle-ci comme non réglementée et chaotique, dominée par la criminalité et la corruption et essentiellement irréformable. Ils n'ont qu'une vague idée – ou montrent peu d'intérêt à cet égard – du nombre de travailleurs impliqués, de la façon dont ils gagnent leur vie ou de leur mode d'organisation. Pourtant, il est impossible de réformer ce secteur si, avant toute chose, les planificateurs et les législateurs n'en connaissent le fonctionnement réel.

Les travailleurs eux-mêmes ont une connaissance approfondie et détaillée du fonctionnement de leur secteur : la « structure de marché du transport parallèle », comme les économistes du transport la décriraient.

Les syndicats et leurs associations de travailleurs dans le secteur des transports informels ont ici l'occasion de donner la parole à leurs membres, d'expliquer et d'analyser comment l'économie informelle des transports fonctionne en pratique dans la rue – par exemple, qui paie qui et pour faire quoi, à qui appartiennent les véhicules, qui organise les itinéraires et qui contrôle les gares routières. Plus important encore, les organisations de travailleurs



SACCO des matatus à Nairobi

peuvent s'appuyer sur l'expérience pratique pour déterminer ce qui doit changer si l'industrie souhaite évoluer vers la durabilité économique et environnementale grâce à un processus de formalisation.

Depuis quelques années, les affiliés de l'ITF de certaines villes africaines se sont associés à des chercheurs dans le but de brosser un tableau détaillé de leur système de transport à travers le regard des travailleurs eux-mêmes, et pour évaluer l'impact potentiel des grands projets d'infrastructure – en particulier les BRT – sur la main-d'œuvre. À Nairobi, Dakar et Kampala, ces initiatives ont abouti à des analyses détaillées de l'industrie des transports informels du point de vue des travailleurs.

Les rapports publiés par la suite ont fourni aux syndicats de nouveaux outils pour exiger des négociations avec le gouvernement sur la réforme du secteur et ont également proposé aux autorités et aux institutions financières un nouvel éclairage sur le rôle potentiel des syndicats et des associations dans le processus de formalisation.

UNE RÉFORME PAR LA BASE

Jusqu'à présent, la stratégie des gouvernements, des planificateurs de transport et des institutions financières s'est concentrée sur des projets d'infrastructure de grande envergure et à forte intensité de capital qui écartaient les services informels. L'incidence de ces projets sur les moyens de subsistance ou sur les droits de la main-d'œuvre informelle n'a guère suscité l'attention, voire a été totalement ignorée.

Dans les pays du Sud, les projets de BRT ont prédominé, mais ils ont en grande partie échoué. Ces échecs s'expliquent par des causes structurelles inhérentes, comme l'absence de subventions gouvernementales et la dépendance aux solutions du marché ; l'opposition de la main-d'œuvre informelle dont les moyens de subsistance ont été menacés ; et l'opposition de forces puissantes (police, armée, personnalités politiques, etc.) ayant des intérêts dans le secteur traditionnel en tant que propriétaires de véhicules, prêteurs et bénéficiaires des pratiques de corruption et d'extorsion.

Les planificateurs et professionnels des transports sont de plus en plus conscients qu'une approche imposée d'en haut de la réforme des transports urbains ne fonctionnera pas. Plutôt que d'imposer de nouvelles infrastructures coûteuses et non viables qui alourdissent l'endettement du gouvernement, la stratégie devrait être élaborée en

partant de la base. En collaborant avec la main-d'œuvre informelle, il est possible d'identifier des mesures pratiques progressives propices à un système de transport formalisé efficace, abordable, et durable sur le plan environnemental – tout en étant à forte intensité de main-d'œuvre et en offrant des conditions de travail décentes.

Pour la plupart, ces mesures ne nécessiteront pas de gros investissements financiers, mais seront mises en œuvre par le biais d'une réglementation et d'une planification inclusive négociées avec les syndicats et les associations alliées démocratiquement responsables.

L'élément central d'une telle réforme doit être de supprimer le système d'objectifs et de le remplacer par un emploi basé sur des contrats et des salaires réguliers. Cela permettrait de supprimer la concurrence dans les rues et les heures de travail interminables, dangereuses et abusives. Les accidents et les décès seraient réduits. Ces efforts ouvriraient la voie à des services réguliers et à une fiabilité accrue pour les passagers, à l'opposé du principe traditionnel du « fill-and-run » qui gouverne le système actuel et consiste à ne faire partir le véhicule qu'une fois rempli. Avec un temps de travail réduit et de meilleurs véhicules, le nombre de véhicules et les émissions pourraient s'en trouver diminués.

Pour supprimer le système néfaste d'objectifs et réorienter l'ensemble de l'industrie des transports urbains vers l'objectif de transport public de qualité pour les travailleurs et les passagers, il est fondamental de **réformer la propriété des véhicules**. Dans de nombreuses villes, les flottes de véhicules sont détenues par des intérêts puissants qui se cachent derrière un système complexe de mandataires et d'agents. La plupart des « associations de propriétaires » sont représentées par des intermédiaires, des petits propriétaires ou des entrepreneurs potentiels qui recherchent de nouvelles possibilités commerciales. Les vrais propriétaires n'assument que peu de responsabilités et ne prennent aucun risque – leur seule préoccupation réside dans les objectifs de paiements journaliers ou hebdomadaires collectés en leur nom par les agents dans la rue.

Nous devons explorer **d'autres modèles de propriété**. En fonction des circonstances locales, il pourrait s'agir par exemple de coopératives de travailleurs, de coopératives de propriétaires-conducteurs ou d'entreprises privées enregistrées et réglementées. Ou encore des syndicats eux-mêmes.

Mais en définitive, les transports en commun devraient d'abord et avant tout être propriété publique, dans la même mesure que par le passé, y compris pour les compagnies d'autobus dans les pays du Sud. Pour ce secteur, l'ITF revendique au niveau mondial **des services de transport public détenus et exploités par une entité publique, assortis d'une garantie de responsabilité démocratique**. Dans de nombreux pays, les travailleurs remettent en question la propriété de l'État en raison des niveaux de corruption politique et de dette publique. Mais la propriété publique n'implique pas nécessairement la propriété de l'État. Dans le cadre de la réforme du transport informel de passagers, certains syndicats élaborent des propositions relatives à d'autres formes de propriété publique, comme les coopératives de travailleurs.

La réforme et la formalisation des transports publics impliquent également **l'élimination de la corruption et de l'extorsion**, qui sont endémiques dans l'ensemble du secteur des transports informels. Partout dans le monde, les membres des syndicats et associations des transports informels (et souvent aussi formels) signalent des problèmes courants de pots-de-vin et de corruption policière à une échelle telle qu'ils s'accompagnent de graves répercussions sur les moyens de subsistance. La corruption politique sape constamment les efforts visant à établir des organisations de travailleurs fortes et démocratiques ; citons par exemple les sommes importantes versées à des dirigeants par certains politiciens, en échange de leur vote.

À l'heure actuelle, la main-d'œuvre des transports informels est majoritairement dominée par les hommes, mais on constate, quoi que dans des proportions très limitées, que le secteur s'ouvre davantage aux femmes à présent. Tout processus de réforme et de formalisation doit inclure des **mesures en faveur de l'égalité entre les hommes et les femmes**. Il impose en outre d'éliminer totalement la ségrégation professionnelle liée au genre, où les femmes se retrouvent souvent cantonnées aux emplois les moins bien rémunérés et les plus précaires et se voient dénier l'accès aux possibilités de formation et à des emplois mieux rémunérés, comme par exemple les chauffeurs, les mécaniciens ou les receveurs. Un tel processus exige également de mettre fin à la violence et au harcèlement fondés sur le genre dans le secteur, où les demandes de faveurs sexuelles en échange d'un emploi sont monnaie courante.

“ APRÈS LE COVID-19, NOUS NE POUVONS ACCEPTER UN RETOUR À LA « NORMALE » QUI, POUR DE NOMBREUSES TRAVAILLEUSES DES TRANSPORTS, SE TRADUIT PAR UNE SUR-REPRÉSENTATION DANS LES EMPLOIS PRÉCAIRES SANS PROTECTION SOCIALE, UNE SOUS-REPRÉSENTATION DANS LES FONCTIONS DE DIRECTION ET LES POSTES DE DÉCISION, DES VIOLENCES AU TRAVAIL ET À DOMICILE, SANS PARLER DE L'IGNOMINIE DES INSTALLATIONS SANITAIRES. RIEN DE CELA N'EST NORMAL. »

“ LA SORTIE DE LA CRISE NOUS OFFRE L'OCCASION DE VEILLER **À CE QUE LE MONDE D'APRÈS SOIT CELUI DE L'ÉGALITÉ**, UN MONDE QUI GARANTISSE DE BONS EMPLOIS POUR TOUTES ET TOUS. »

ITF. 2020. Droits des travailleuses des transports et Covid-19

Tandis que la pandémie a mis en évidence l'extrême vulnérabilité des travailleurs du transport informel au manque de protection sociale, elle a également souligné l'importance des **fonds de protection sociale des travailleurs, des coopératives de travailleurs et des coopératives d'épargne et de crédit (SACCO)**, non seulement en tant que filets de sécurité permettant d'assurer la survie, mais aussi potentiellement en tant qu'entreprises gérées par les travailleurs, avec la possibilité de posséder des véhicules et d'employer des travailleurs bénéficiant de contrats, de salaires réguliers et d'une protection sociale élémentaire.

On sait que de nombreux fonds de protection sociale et SACCO au profit des travailleurs des transports sont particulièrement faibles, mal gérés et dénués d'une réelle responsabilité démocratique envers leurs membres. Ils sont en outre vulnérables à la manipulation par les politiciens et à l'exploitation par les cartels et les intérêts commerciaux puissants,

mais peuvent néanmoins offrir un point de départ potentiel important dans une optique de formalisation initiée par les travailleurs, si toutefois on leur accorde soutien et investissements.

RESSOURCES COMPLÉMENTAIRES

VIDÉOS

OIT. 2020. L'IMPACT DU COVID-19 SUR L'ÉCONOMIE INFORMELLE EN AFRIQUE

<https://www.youtube.com/watch?v=4ORGxAcf5sg>

Le Covid-19 a eu un effet dévastateur en Afrique, notamment dans l'économie informelle qui fait vivre 325 millions de travailleurs. Les mesures de confinement ont eu un impact significatif sur leur vie, et sur beaucoup d'entreprises informelles qui risquent de fermer. [Durée : 01:05]

OIT. 2020. L'IMPACT DU COVID-19 SUR L'ÉCONOMIE INFORMELLE

<https://www.youtube.com/watch?v=Zm8JCMdRbrl>

Le Covid-19 a un énorme impact sur près d'1,6 milliard de travailleurs de l'économie informelle dont les revenus ont baissé de 60 %. Ces travailleurs n'ont pas le choix d'arrêter le travail ou de télétravailler. Rester chez eux signifie perdre leur emploi et pour beaucoup perdre leurs moyens de subsistance. [Durée : 01:07]

OIT. 2020. L'IMPACT DU COVID-19 SUR LES INÉGALITÉS DANS LE MONDE DU TRAVAIL

<https://www.youtube.com/watch?v=8kFSEsz84RY>

La pandémie de Covid-19 exacerbe les inégalités déjà existantes – d'attraper le virus, à rester en vie ou faire face à ses conséquences économiques dramatiques. Les réponses politiques doivent garantir que le soutien parvienne aux travailleurs et aux entreprises qui en ont le plus besoin. [Durée : 01:26]

ITF. 2020. DROITS DES TRAVAILLEUSES DES TRANSPORTS ET COVID-19 : L'HISTOIRE D'AYLEEN, RECEVEUSE DE MINIBUS À NAIROBI

https://youtu.be/mRZU2NFb_5Y

L'incidence du Covid-19 sur les femmes dans l'industrie informelle des transports, d'après l'expérience d'une receveuse de minibus à Nairobi. [Durée : 05:33]

ITF. 2018. RÉCITS DE TRAVAILLEURS DU SECTEUR DES AUTOBUS À NAIROBI ET BOGOTA

<https://youtu.be/LmjDyJLz1mQ>

L'introduction des BRT représente l'une des formes les plus courantes de formalisation des transports urbains. À travers les témoignages d'employés du secteur des minibus matatus à Nairobi, cette vidéo illustre les conséquences à venir du nouveau système planifié de BRT sur l'emploi de ces travailleurs et souligne l'importance de la syndicalisation, qui leur permettra d'avoir voix au chapitre, en dressant un parallèle avec l'expérience des syndicalistes colombiens et leurs mises en garde afin de ne pas répéter les erreurs commises à Bogota. [Durée : 07:17]

RESSOURCES DE L'ITF

ITF. 2020. PROTÉGER LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS PUBLICS DU COVID-19 (CHARTRE MONDIALE DE REVENDICATIONS)

<https://www.itfglobal.org/fr/news/protoger-les-travailleuses-et-travailleurs-des-transport-publics-du-covid-19>

ITF. 2020. DROITS DES TRAVAILLEUSES DES TRANSPORTS ET COVID-19.

<https://www.itfglobal.org/fr/news/droits-des-travailleuses-des-transport-et-covid-19>

ITF. 2020. REVENDICATIONS MONDIALES

<https://www.itfglobal.org/fr/focus/covid-19/revendications-mondiales>

ITF. 2020. LES JEUNES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS ET LE COVID-19

<https://www.itfglobal.org/fr/news/les-jeunes-travailleuses-et-travailleurs-des-transport-et-le-covid-19>

ITF. 2020. PODCAST : CONSÉQUENCES DU COVID-19 POUR LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS INFORMELS

<https://www.itfglobal.org/fr/news/podcast-consequences-du-covid-19-pour-les-travailleuses-et-travailleurs-informels>

ITF 2019. LES BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BRT) ET LA FORMALISATION DES TRANSPORTS PUBLICS INFORMELS : GUIDE DE NÉGOCIATION SYNDICALE

<https://www.itfglobal.org/fr/reports-publications/les-bus-haut-niveau-de-service-brt-et-la-formalisation-des-transportes-publics>

ITF. 2019. CHARTE POUR LE DROIT DES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS À L'ASSAINISSEMENT

<https://www.itfglobal.org/fr/reports-publications/charte-pour-le-droit-des-travailleuses-et-travailleurs-des-transportes>

ITF. 2019. REVENDICATIONS RELATIVES À LA POLITIQUE POPULAIRE DES TRANSPORTS PUBLICS

<http://www.optpolicy.org/>

ITF. 2019. L'IMPACT DE L'AVENIR DU TRAVAIL POUR LES FEMMES DANS LES TRANSPORTS PUBLICS

<https://www.itfglobal.org/fr/reports-publications/limpact-de-lavenir-du-travail-pour-les-femmes-dans-les-transportes-publics>

ITF. 2017. LE POUVOIR DES TRAVAILLEURS INFORMELS DES TRANSPORTS

https://www.itfglobal.org/sites/default/files/resources-files/the-power-of-informal-workers_fr.pdf

ITF. 2016. CHARTE DES TRAVAILLEURS INFORMELS

<https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/charte-des-travailleurs-informels-des-transportes.pdf>

RAPPORTS D'ÉVALUATION DE L'IMPACT SUR LA MAIN-D'ŒUVRE

Ces rapports de recherche menés dans trois villes africaines se proposent d'analyser l'économie, l'organisation et la main-d'œuvre des transports informels au niveau local, d'examiner l'impact potentiel des projets de BRT et d'explorer les propositions des travailleurs en vue de la formalisation de ce secteur.

GLI. 2019. BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE À NAIROBI : RAPPORT DE L'ENQUÊTE D'ÉVALUATION DE L'IMPACT SUR LA MAIN-D'ŒUVRE

<http://gli-manchester.net/wp-content/uploads/2019/04/Nairobi-Bus-Rapid-Transit-Report.pdf>

GLI. 2020A. BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BRT) À DAKAR : RAPPORT DE L'ENQUÊTE D'ÉVALUATION DE L'IMPACT SUR LA MAIN-D'ŒUVRE

ANGLAIS : <http://gli-manchester.net/wp-content/uploads/2020/09/2020-Dakar-BRT-LIA-EN.pdf>

FRANÇAIS : <http://gli-manchester.net/wp-content/uploads/2020/09/2020-Dakar-BRT-LIA-FR.pdf>

GLI. 2020B. KAMPALA BUS RAPID TRANSIT : UNDERSTANDING KAMPALA'S PARATRANSIT MARKET STRUCTURE

<http://gli-manchester.net/wp-content/uploads/2020/06/GLI-Kampala-Paratransit-Report-June-2020.pdf>

AUTRES RESSOURCES UTILES

OIT. 2015. RECOMMANDATION N° 204 CONCERNANT LA TRANSITION DE L'ÉCONOMIE INFORMELLE VERS L'ÉCONOMIE FORMELLE

http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R204

OIT. 2020A. LE COVID-19 MET CRUELLEMENT EN LUMIÈRE LES INÉGALITÉS ET MENACE DE LES AGGRAVER, MARS 2020.

https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_740149/lang--fr/index.htm

OIT. 2020B. NOTE DE SYNTHÈSE : LA CRISE DU COVID-19 ET L'ÉCONOMIE INFORMELLE : RÉPONSES IMMÉDIATES ET DÉFIS À RELEVER

https://www.ilo.org/global/topics/employment-promotion/informal-economy/publications/WCMS_745440/lang--fr/index.htm

OIT. 2020C. NOTE DE SYNTHÈSE SECTORIELLE : LE COVID-19 ET LES SERVICES DE TRANSPORT URBAIN DE PASSAGERS, SEPTEMBRE 2020

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/briefingnote/wcms_761907.pdf

CSI. 2019. LES NORMES DU TRAVAIL AU SEIN DES BANQUES MULTILATÉRALES DE DÉVELOPPEMENT : GUIDE SYNDICAL

https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/2019-12_labour_standards_multilateral_development_banks-fr.pdf

WIEGO 2020. PLATEFORME SOLIDAIRE MONDIALE DU RÉSEAU WIEGO. (FEMMES DANS L'EMPLOI INFORMEL : GLOBALISATION ET ORGANISATION).

<https://www.wiego.org/covid-19-et-les-deux-milliards-de-travailleuseurs-de-leconomie-informelle-dans-le-monde-plateforme>

RÉFÉRENCES

Dimakou et al. 2020. *Never Let a Pandemic Go to Waste : How the World Bank's Covid-19 Response Is Prioritising the Private Sector*. SOAS/Eurodad.

OIT. 2018. *Femmes et hommes dans l'économie informelle : un panorama statistique. Troisième édition*.

OIT. 2020d. Observatoire de l'OIT : *le Covid-19 et le monde du travail. Troisième édition. Estimations actualisées et analyses (avril 2020)*.

Kute et al. (à paraître). *Workers or Partners ? The Political Economy of Uber in Dar es Salaam, Johannesburg and Nairobi*. ITF-Renforcement syndical/FES.

NALEDI. 2020. *Workers' experience of Covid-19 : A focus on transport and resistance*.

Paget-Seekins et al. 2015. « *Examining Regulatory Reform for Bus Operations in Latin America* ». *Urban Geography* 36(3): 424-38.

Schalekamp et al. 2017. « *Exploring Cashless Fare Collection in the Context of Urban Public Transport Reform* », 36^e Conférence sur les transports en Afrique australe (SATC 2017).

TechJaja. 2020. *Who will be the winners and losers if all Boda bodas in Kampala are registered under Uber, SafeBoda Bolt* (10-5-20) <https://techjaja.com/who-will-be-the-winners-and-losers-if-all-boda-bodas-in-kampala-are-registered-under-uber-safeboda-or-bolt/>

Banque mondiale / SSATP. 2020. *Mobilité urbaine et Covid-19 en Afrique* (août 2020).

Le présent guide a été commandé par l'ITF auprès du Global Labour Institute (GLI), dans le cadre du programme Nos transports publics de l'ITF.

L'ITF tient à remercier Dave Spooner et Jess Whelligan (GLI) qui se sont chargés de la rédaction de ce document, ainsi que toutes les personnes ayant contribué à sa préparation, en particulier John Mark Mwanika (ATGWU) Ouganda, Ajay Kumar Rai (NETWON) Népal, Francisco Mora (SNTT) Colombie, Dan Mihadi (TAWU) Kenya et Joe Ndiritu (PUTON) Kenya. Novembre 2020

GLOBAL LABOUR INSTITUTE
541 Royal Exchange,
Manchester M2 7EN, Royaume-Uni
www.gli-manchester.net
gli-uk@global-labour.net





NOS
TRANSPORTS
PUBLICS

Nos transports publics, ITF

www.OurPublicTransport.org

#OurPublicTransport

opt@itf.org.uk