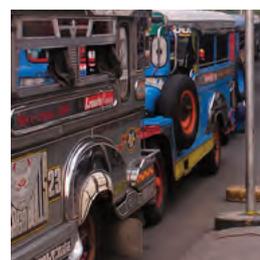
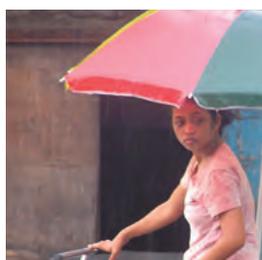


ORGANISATION DES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS INFORMELS DES TRANSPORTS



Une étude de cas du National Transport Workers' Union Philippines

Chercheur: Clarence Pascual, LEARN
Ce rapport a été préparé avec l'aide
de Shalom Mac-liing et de Teresita Camacho

Du Labor Education and Research Network (LEARN)
pour la Fédération internationale des ouvriers du transport
Avril 2006

Projet mondial de recherche de l'ITF : L'organisation des travailleuses et des travailleurs informels du transport

Cette étude de cas participe à un projet mondial de recherche portant sur l'organisation des travailleurs informels du transport. Ce projet a été initié par le Département de l'éducation de l'ITF en 2005, en coopération avec la Section des transports routiers de l'ITF. L'objectif global de ce projet est de fournir un outil de référence exhaustif aux syndicats du transport qui organisent, ou souhaitent organiser, la main d'œuvre informelle du transport.

Pour les études de cas, l'ITF a identifié trois syndicats affiliés. Les organisations désignées proviennent de pays où, en Asie et en Afrique, le nombre d'emplois informels est supérieur à celui du secteur formel. Nous avons désigné des organismes de recherche dans ces pays pour mener à bien notre projet. Une coordinatrice de la recherche, basée en Afrique du Sud, a été désignée pour rédiger la présentation générale.

Les objectifs de cette recherche étaient de :

- recueillir, analyser et résumer les expériences, les stratégies et les méthodes de syndicalisation des syndicats qui organisent des travailleurs informels du transport au travers de trois études de cas détaillées;
- identifier les formes et l'étendue du travail informel dans les transports, notamment en identifiant les femmes employées dans le transport informel;
- résumer les problèmes liés à l'organisation au sein de l'économie informelle et déterminer s'ils affectent les syndicats du transport;
- élaborer des propositions à soumettre à la considération des organes de décision de l'ITF;
- fournir du matériel utilisable lors de l'élaboration de programmes d'éducation à propos de l'organisation dans le secteur informel.

La recherche s'articule autour de deux éléments indissociables :

- études de cas détaillées portant sur des pays précis, à savoir le Bénin, la Zambie et les Philippines, de syndicats organisant des travailleuses et des travailleurs informels du transport et reprenant également des informations contextuelles;
- présentation générale de l'organisation de la main-d'œuvre informelle du transport reprenant : des informations sur le travail informel dans les transports et sur les hommes et les femmes qui travaillent dans ce secteur, les défis posés par l'organisation et ses stratégies, des résumés des études de cas et des recommandations à soumettre à la considération des instances de décision de l'ITF.

L'ITF souhaite remercier les organisations affiliées suivantes pour leur participation au projet : National Transport Workers' Union (Philippines); National Union of Transport and Allied Workers' Union (Zambie); Syndicat National des Zemijan du Bénin; LEARN (Philippines); WEA (Zambie), LARES (Bénin).

L'ITF souhaite également exprimer ses remerciements à la coordinatrice de la recherche, Chris Bonner (Afrique du Sud) et à la FNV Mondiaal pour le financement du projet.

CADRE GENERAL	5
Histoire, politique et gouvernement	5
L'économie et l'emploi informel	6
Les travailleurs informels et la législation	7
L'emploi informel dans le transport	8
L'organisation des travailleuses et des travailleurs informels du transport	10
Histoire du syndicalisme	12
Histoire du syndicalisme – Le secteur du transport	13
LE NATIONAL TRANSPORT WORKERS' UNION (NTU)	14
Structure organisationnelle	14
Services	14
Principaux faits	15
Problèmes	15
Remédier aux problèmes	17
Organiser	17
Mise en réseau	18
Principaux enjeux	19
LES FEDERATIONS DU TRANSPORT	20
Profil	20
Les grandes lignes de leur évolution et leurs réussites	21
Pourquoi organiser ?	22
Conditions de travail et de vie	22
Problèmes et difficultés	22
Résoudre les difficultés et les problèmes	23
Organiser	23
Mise en réseau	24
Principaux changements nécessaires	24
Obstacles aux changements	25
Principaux enjeux	25
CONCLUSIONS	26
REFERENCES	28
ANNEXE 1	29
Profil du NTU	30
ANNEXE 2	31
Profil des associations locales et de leurs membres sélectionnés	38

Histoire, politique et gouvernement

Les Philippines se composent d'un archipel de 7 107 îles pour un total d'environ 300 000 kilomètres carrés de terres immergées. Le pays est délimité à l'Est par la Mer des Philippines, à l'Ouest par la Mer de Chine du Sud et au Sud par la Mer de Célèbes. L'île de Bornéo est située à quelques centaines de kilomètres au Sud-ouest et Taïwan se trouve au Nord. Les îles Moluques et Sulawesi se trouvent au Sud et Palaos à l'Est, dans le bas de la Mer des Philippines. Les îles sont divisées en trois groupes d'îles : Luçon (Régions I à V, NCR & CAR), Visayas (VI à VIII) et Mindanao (IX à XIII & ARMM). Le port actif de Manille, situé sur Luçon, est aussi la capitale du pays et sa deuxième plus grande ville, après Quezón City.

Il s'agit du douzième pays le plus peuplé au monde, totalisant 86 millions d'habitant(e)s en 2005. Environ deux-tiers de la population résident sur Luçon. L'entité de Metro Manila, la capitale, est la onzième zone urbaine la plus peuplée au monde. La croissance démographique annuelle atteint approximativement 1,92 pour cent, représentant 26,3 naissances pour 1 000 personnes. En 100 ans, depuis le recensement de 1903, la population a été multipliée par onze.

Du 16^{ème} au 19^{ème} siècle, le pays a été dirigé par l'Espagne. Cette domination espagnole a été brièvement interrompue en 1762 lorsque les troupes britanniques ont envahi et occupé les îles à la suite de l'entrée en guerre de l'Espagne dans la Guerre de sept ans. Le Traité de Paris de 1763 a restauré l'autorité espagnole et les Britanniques ont quitté les îles en 1764. Cette courte occupation britannique a pourtant affaibli le pouvoir de l'Espagne.

Les injustices du gouvernement colonial espagnol et du régime ecclésiastique ont alimenté la résistance philippine. Le peuple philippin a d'abord réclamé d'être représenté de façon appropriée aux "Cortes" espagnoles avant d'exiger l'indépendance. La révolution contre l'Espagne a été menée par le mouvement Katipunan (Kataas-taasang Kagalang-galangang Katipunan ng mga anak ng Inang Bayan), créé par Andrés Bonifacio, son "Supremo" (chef). Il s'agissait d'une société secrète composée de membres de la classe ouvrière dont l'unique objectif était de libérer les Philippines du joug espagnol.

En 1898, à la suite de la guerre hispano-américaine, les États-Unis vont diriger le pays. La défaite de l'Espagne l'obligera en effet à céder Guam, les Philippines et Puerto Rico aux États-Unis pour la somme de 20 millions de dollars US. Le pays tombe donc sous le contrôle nord-américain et en 1935, son statut évolue pour devenir membre du Commonwealth américain. C'est finalement le 4 juillet 1946 que les Philippines obtiendront l'indépendance, après l'invasion et l'occupation des îles par les Japonais au cours de la deuxième guerre mondiale.

Depuis 1946, les Philippines ont connu une certaine instabilité économique et politique. Le très remuant mouvement Hukbalahaps (contraction de Hukbong ng Bayan Laban sa Hapon, un mouvement armé qui a combattu les Japonais lors de la deuxième guerre mondiale) adopta l'idéologie communiste. Il obtint le soutien de nombreux paysans en promettant une réforme agraire. Dans les années 1950, le mouvement Huk a connu une défaite importante lorsque son chef, Luis Taruc, a capitulé face au jeune journaliste Benigno Aquino Jr (qui sera ensuite élu sénateur et dont l'assassinat, en 1983, a conduit à la chute de la dictature de Marcos) et au Secrétaire de la défense, Ramón Magsaysay qui deviendra plus tard Président.

Vers la fin des années 1960 et le début des années 1970, les Philippines ont été la proie du militantisme étudiant et de multiples manifestations anti-américaines. Cette période a été marquée par des émeutes civiles et des dénonciations de corruption jusqu'à l'imposition de la loi martiale, le 21 septembre 1972. En 1986, après la Révolution d'EDSA (Epifanio de los Santos Avenue), Marcos et sa famille ont été exilés sur Hawaii, alors que Corazon Aquino, veuve du sénateur assassiné Benigno Aquino Jr, prenait la tête du gouvernement au lendemain d'élections éclair grandement contestées. Depuis lors, le pays a connu trois gouvernements.

Le gouvernement philippin est organisé en tant que république présidentielle unitaire où le/la Président(e) assure les fonctions de chef de l'État, de chef du gouvernement et de commandant en chef des forces armées. Le/la Président(e) est élu par un vote populaire, pour un mandat de 6 ans au cours duquel il ou elle nomme et dirige les différents ministres.

Le Congrès, parlement bicaméral, est constitué du Sénat et de la Chambre des représentant(e)s. Les membres de cette dernière sont élus par vote général tandis que ceux du Sénat sont élus par zone géographique. Il y a 24 sénateurs élus pour six ans, dont la moitié se retire tous les trois ans. La Chambre des représentant(e)s compte 250 membres élus pour trois ans.

Le pouvoir judiciaire du gouvernement est dirigé par la Cour suprême. Le/la Président(e) de la Cour suprême, ainsi que les 14 juges qui y siègent, sont tous désignés par le/la Président(e) des Philippines sur base de nominations faites par le Conseil de la magistrature et l'ordre des avocats. Les autres tribunaux incluent des cours d'appel, des tribunaux de première instance régionaux et métropolitains.

L'économie et l'emploi informel

Les Philippines, économie en développement, figurent à la 118^{ème} position sur 178 pays, en termes de PIB par habitant. Pourtant, autrefois qualifié de pays le plus riche en Asie après le Japon, l'économie a décliné et le pays s'est endetté au début des années 1980 lorsque les Philippines se sont embarquées dans des "réformes structurelles" allant de pair avec des politiques néolibérales. À l'heure actuelle, l'économie est dominée par l'agriculture et les services, et la part de l'industrie ne cesse de diminuer. L'agriculture domine en termes d'emploi mais les services fournissent la plus grosse part du PIB, alors que l'industrie, et particulièrement la transformation, représente de moins en moins du point de vue de l'emploi et du PIB. Cette caractéristique de l'économie philippine, une longue désindustrialisation progressive, permet à l'emploi informel de régner en maître.

L'emploi informel constitue indéniablement une caractéristique dominante du marché du travail des Philippines en dépit de la difficulté de définir l'emploi informel et malgré les différentes méthodes pour estimer son ampleur. La méthode communément utilisée consiste à déduire les emplois dans les grandes entreprises (définies comme des établissements employant au moins 10 personnes) des estimations du total des emplois de l'économie. Celles-ci sont obtenues à partir de l'enquête trimestrielle sur la main-d'œuvre (LFS) alors que le premier chiffre est issu de l'enquête annuelle sur les entreprises (ASE).

Traditionnellement, l'emploi informel est assimilé au travail dans le secteur informel. Selon ce principe, l'emploi informel représentait 79 pour cent ou 24 millions d'emplois sur un total de 29 millions en 1999¹, dernière année pour laquelle des informations sur les emplois en entreprises sont disponibles. Dans les années 1970 et 1980², la proportion dépassait 80 pour cent. En d'autres termes, ces trois dernières décennies, en dépit de la croissance économique des Philippines et malgré le train de "réformes structurelles", l'écrasante prédominance du secteur informel a persisté.

De récentes études ont adopté la définition plus large de l'emploi informel proposée par l'Organisation internationale du travail (OIT). Celle-ci souligne le fait important que l'emploi informel n'est pas limité au secteur informel tel qu'acquis dans la méthode décrite ci-dessus. On le retrouve également dans le secteur formel, y compris dans le secteur public. La nouvelle définition se concentre sur la relation de travail : il s'agit d'emplois n'incluant ni contrat officiel, ni prestation ou protection sociales, que ce soit au sein d'entreprises informelles ou pas.

Une étude sur l'emploi informel dans cinq pays en développement a identifié deux principaux types d'emploi informel³:

- les activités indépendantes au sein d'entreprises informelles : des personnes travaillant dans de petites sociétés non enregistrées ou individuelles, y compris les employeurs, les opérateurs indépendants et les membres de la famille travaillant sans être rémunérés;
- les activités salariées informelles : des personnes travaillant sans contrat officiel, ni prestation ou protection sociales pour des sociétés formelles ou informelles, d'autres travailleurs salariés informels (par exemple, des ouvriers agricoles occasionnels ou journaliers), des employés de maison, des ouvriers à façon, principalement des travailleurs à domicile, des travailleurs non inscrits ou non déclarés, des travailleurs temporaires ou à temps-partiels.

Cette définition plus large améliore la méthode traditionnelle pour évaluer l'ampleur de l'emploi informel. Elle permet d'explorer la nature du travail et les conditions d'emploi. Elle rend possible d'identifier l'impact des réformes économiques sur l'augmentation du nombre d'emplois informels. Néanmoins, son caractère relativement récent empêche ses concepts de base d'être pris en compte dans les statistiques officielles sur l'emploi ce qui en limite sérieusement son application.

Notre première tentative d'application de cette définition élargie aux statistiques disponibles a mis en lumière quelques points intéressants. En utilisant cette méthode, l'emploi informel représentait environ 70 pour cent du total des emplois pour la période 1988-2002, par rapport aux 80 pour cent obtenus en utilisant la définition qui se base sur le secteur. La main-d'œuvre des petites entreprises employant moins de 10 personnes fait probablement la différence dans la mesure où dans l'ancienne estimation, celle-ci était assimilée à des employés informels alors que selon la nouvelle méthode, tel n'est plus le cas.

À l'instar de l'ancienne, la nouvelle méthode ne montre pas que l'emploi informel diminue d'une façon générale. Il persisterait plutôt et augmenterait en termes absolus et va jusqu'à revêtir de nouvelles formes. En utilisant la définition de l'OIT, le nombre des travailleuses et des travailleurs informels a augmenté et dépassait les 20 millions en 2002 par rapport aux 15 millions qu'ils étaient en 1998. La proportion de l'emploi informel par rapport à l'emploi total varie de 67 pour cent en 2002 à 76 pour cent en 1993.

Au fil des ans, sa participation à la création d'emplois augmente. Il représentait 54 pour cent des créations d'emplois pour la période 1988-1992, 60 pour cent pour 1993-1997 et 64 pour cent pour la période 1998-2002. Si l'on part du principe que ce type d'emploi est inférieur à l'emploi formel, dès lors sa proportion en hausse au sein de l'emploi total indique une détérioration de la qualité des emplois.

¹Données de base du National Statistics Office (NSO)

²Balisacan, Arsenio M (1995) Poverty, Urbanization and Development Policy: a Philippine Perspective, University of the Philippine Press, p.63.

³Avigran, Tony et al (2005) Good Jobs, Bad Jobs. GNP and EPI

La grande majorité des emplois informels, c'est-à-dire 76 pour cent, sont occupés par des personnes travaillant pour leur propre compte et par des membres de la famille qui ne perçoivent pas de salaire. Cependant, les travailleurs salariés en représentent une part non négligeable (24 pour cent). En 2002, les personnes salariées au sein de l'emploi informel étaient plus de cinq millions, y compris 1,5 million d'employés de maison, 2,8 millions d'emplois à court terme⁴ et 0,8 million d'emplois journaliers. Une fois de plus, les chiffres n'identifient pas certains types d'emplois informels dans des petites sociétés comme dans des micro-entreprises non couvertes par des conventions, ni par la sécurité sociale ou l'assurance-maladie.

Les travailleurs informels et la législation

Aux Philippines, il existe, du moins en théorie, une protection de l'emploi informel, mais la loi n'est que faiblement, voire pas du tout appliquée. Par exemple, les arrêtés relatifs au salaire minimum couvrent toutes les personnes salariées, qu'elles travaillent dans de petites ou de grandes entreprises, qu'elles soient employées à court terme, sur une base journalière ou de façon permanente. Même si les arrêtés relatifs aux salaires prévoient des exceptions pour certaines entreprises, elles ne sont pas automatiques et une société doit obtenir une approbation officielle de la part des autorités. La loi sur le salaire minimum est toutefois faiblement appliquée : la proportion des travailleurs salariés payés moins que le minimum prévu dans leur secteur d'emploi variait de 20 à 61 pour cent en 1999. La même année, y compris à Metro Manila, 40 pour cent des personnes salariées étaient payées en dessous du salaire minimum.

En principe, la sécurité sociale et l'assurance-maladie sont ouvertes à tous, y compris les travailleuses et les travailleurs informels. Les personnes salariées, tout comme les indépendant(e)s, sont obligés de s'affilier au système de sécurité sociale⁵. Pourtant, à l'heure actuelle, les membres du système sont majoritairement issus du secteur formel.

Il en va de même avec le programme philippin d'assurance maladie, Phill-Health. Alors qu'il est obligatoire de s'y inscrire en tant que travailleur salarié, cela se fait sur une base volontaire pour les autres, quelle que soit la situation professionnelle. Certaines autorités locales offrent une adhésion gratuite ou réduite aux indigents qui pourraient s'étendre aux travailleurs informels. Les informations disponibles ne sont pas réparties entre les emplois formels et informels, mais, en 2004, seulement 42 pour cent des familles avaient au moins un membre qui disposait d'une carte Phill-Health. La proportion pour les 30 pour cent de familles les plus pauvres chute à 28 pour cent; cela reste toutefois une amélioration considérable par rapport aux sept pour cent de 2002.⁶

Le Code du travail prévoit également une certaine protection de l'emploi informel dans le secteur formel. Le point important

dans la législation est l'existence d'une relation claire entre le capital et la main-d'œuvre ou entre l'employeur et l'employé. Par exemple, le Code énonce certaines lignes directrices en ce qui concerne l'apprentissage et l'emploi de travailleurs spéciaux, les apprentis et les personnes handicapées.

L'emploi contractuel est également réglementé. La législation prévoit qu'un travailleur ne peut être employé temporairement pour une période supérieure à six mois. En outre, en tant qu'employé contractuel, il ou elle bénéficie de certains avantages à l'instar des travailleurs permanents (comme le 13ème mois payé au prorata du nombre de mois travaillés). Pourtant, régulièrement dans le commerce de détail ainsi que dans l'hôtellerie et la restauration, après six mois, les employeurs remplacent les employés contractuels par de nouveaux engagés et la plupart du temps, les employés contractuels ne perçoivent pas leurs avantages comme la part de leur 13ème mois qui leur est due.

Le Code du travail contient également des dispositions concernant l'emploi des aides à domicile. La loi fixe un salaire minimum pour ces personnes ainsi que la façon de les rémunérer; elle réglemente leur affectation à des tâches non ménagères, prévoit une indemnité en cas de renvoi injuste, spécifie les responsabilités de l'employeur en cas de décès, etc.

En ce qui concerne les travailleurs à domicile, la législation établit des directives pour le paiement du travail, les déductions, les conditions de rémunération, pour les désaccords entre les travailleurs à domicile et les employeurs ainsi que pour les obligations de l'employeur ou du contractant. L'emploi de mineurs est interdit en tant qu'employés de maison et le travail à domicile n'est pas autorisé dans certaines industries : explosifs, feux d'artifices et autres articles comme les pétards, les médicaments et les poisons ou encore d'autres produits qui impliquent une exposition à des substances toxiques. Dans le même temps, les bureaux du gouvernement sont mandatés pour fournir une assistance technique aux organisations de travailleurs à domicile inscrits, aux employeurs, aux contractants et sous-contractants.

Cependant, les travailleurs informels du transport sortent du champ d'application du Code du travail pour de multiples raisons. Il n'existe pas de relation employeur-employé évidente entre le propriétaire du véhicule et le chauffeur. Elle relève plus de la location de la part du conducteur d'un véhicule pour un montant journalier fixe. D'autre part, l'opérateur paie l'enregistrement, la franchise et d'autres frais nécessaires pour que le véhicule puisse être utilisé comme moyen de transport public; il en va de même avec les réparations et les entretiens du véhicule.

D'autre part, le chauffeur paie une location journalière convenue, ou une boundary, au propriétaire et prend à sa charge les frais de carburant, de même que les amendes éventuellement dues. La location payée, le chauffeur a le droit d'utiliser le véhicule pour un nombre déterminé d'heures au

⁴Certains emplois à court terme pourraient être couverts par des conventions, mais le recours intensif aux contrats à court terme dans des secteurs comme le commerce de détail (galeries marchandes), l'hôtellerie et la restauration implique des salaires plus bas et des conditions moins bonnes par rapport aux emplois à long terme.

⁵Le gouvernement dispose de deux systèmes : le Social Insurance System (GSIS) et le Social Security System (SSS), respectivement pour les secteurs public et privé.

⁶L'augmentation significative du nombre de familles pauvres couvertes est liée à la distribution gratuite de cartes de membres par le parti présidentiel lors des élections nationales de 2004. Les informations sont issues de l'enquête annuelle sur la pauvreté effectuée en 2004 (Annual Poverty Indicator Survey - APIS) menée par le National Statistics Office - NSO.

cours de la journée. Le chauffeur ramène chez lui le solde des revenus bruts, déduction faite du paiement de la boundary, du carburant et des autres dépenses éventuelles. Dans de nombreux cas, les opérateurs conduisent leur propre véhicule et dans ce cas, le "chauffeur-opérateur" économise la somme de la location et la part du chauffeur.

Cette situation est tout à fait informelle et est née de la répétition de ce genre d'accords et de la pratique courante. La simplicité de l'accord en élimine toutes les zones d'ombre. Le renouvellement quotidien du contrat informel évite que l'une ou l'autre partie ne remplisse pas ses "obligations". La relation antagoniste entre le capital et la main-d'œuvre se manifeste dans le fait que la location du véhicule prend le pas sur la part de la main-d'œuvre. En d'autres termes, c'est au chauffeur que reviennent tous les risques, comme celui d'effectuer moins de courses en raison d'un trafic chargé. Autrement dit, les conducteurs et les opérateurs ne se considèrent pas comme des groupes aux intérêts divergents, mais bien comme des victimes d'un système économique plus vaste.

Diverses raisons peuvent être invoquées pour expliquer que les chauffeurs et les opérateurs estiment qu'ils ont des intérêts communs. Premièrement, il y a beaucoup de chauffeurs-opérateurs, ce qui adoucit, voire élimine, la division entre le capital et la main-d'œuvre. Deuxièmement, la plupart des opérateurs possèdent une ou deux unités, très peu en ont plus. Troisièmement, les opérateurs sont majoritairement issus de la classe ouvrière ou de la classe moyenne inférieure. Il n'existe donc pas de différences énormes entre leurs conditions de vie et celles des chauffeurs.

D'une façon générale, alors qu'il est possible d'obtenir une protection légale pour les travailleurs formels et informels, la loi prévoit nettement moins d'avantages pour ces derniers. En outre, même si l'application de la loi laisse à désirer dans les deux secteurs, le problème est beaucoup plus aigu dans le dernier.

L'emploi informel dans le transport

Ces deux dernières décennies, de nombreux emplois ont été créés au sein du secteur des transports en général et particulièrement dans le transport terrestre. Le nombre de personnes employées dans le transport est passé de moins d'un million en 1988 à environ deux millions en 2002. Entre 1988 et 1992, la main-d'œuvre du secteur du transport a augmenté de 15 pour cent, ou d'environ 4 pour cent par an. Le rythme de croissance a doublé pour atteindre 30 pour cent, soit 6 pour cent par an, pour la période 1993-1997 qui a été marquée par une croissance relativement rapide de l'économie philippine. La hausse qu'a connue l'emploi dans le transport s'est légèrement ralenti pour atteindre 19 pour cent pour la période 1998-2002, ce qui représente toujours 5 pour cent par an alors que la croissance générale de l'emploi n'atteignait que 2 ou 3 pour cent par an.

Le transport terrestre est principalement informel. Ces dernières années, les transports en commun (surtout les trains légers sur rail dans Metro Manila) et les bus ont gagné du terrain, mais les modes de transport terrestre les plus

répandus restent les jeepneys, figures emblématiques des Philippines, les taxi-tricycles motorisés (désormais désignés en tant que tricycles) et les taxis pousse-pousse à pédales (désormais désignés en tant que pousse-pousse).

Le jeepney est la principale forme de transport utilisée pour parcourir des distances de 5 à 20 km. Ils ont été créés à partir de jeeps militaires américaines, laissées aux Philippines après la deuxième guerre mondiale et sont bien connus pour leur décoration flamboyante et la foule qui s'y presse. Dans des villes importantes comme Metro Manila, Cebu et Davao, des véhicules utilitaires asiatiques avec air conditionné sont de plus en plus venus se joindre à leur flotte. Ces nouveaux véhicules sont fréquentés par des employé(e)s de bureaux et des étudiant(e)s qui recherchent une façon plus pratique et plus propre de voyager, surtout dans des zones fortement polluées.

Les tricycles et les pousse-pousse sont réservés aux distances plus courtes. Ils desservent les communautés pauvres et la classe moyenne de Metro Manila. Ils constituent la principale forme de transport autour de la plupart des villes des Philippines, transportant des passagers depuis leur domicile jusqu'en ville ou au centre-ville. Cette dernière décennie, leur nombre a dépassé celui des jeepneys et ils encombrant les principaux réseaux routiers à l'extérieur de Metro Manila.

La majorité des jeepneys, des tricycles et des pousse-pousse sont conduits par leur propriétaire. Une importante minorité de chauffeurs loue les véhicules à des opérateurs qui, pour la plupart, n'en possède qu'un. Le chauffeur paie une location journalière fixe (boundary) et règle les frais de carburant et les autres dépenses, exceptions faites des réparations. Ce qui lui reste constitue son salaire de chauffeur. Le montant de la location, ou boundary, dépend de l'état du véhicule ou, dans le cas des jeepneys, du nombre de sièges. Cela varie de 600 à 800 pesos philippins pour les jeepneys, de 100 à 200 pesos pour les tricycles et 50 à 100 pesos pour les pousse-pousse.

En 2005, environ 900 000 véhicules d'utilité publique parcouraient le réseau routier non aménagé du pays, les tricycles étant le mode de transport le plus répandu⁷. Selon les informations fournies par le Bureau des transports terrestres (Land Transportation Office - LTO), le tricycle, avec un nombre d'unités enregistrées de 585 000, soit 65 pour cent des véhicules d'utilité publique, est bien le moyen de transport le plus répandu aux Philippines. Ce chiffre représente un accroissement de cinq pour cent par rapport à l'année précédente. Le tricycle représente un investissement intéressant dans la mesure où il engendre peu de frais de démarrage et d'entretien. Il permet également un double usage lorsque le propriétaire s'en sert à usage privé pour sa famille. De nombreux tricycles enregistrés sont principalement destinés à un usage privé, remplaçant ainsi une voiture.

Dans le même temps, en 2005, les jeepneys en service dans tout le pays était au nombre de 210 000, soit une diminution de 4 000 unités par rapport à l'année précédente. Le nombre de jeepneys enregistrés a diminué ces trois dernières années. Cela a également été le cas avec les bus dont le nombre a baissé à 22 000 unités en 2005, soit 10 pour cent de moins par rapport à l'année précédente. Le nombre de taxis a

⁷Phil Daily Inquirer, 24 mars 2006

également diminué dans les rues de la ville, passant de 47 000 l'année précédente à 40 000 en 2005.

Selon les enquêtes de la main-d'œuvre, l'emploi dans le transport terrestre est essentiellement informel. L'emploi formel représente peut-être un petit quatre pour cent du total de l'emploi dans ce secteur et se concentre principalement dans les secteurs des bus et des compagnies de chemin de fer. Les travailleurs et les travailleuses informels du transport sont regroupés dans un sous-secteur intitulé "Autres transports terrestres" (PSIC 609 - Philippine Standard Industrial Classification). La majorité d'entre eux sont repris dans la catégorie des personnes travaillant à leur compte (chauffeurs-opérateurs) mais un grand nombre est également classé dans celle des personnes salariées (chauffeurs qui ne possèdent pas le véhicule qu'ils conduisent). Se servir des catégories de travailleurs pour identifier les travailleurs informels du transport déboucherait donc sur importante sous-estimation.

Dans cette étude, nous utilisons aussi bien la variable industrielle que les catégories de travailleurs pour évaluer le nombre d'emplois informels au sein des transports. Dès lors, toutes les personnes reprises dans la catégorie PSIC 609 ou "Autres transports terrestres" sont considérés comme informelles étant donné qu'elle englobe les taxis, les jeepneys, les tricycles, les pousse-pousse et les bus de tourisme. En raison du manque de précision des données, ces derniers ne peuvent pas être extraits de ce sous-secteur. Dans le même temps, les travailleurs indépendants et les membres de la famille qui travaillent sans être rémunérés sont inclus dans la catégorie PSIC 601 ou "Transports terrestres" (principalement les bus et le chemin de fer). Cela porte le nombre total de travailleuses et de travailleurs informels du transport à 1,7 million en 2002, soit 83 pour cent des plus de deux millions de personnes employées dans le transport et 96 pour cent de la totalité des travailleurs du transport terrestre.

En 2002, les chauffeurs de jeepneys, de tricycles et de pousse-pousse étaient au nombre de 1,6 million, constituant ainsi l'écrasante majorité des personnes employées dans le secteur du transport. La plupart, six sur dix, travaillent dans les zones urbaines et le reste est dispersé dans les régions rurales du pays. En ce qui concerne la répartition régionale, plus de la moitié (53 pour cent) de tous les travailleurs informels se situent à Metro Manila et dans les régions avoisinantes du centre et du Sud de Luçon. Les autres régions où il y a une forte concentration de la main-d'œuvre du transport sont les régions VI, VII, XI et I, chacune d'entre elles hébergeant six à sept pour cent des travailleurs informels du transport.

Les travailleurs informels des transports sont relativement jeunes, entre autres à cause des efforts physiques que ce genre d'emploi implique. Plus de la moitié (53%) sont âgés de 25 à 45 ans et les jeunes de 15 à 25 ans représentent 20 pour cent du nombre total des travailleurs.

En règle générale, leur niveau scolaire est bas : quarante-deux pour cent d'entre eux n'ont pas fini l'école secondaire contre 36 pour cent disposant d'un diplôme de l'enseignement

secondaire. Aux Philippines, ce dernier équivaut à 10 ans d'enseignement officiel. Moins de cinq pour cent des personnes employées dans le transport ont un diplôme universitaire. Le faible niveau de scolarité explique en partie que peu de conducteurs de transports publics connaissent la signalisation routière⁸.

En ce qui concerne leurs activités, très logiquement, 87 pour cent des travailleurs informels du transport sont repris en tant qu'opérateurs de machines, manœuvres ou ouvriers non qualifiés. Plus surprenant, 10 pour cent d'entre eux figurent dans la même catégorie que "les fonctionnaires du gouvernement et les représentants d'organisations non gouvernementales, les cadres d'entreprise, les dirigeant(e)s, les propriétaires-gérants et les superviseurs". Les opérateurs de véhicules d'utilité publique qui louent leurs véhicules à des chauffeurs devraient être classés en tant que "propriétaires-gérants".

Le travail informel dans le transport se caractérise par des horaires très longs : 41 pour cent des personnes déclarent travailler régulièrement 10 à 12 heures par jour; six à sept jours par semaine. La croissance exponentielle du nombre de jeepneys, de tricycles et de pousse-pousse a entraîné une chute des recettes, ce qui contraint fréquemment les travailleurs à allonger leur journée de travail dans l'espoir de gagner suffisamment pour nourrir leur famille.

Mais leurs efforts sont souvent vains. Les travailleurs informels des transports figurent parmi les plus pauvres des travailleurs pauvres. Outre l'agriculture, où l'on retrouve la plupart des familles survivant dans la pauvreté, le secteur du transport compte parmi ceux qui ont le plus haut taux de pauvreté, conjointement aux secteurs des mines et de la construction. En 2000, 17 pour cent des familles dont le chef de ménage travaillait dans le transport se situaient sous le seuil officiel de pauvreté. À titre de comparaison, l'incidence de la pauvreté dans les secteurs des mines et de la construction était respectivement de 45 pour cent et de 28 pour cent. Cependant, seul un pour cent des chefs de ménage étaient employés dans les mines, alors qu'ils n'étaient que sept pour cent dans la construction; par contre, les chefs de famille employés dans le secteur du transport représentaient neuf pour cent.

Le classement relatif du transport en termes de pauvreté est resté le même dans le temps et quels que soient les indicateurs. En 1988, en termes de mesures de la pauvreté, le transport se situait en quatrième position derrière l'agriculture, les mines et la construction⁹. En 2000, ce classement était resté inchangé (ADB, 2005). Les travailleuses et les travailleurs informels du transport, chaque jour plus nombreux, viennent grossir les rangs des travailleurs pauvres.

La pauvreté n'est que l'une des facettes des conditions de travail et de vie déplorables des travailleurs informels du transport et de leurs familles. L'exposition quotidienne à la pollution va de pair avec ce type d'emploi, mais ses ravages sur la santé de ces derniers sont largement ignorés. Ils travaillent dur de longues heures durant sous la chaleur accablante du

⁸Par exemple, lors d'une émission télévisée populaire du matin, le présentateur demande aux chauffeurs de donner la signification du panneau de signalisation qu'il tient à la main et plus d'un se trompent en répondant.

⁹Balisacan, Arsenio M. (1994) Poverty, urbanization and development policy. University of the Philippines Press: Quezon City

soleil équatorial et n'ont que peu de protection contre la pluie. La sécurité sociale, l'assurance-maladie et les retraites sont des luxes dont ils ne peuvent que rêver. Quelques organisations de chauffeurs ont commencé à organiser ces services pour leurs membres, mais leurs efforts n'en sont qu'au stade embryonnaire.

Déjà démunis, ou justement parce qu'ils sont pauvres et sans défense, les personnes employées dans le transport sont les victimes toutes désignées des autorités locales à court d'argent, des proies faciles pour la police et les groupes maffieux. Considérés comme dégradants et pollueurs, ils sont souvent délogés et relégués aux rues de traverse chaque fois qu'un quartier subit des modifications au nom de la modernisation. Au vu de ces conditions pénibles, il devient impératif pour les travailleurs informels du transport de s'organiser pour créer une force de négociation et défendre leur moyen de subsistance.

L'organisation des travailleuses et des travailleurs informels du transport

Cette étude se concentre sur l'expérience du National Transport Workers' Union (NTU) dans l'organisation des travailleuses et des travailleurs informels du transport aux Philippines. Elle entend fournir un exemple concret d'effort de syndicalisation de travailleurs informels du transport, mettre en exergue des problèmes auxquels les travailleurs et leurs organisations sont confrontés et, nous l'espérons, en tirer des enseignements pour aider le NTU et trouver de nouvelles pistes de travail pour l'avenir.

Pourtant, avant d'aller plus loin, il convient de répondre à deux questions qui se posent naturellement. D'abord, pourquoi organiser les travailleuses et les travailleurs informels ? En d'autres mots, quels sont les objectifs de ce secteur organisé ? Ensuite, où trouver la puissance et la force de négociation des travailleurs informels du transport ? Aborder ces points, nous permettra de tisser la toile de fond pour l'examen de l'expérience du NTU.

Les motifs et les objectifs de l'organisation des travailleuses et des travailleurs informels du transport sont simples. À l'instar de tous les autres segments de la classe ouvrière, ils découlent d'un examen des conditions de travail et de vie des travailleurs informels du transport. L'objectif est de revoir à la hausse les conditions pénibles dans lesquels ils travaillent et vivent, de les libérer, au travers de leurs combats, des forces qui les condamnent à une existence inhumaine. Leur nombre croissant, résultat d'un développement raté qui a empiré leurs conditions, fait qu'il est impératif qu'ils s'organisent.

Il est aisé de constater que leur situation n'a rien à voir avec celle des personnes employées dans des entreprises capitalistes. D'abord, il n'existe pas de relation antagoniste entre le capital et la main-d'œuvre. La majeure partie des chauffeurs sont propriétaires du véhicule qu'ils conduisent, alors que le reste le loue à des opérateurs dont les conditions sont à peine meilleures que les leurs. La nature informelle du contrat qui lie le propriétaire du véhicule et le chauffeur estompent la division entre la main-d'œuvre et le capital. Par

exemple, les opérateurs peuvent suspendre la location du véhicule en cas d'urgence (par exemple, véhicule accidenté ou maladie soudaine du chauffeur) ou pour des raisons indépendantes de la volonté du chauffeur (comme, un important embouteillage qui empêche le chauffeur de poursuivre sa route). Un accord informel entre les deux parties peut prévoir une répartition 70-30 des recettes supplémentaires liées à une augmentation du tarif.

Les opérateurs et les chauffeurs travaillant ensemble et évoluant au sein du même milieu, il est plus aisé de parvenir à un accord ou à un compromis. Sans compter que la multitude de propriétaires de véhicules, la majorité des opérateurs possédant leur propre véhicule, diminue l'antagonisme entre le capital et la main-d'œuvre.

La main-d'œuvre informelle du transport travaille en tant qu'unités indépendantes, en concurrence les unes avec les autres et plus il y en a, plus ils sont pauvres. Leur combat quotidien pour parvenir à joindre les deux bouts engendre un climat de rivalité plutôt que de coopération. Leurs principales sources de préoccupations sont constituées de forces sur lesquelles ils n'ont aucune prise : l'augmentation du prix du pétrole sur le marché mondial, les efforts permanents de l'État et de ses fonctionnaires pour ôter toute substance à leur système pourtant déjà bien mal en point. Fortement utilisés par le public, le sort de ces hommes et de ces femmes semble pourtant peu émouvoir dans la mesure où ils sont considérés comme un anachronisme toléré en raison de l'absence d'une meilleure solution.

Pourtant, à diverses reprises, ils ont fait valoir leur puissance non sans effet. À en juger par l'impact de leurs actions (grèves bien suivies ayant mené à la fermeture des écoles et des entreprises pour la journée), par la réaction publique qu'elles engendrent (mépris pour les fonctionnaires publics et soutien actif de la part des communautés pauvres) et par les réactions rapides de l'État qu'elles provoquent (envoi par le gouvernement de camions militaires pour transporter les passagers désespérés, dialogues ou arrestations des chefs de file des travailleurs et étonnant empressement à accéder aux revendications des grévistes), il est permis de penser qu'un secteur informel du transport organisé dispose, dans certaines circonstances, d'une plus grande force de négociation qu'un secteur industriel formel dans bon nombre d'industries.

Voici quelques exemples du pouvoir d'un secteur informel des transports organisé aux Philippines. En 1971, un mouvement de grève de 8 jours, auquel se sont joints des groupes conservateurs et progressistes, a été mené en protestation contre les modifications de parcours du gouvernement et contre une augmentation du prix de l'essence. En guise de concession, le gouvernement a créé une fondation de chauffeurs de jeepneys, dotée d'un fonds de 6 millions de pesos philippins. Cela s'est produit lors d'une période de troubles politiques, plus connue sous le nom de First Quarter Storm, la tempête du premier trimestre, au cours de laquelle d'imposantes manifestations d'étudiant(e)s ont secoué la capitale au début de cette année. L'année suivante, la loi martiale a été imposée. Plus tard dans la décennie, le gouvernement a mis en place le Fonds de stabilisation des prix

du pétrole (Oil Price Stabilization Fund - OPSF) dont l'objectif était d'atténuer, pour les utilisateurs dont les travailleurs du transport, les effets des fluctuations du pétrole sur le marché mondial.

En 1984, une grève dans les transports, menée par la FEJODAP et l'ACTO, s'est opposée à la mise en place des décrets de 1934 et de 1950 qui prévoyaient une augmentation du droit d'enregistrement des véhicules motorisés. Le Fonds monétaire international avait exigé que des telles politiques soient instaurées en échange de prêts à un Etat en faillite. Sur environ 80 000 jeepneys, 70 pour cent étaient en grève et le gouvernement a été obligé de révoquer ces décrets. Il s'agissait d'une période de crises politique et économique considérables qui faisaient suite à l'assassinat, en 1983, du chef de l'opposition, le sénateur Aquino.

En août 1987, une grève nationale a été lancée pour protester contre la hausse des prix du pétrole. D'importants chefs de file du secteur du transport ont été arrêtés : Medardo Roda (PISTON), Maranan (FEJODAP) et Oscar Lazaro (PASANG-MASDA) ainsi que Crispin Beltran (Président du KMU) et Leto Villar (Vice-président du KMU). Plus de cent personnes ont été arrêtées et des dizaines d'autres ont été blessées. Cette grève dans les transports a engendré un climat idéal pour le Colonel Gregorio "Gringo" Honasan et lui a servi de prétexte pour sa tentative échouée de coup d'Etat.

En 2004, une grève nationale au cours de laquelle les principaux groupes des travailleuses et travailleurs du transport se sont unis, a forcé le gouvernement à augmenter les tarifs des transports en commun de façon à soulager les chauffeurs des conséquences de la hausse des prix du pétrole. Avant la grève, le gouvernement avait éludé la question, craignant qu'une augmentation des tarifs soit néfaste aux candidats du parti en place, notamment au Président en fonction. Avant 14h du premier jour de grève, voulant éviter une éventuelle crise à l'heure de pointe de l'après-midi et craignant d'éventuelles répercussions néfastes dans la presse, le gouvernement avait pratiquement accepté toutes les revendications des grévistes.

Il est intéressant de se pencher d'un peu plus près sur les raisons d'une telle puissance de négociation des travailleuses et travailleurs informels du transport. Dans son étude sur les organisations de travailleurs depuis le 19^{ème} siècle, Beverly Silver (2003)¹⁰ cite deux types de forces de négociation de la main-d'œuvre :

- Le pouvoir associatif : Diverses formes de forces qui découlent de la formation d'organisations collectives de travailleuses et de travailleurs (parmi les plus importantes : les syndicats et les partis politiques).
- Le pouvoir structurel : "La force qui revient aux travailleurs simplement par leur position... au sein du système économique". On dénombre deux sources de pouvoir structurel : le pouvoir de négociation sur le marché du travail (découle directement de la tension des marchés du travail, de la pénurie de personnes qualifiées, du faible taux de chômage, de la possibilité de se retirer complètement

du marché du travail et de survivre grâce à une source de revenus autres que les salaires) et le pouvoir de négociation sur le lieu de travail (découle directement de la situation stratégique d'un groupe précis de travailleurs au sein d'un secteur industriel important, plus forte encore au sein de processus de production intégrés et de ceux qui dépendent de la livraison juste-à-temps de pièces).

Tous les travailleurs disposent de ces pouvoirs associatif et structurel et pour voir la façon dont ils peuvent être utilisés en situations concrètes, il suffit de se pencher d'un peu plus près sur les secteurs spécifiques au sein desquels la main-d'œuvre tente d'user de ces pouvoirs. Dans le cas qui nous occupe, nous examinons l'industrie du transport d'une façon générale et plus spécifiquement, le secteur informel du transport terrestre aux Philippines.

Le produit que vendent les industries du transport est "le déplacement d'un point à un autre". Toutes les industries manufacturières dépendent, à divers moments de leurs processus de production, des systèmes de transport, que ce soit au moment de l'acquisition des matières, y compris faire en sorte que la main-d'œuvre parvienne sur le lieu de travail, pour acheminer les produits intermédiaires d'un site de production vers un autre, ou encore pour transporter le produit final sur les marchés.

L'industrie informelle du transport (jeepneys, tricycle et pousse-pousse) transporte des travailleurs de leur lieu de résidence vers leur lieu de travail et inversement, des clients vers des points de vente, permet aux travailleurs et aux membres de la famille d'effectuer des services (aller au marché, conduire et rechercher les enfants à l'école).

L'industrie est également impliquée dans l'acheminement des produits intermédiaires et des produits finaux vers les marchés et les clients, ce qui explique la croissance que connaissent les services de livraison et de messagerie. De plus en plus, ces services sont effectués grâce à des véhicules et des chauffeurs/messagers des entreprises, surtout depuis que les prix des motos sont devenus abordables. Toutefois, bon nombre de sociétés emploient toujours des personnes qui utilisent les transports publics pour livrer des documents et des marchandises à des clients ou à d'autres installations.

Dans un sens, le réseau de distribution tout entier est le lieu de travail des personnes employées dans le transport. Les travailleurs du transport disposent d'un pouvoir de négociation sur le lieu de travail relativement puissant, du fait certes de l'impact direct de leur action sur leurs employeurs immédiats (souvent publics), mais surtout des conséquences, en amont et en aval, si les produits, les services et les personnes ne sont pas transportés à leur destination. Une interruption de ces services peut gêner les personnes qui circulent (ouvriers, employés de bureau et fonctionnaires), mais surtout, elle est dommageable pour les employeurs ainsi que pour les vendeurs de marchandises et de services aux personnes.

Il n'est dès lors pas aisé de s'opposer au pouvoir élevé de négociation sur le lieu de travail des travailleuses et travailleurs

¹⁰Silver, Beverly J. (2003) Forces of labor: workers' movements and globalization since 1870. Cambridge studies in comparative politics, Cambridge University Press.

du transport en raison des liens entre les industries. Une façon de diminuer cette force de négociation est la mise en place d'un réseau dense de connexions coordonnées, redondantes et qui se chevauchent de façon à empêcher qu'une interruption dans un segment ou un nœud ne paralyse tout le réseau de distribution. Mais cette solution est chère à appliquer avec des systèmes de transport en commun modernes; elle est, en revanche, plus applicable dans le cas de systèmes informels de transport où les coûts d'investissement sont plus faibles et largement répartis entre plusieurs propriétaires. Pourtant, même cette solution a ses limites dans la mesure où les routes sont généralement divisées et attribuées à des groupes spécifiques afin d'éviter une concurrence sauvage et pour faire en sorte que ce soit une entreprise viable pour les opérateurs et les chauffeurs.

Dans le cas du transport informel, les jeepneys subissent de plus en plus de pressions concurrentielles de la part d'autres moyens de transport, les transports en commun et les bus, alors que les vieux modèles sont remplacés des véhicules utilitaires asiatiques et des camions plus rapides et équipés d'air conditionné. Il est inutile de dire que les réseaux de transport en commun, comme les métros légers, les trains et les bus, confèrent à la main-d'œuvre un important pouvoir de négociation sur le lieu de travail et sont particulièrement vulnérables aux actions industrielles.

Les tricycles et les pousse-pousse sont soumis à une nouvelle concurrence de la part des minibus (multicabs) et des bus-navettes qui desservent des régions ou des villages spécifiques, mais c'est la concurrence de leurs confrères en tricycles et en pousse-pousse qui reste la plus vive. Plusieurs lignes de tricycles peuvent donc desservir simultanément une zone relativement densément peuplée, comme un grand village. Elles peuvent démarrer de divers points mais sont autorisées à circuler partout à l'intérieur de la zone de service. C'est la raison pour laquelle il faudrait qu'il y ait une paralysie totale d'une région précise (organisée par une fédération) pour qu'une grève ait un impact.

Le rôle joué par la réglementation publique est primordial pour la dynamique de l'industrie. Non seulement parce qu'un fonctionnement harmonieux du système de transport est indispensable pour l'économie moderne, mais aussi parce qu'en raison de l'important pouvoir de négociation sur le lieu de travail des travailleuses et des travailleurs du transport, les Etats estiment qu'il est nécessaire d'intervenir considérablement et de façon précoce dans l'industrie du transport. Dès lors, les autorités publiques sont souvent la cible des luttes du secteur du transport. Comme nous le verrons plus tard, une grande part des combats des travailleuses et travailleurs informels du transport visent à obtenir des règlements qui n'imposent pas indûment des charges à une main-d'œuvre déjà démunie.

La localisation et la mobilité constituent deux atouts importants pour le secteur. Des zones d'attente et des terminaux communs facilitent l'organisation par rapport aux petits sites de travail dispersés des autres travailleurs informels. Leur imposant nombre et leur grande visibilité font des

travailleuses et des travailleurs informels du transport une menace pour les autorités politiques. Cette grande visibilité découle de leur nombre imposant, du rôle central des services publics qu'ils offrent, eux-mêmes au centre de l'action politique.

Alors qu'ils disposent d'un important pouvoir de négociation sur le lieu de travail, les travailleurs informels du transport ont, par contre, un faible pouvoir de négociation sur le marché du travail. Il ne manque pas de main-d'œuvre aux qualifications nécessaires et il est relativement aisé d'introduire de nouvelles unités. Tous les travailleurs des transports désirent donc préserver leur monopole sur un trajet spécifique en faisant pression auprès des autorités pour qu'elles cessent de délivrer de nouvelles autorisations ou empêchent les autres chauffeurs de rouler sur leurs plates-bandes.

Histoire du syndicalisme

Aux Philippines, le syndicalisme a commencé à se développer au moment du déclin du pouvoir colonial espagnol et lorsque le capitalisme a fait son apparition avec les Américains. C'est une période de croissance dans les plantations et de prospérité pour le commerce interne. Les distilleries, les usines de tabac et de textiles, et bien d'autres activités, ont fleuri dans le pays. Grâce au télégraphe, aux bateaux à vapeur et aux chemins de fer, les transports et les communications entre les îles, les villes et les provinces se sont considérablement améliorés.

Au 19^{ème} siècle, dans les milieux industriels, principalement dans les chemins de fer, sur les navires, dans les ports et les usines, les travailleuses et les travailleurs ont commencé à s'organiser. En 1861, les travailleurs créèrent des sociétés d'entraide mutuelle ou des confréries destinées à fournir une aide financière aux membres par le biais d'un fonds commun. Ces organisations secrètes ont évolué pour devenir des syndicats et les travailleurs ont commencé à exiger des salaires plus importants, une journée de travail plus courte et des conditions de travail plus humaines.

En 1872, la première grève a été lancée par des travailleurs des chantiers navals de Cavite pour protester contre la violence des autorités coloniales. Des dockers, des imprimeurs et des manœuvres ont pris la tête d'un mouvement révolutionnaire contre les autorités coloniales espagnoles, créé en 1892 sous le nom de Kataastaasang Kagalang-galang ng mga Anak ng Bayan (KKK). Après la révolution de 1896, les Espagnols ont été chassés et les Américains ont pris leur place.

En 1901, sous l'autorité américaine, le Département du travail (Bureau of Labor) a été créé et les syndicats ont été légalisés. La classe ouvrière étant de plus en plus nombreuse, le nombre d'organisations de travailleuses et de travailleurs a également augmenté. L'agitation sociale régnait dans tout le pays et les rangs du Parti communiste ont grossi, le rendant plus puissant. Le Parti communiste philippin jouera un rôle clé dans la résistance contre l'occupation japonaise.

Après la deuxième guerre mondiale, une Grande Charte du travail a été promulguée. Les syndicats ont été autorisés à s'enregistrer à la condition que leurs dirigeant(e)s fassent le

serment de pas rejoindre les rangs des organisations jugées subversives par les autorités. Des lois sur les salaires, les femmes, le travail des enfants, la sécurité sociale, etc. ont été adoptées. Le gouvernement a créé des fédérations et des syndicats pour diviser le mouvement syndical en différentes factions. Des dirigeant(e)s syndicaux peu scrupuleux et des escrocs ont fait leur apparition.

Dans les années 1960, les conditions politiques et économiques allaient en s'empirant et dans les années 1970, Metro Manila, la capitale nationale, était secouée par des rassemblements populaires et des manifestations menées par des étudiant(e)s et des travailleurs. En 1972, la loi martiale a été imposée et les droits civils ont été suspendus. Les syndicats étaient toujours autorisés mais les grèves étaient interdites alors que les dirigeant(e)s syndicaux étaient recherchés et persécutés. Cependant, vers le début des années 1980, le mouvement syndical s'est réaffirmé au travers d'un mouvement de protestation populaire contre le régime de Marcos.

Le retour à la démocratie formelle, survenu dans la foulée de la révolution populaire de février 1986, a permis la restauration de nombreux droits des travailleurs et des syndicats, mais tout n'allait pas pour le mieux. Une grève nationale, ou Welgang Bayan, menée par les personnes employées dans le transport a été lancée en 1989. Elle a été suivie d'une tentative échouée de coup d'Etat. Des centaines des personnes ont été emprisonnées alors que des dizaines d'autres ont été blessées lors d'affrontements avec la police. Les relations entre le mouvement syndical et le nouveau gouvernement de Corazon Aquino sont restées tendues.

Dans les années 1990, le mouvement syndical a connu un déclin général tant au niveau du nombre de ses membres qu'à celui de ses activités et à l'heure actuelle, il n'a toujours pas récupéré. Des réformes néolibérales, dont le rythme s'est accéléré au cours de la décennie, ont affaibli le mouvement syndical.

Histoire du syndicalisme – Le secteur du transport¹¹

La syndicalisation au sein du secteur du transport remonte aux années 1960. Les chauffeurs de grands opérateurs comme Sarao et les frères Guzman, ont cherché une reconnaissance et ont exigé une sécurité d'emploi, une sécurité sociale et d'autres avantages. L'association Kamuning Drivers' Association of the Philippines (KAMADAP), dirigée par Pedro Bolonas, a été l'une des premières à se faire enregistrer auprès du Département du travail.

La première fédération d'envergure sectorielle a été la Manila and Suburbs Drivers' Association (MASDA) composée de petits groupes qui ont senti le besoin de se fédérer pour agir en tant que groupe de pression. Sa création a été influencée par la nouvelle génération militante de travailleurs et d'étudiant(e)s des années 1970.

Deux autres groupes sont apparus à ce moment : la Philippine

Confederation of Drivers' Associations (PCDO) et la MAPAGSAT, créée par un certain M. Herberio. Dans le même temps, la PCDO s'est affiliée à la MASDA pour créer la Pambansang Sanggunian ng Manila and Suburbs Drivers' Association (PASANG-MASDA), laquelle a gagné en popularité sous le gouvernement de Marcos.

Au début des années 1970, un groupe au sein de la PASANG-MASDA s'est séparé pour créer le mouvement militant Pagkakaisang Samahan ng Makabayang Tsuper (PSMT). Ce mouvement a été déclaré illégal par la loi martiale imposée par les autorités et la PASANG-MASDA a préservé son image conservatrice et réactionnaire.

En dépit des divisions et de la multitude de factions rivales, le secteur des jeepneys est parvenu à maintenir une action concertée. En 1971, des grèves bien coordonnées ont été organisées pour protester contre les modifications de parcours du gouvernement et contre une augmentation du prix de l'essence. Des groupes conservateurs et progressistes ont mené simultanément des grèves pendant 8 jours.

En 1972, l'imposition de la loi martiale a restreint l'organisation et les activités syndicales. L'organisation pro-gouvernementale PASANG-MASDA n'a pas été épargnée non plus. La fédération a été rétablie en 1978, sur l'initiative de la Commission de Metro Manila, dans une tentative de l'Etat de reprendre le contrôle du secteur du transport des mains des forces progressistes.

Cette période, qui peut être qualifiée d'âge d'or pour l'organisation dans le secteur des jeepneys, a été marquée par les créations de plusieurs grandes fédérations. Parmi les principales, citons la Integrated Jeepney Drivers' Association (IJDA) et la Federation of Jeepney Operators and Drivers' Association (FEJODAP) et plus tard, la Pagakakaisa ng Samahan ng mga Tsuper Nationwide (PISTON) et l'Association of Concerned Transport Organisation (ACTO).

La FEJODAP et la PISTON sont restées des organisations actives jusqu'à aujourd'hui. La première a acquis une réputation conservatrice étant donné ses liens avec le gouvernement. En revanche, l'organisation PISTON est associée au mouvement gauchiste Kilusang Mayo Uno (Mouvement du premier mai).

À l'opposé de ces deux organisations, le National Transport Workers' Union (NTU), dont les débuts remontent au milieu des années 1990, est relativement jeune. Il se considère au centre d'un large éventail politique : à droite, on retrouve la FEJODAP et à gauche, la PISTON. Comme cela a déjà été mentionné, cela n'a pas pour autant empêché le NTU de travailler avec les deux organisations sur des thèmes communs.

Il n'existe malheureusement pas d'étude au sujet de l'organisation syndicale au sein des chauffeurs et des opérateurs de tricycles et de pousse-pousse, peut-être parce que leurs actions se limitent au niveau local et sont très rarement relatées dans la presse nationale.

¹¹Ce chapitre est fortement inspiré de Teodosio, V.A., Bandayrel, P.B. et G.L. Labastilla (1989) Labor and the Transport Industry in the Philippines. University of the Philippines School of Labor and Industrial Relations: Quezon City

Maintenant que le décor est planté, il est désormais possible de se pencher de plus près sur l'expérience du National Transport Workers' Union à propos de l'organisation des travailleuses et des travailleurs informels du transport (chauffeurs et opérateurs de jeepneys, de tricycles et de pousse-pousse) aux Philippines.

Structure organisationnelle

Le NTU est une organisation nationale de personnes employées dans le transport terrestre dans des zones importantes des Philippines : Metro Manila, Pampanga et Cavite sur Luçon; Cebu, Bacolod et Iloilo sur Visayas et Davao, Cagayan de Oro et Zamboanga sur Mindanao. Elle regroupe des travailleurs informels des trois principaux modes de transport du pays, à savoir les jeepneys et les véhicules utilitaires asiatiques, les tricycles et les pousse-pousse.

Même si d'importants changements ont eu lieu ces deux dernières décennies, notamment l'apparition des transports en commun à Metro Manila, les jeepneys et leurs homologues modernes, les véhicules utilitaires asiatiques, dominent toujours le secteur du transport terrestre (au sein des villes et entre villes voisines). Au cours de cette même période, le nombre de tricycles et de pousse-pousse, qui parcourent de courtes distances, principalement sur les routes secondaires, a explosé. Regroupés au sein d'une même organisation, ces travailleurs des trois modes de transport augmentent considérablement le pouvoir de négociation de la main-d'œuvre du transport.

L'idée d'une formation sectorielle a été émise au début de 1997 par six fédérations du transport affiliées à l'Alliance of Progressive Labor (APL). Le NTU a été officiellement créé lors d'un Congrès en 2004.

Au titre de ses statuts, le National Transport Workers' Union (NTU) est ouvert à toutes les formes d'organisation de travailleurs du secteur des transports. Dans la pratique, la plupart, voire la totalité de ses affiliés, sont des fédérations d'associations locales de chauffeurs ou d'opérateurs et sont divisés en deux groupes : les affiliés réguliers et les affiliés secondaires. Les affiliés réguliers sont des organisations qui répondent à toutes les exigences et qui, de ce fait, bénéficient de tous les droits et privilèges qu'implique une adhésion. Les affiliés secondaires ont été autorisés à s'affilier par le Comité de direction mais ne répondent pas encore à toutes les exigences tel que précisé dans les statuts du NTU.

Pour être acceptée en tant qu'affilié régulier, l'organisation candidate doit remplir les conditions suivantes : a) ses dirigeant(e)s doivent suivre un séminaire d'orientation de base, b) elle doit remettre une résolution de son comité ou conseil de direction ou d'une instance équivalente autorisant une telle affiliation, une copie de ses statuts et de ses règlements, le cas échéant, une copie de son certificat d'enregistrement, une liste des noms et des adresses de tous les responsables élus et une liste de ses membres, c) elle doit adhérer aux principes et aux

objectifs du NTU et respecter ses statuts et ses règlements et enfin d) elle doit s'acquitter de sa cotisation d'affiliation.

Des six fédérations membres qui le composaient à sa fondation, le NTU est désormais devenu une centrale nationale de 26 fédérations. Il lui est actuellement difficile d'accroître le nombre de ses membres en raison de l'incapacité des fédérations à régler leurs droits d'affiliation et leurs cotisations mensuelles ainsi que du manque de personnel au sein du NTU pour examiner les demandes et pour mener les programmes de formation et d'éducation requis pour les nouveaux membres. L'examen des candidatures requiert une vérification des antécédents de la fédération candidate et de ses responsables ainsi qu'un renforcement de la confiance entre cette dernière et les membres actuels du NTU. Des responsables de la fédération candidate et trois représentants d'associations locales membres doivent alors suivre une formation d'orientation de base.

Le Congrès, qui se réunit tous les trois ans, est le plus haut organe de décision du NTU. Il rassemble le Président(e), le Vice-président(e) et les Secrétaires généraux des fédérations membres. Entre les sessions du Congrès, le Comité de direction, composé de tous les dirigeant(e)s des fédérations membres, adopte les décisions importantes. Le Comité de direction se réunit régulièrement, une fois par an, pour planifier les activités du NTU. Une conférence nationale du Comité de direction est convoquée si nécessaire pour discuter des problèmes délicats qui touchent les personnes employées dans le transport et pour décider des mesures à prendre.

Un Comité exécutif, composé du Président(e), du Secrétaire général, d'un adjoint et de quatre Vice-président(e)s pour la région de la capitale nationale, pour Luçon, Visayas et Mindanao et dont les membres sont élus par le Congrès, exécute les décisions adoptées par le Congrès et par le Comité de direction. Les Vice-président(e)s sont responsables de la coordination des activités dans leur région respective, de même que du maintien des contacts avec les fédérations membres.

Pour soutenir les activités et les campagnes quotidiennes, le NTU prélève auprès des fédérations membres une cotisation mensuelle de deux pesos par adhérent cotisant déclaré. Recueillir cette somme symbolique pose toutefois des difficultés dans la mesure où les militant(e)s ne versent pas une contribution spécifique à cette fin. Dans la pratique, la somme est prélevée des fonds généraux des fédérations membres en déficit constant. Un soutien financier est aussi assuré par des organisations de travailleuses et de travailleurs et des agences donatrices étrangères et locales.

Services

Pour renforcer les travailleuses et les travailleurs du transport et leurs organisations ainsi que pour défendre leurs intérêts, le NTU a identifié diverses formes d'actions dont l'organisation,

les actions de persuasion, la négociation, la formation de ses membres, le soutien juridique et parajuridique, la mise en place de projets économiques et l'établissement de liens entre les travailleurs du transport et ceux d'autres secteurs ou formations aux niveaux national et international.

Organiser implique de former des fédérations ou des alliances de syndicats de travailleurs des transports au niveau municipal et provincial, ainsi que de les intégrer au sein du NTU. Le syndicat ne se lance pas dans l'organisation de chauffeurs et d'opérateurs individuels car la plupart, voire tous, appartiennent à des associations. Dans le cas des tricycles et des pousse-pousse, les chauffeurs qui parcourent une certaine route doivent s'organiser eux-mêmes en association. Il existe également une multitude de fédérations et d'alliances. L'organisation se concentre sur l'amplification de la base de militant(e)s du NTU au sein des fédérations et des alliances et sur le renforcement de cette unité de syndicats des travailleurs du transport.

Le NTU représente les intérêts des travailleuses et des travailleurs des transports dans divers forums, audiences publiques, conférences et activités du même ordre. Il convoque des conférences sur des thèmes qui touchent la main-d'œuvre du transport. Il mène des actions de persuasion auprès des pouvoirs législatif et exécutif du gouvernement. Il coordonne des actions populaires ainsi que d'autres formes de moyens de pression, comme des grèves des transports. Il mène des négociations avec les autorités en charge des transports aux niveaux local et national. Le syndicat organise une mise en commun des informations et des stratégies entre les affiliés ainsi qu'entre organisations fraternelles pour améliorer les compétences de négociation et former de nouveaux négociateurs et dirigeants.

Le NTU dispose de services d'éducation pour ses membres. Ceux-ci incluent des séminaires d'orientation de base, des formations destinées à la direction, des ateliers sur les problématiques de genre visant à encourager la participation des femmes à tous les niveaux de la vie organisationnelle du NTU, sur les problèmes environnementaux et autres thèmes similaires.

Le travail juridique et parajuridique vise à compléter les capacités juridiques dont disposent les organisations membres en leur prodiguant des services juridiques mais en les aidant également à mettre au point des mécanismes de soutien parajuridique.

Le NTU participe à des activités de solidarité sectorielles, multisectorielles et internationales au nom de ses membres. Il participe à des coalitions stratégiques ainsi que thématiques et noue des liens avec des organisations et des réseaux internationaux de défense des travailleurs de même qu'avec des ONG de travailleurs dans les pays industrialisés comme dans les pays en développement.

Principaux faits

Depuis sa création officielle en 2004, le NTU s'est imposé en tant qu'importante centrale pour les personnes employées dans le transport. Premièrement, comme nous l'avons déjà

signalé, le nombre de ses affiliés s'est rapidement accru, passant de six fédérations à 24 en moins de deux ans. Un certain nombre de fédérations ont aussi fait savoir qu'elles désiraient rejoindre le NTU. Seul le manque de ressources l'empêche de s'occuper des membres potentiels et donc d'accroître sa base. Les nouveaux membres doivent suivre un long processus de familiarisation afin d'établir une relation de confiance entre le NTU et les membres éventuels, ce qui implique également un séminaire d'orientation de base afin d'acquérir les objectifs et les principes du mouvement syndical.

Deuxièmement, le NTU a mené sa première campagne fructueuse en avril 2004 pour exiger une augmentation de tarif pour les jeepneys qui devaient faire face à une forte hausse des produits pétroliers. Aux côtés d'importantes fédérations nationales du transport, dont la FEJODAP, la PISTON, l'ALTODA et la NJODA, le NTU a participé à une grève nationale des jeepneys pour réclamer du gouvernement qu'il augmente le tarif minimum de 50 pour cent. Vers 14h, le Ministère du transport et de la communication avait cédé aux revendications des grévistes. Cette grève d'un jour a montré la force organisationnelle du NTU dans des zones à l'extérieur de Metro Manila. Les autres fédérations avaient paralysé Metro Manila alors que le NTU faisait de même dans d'autres villes importantes comme Cebu, Iloilo et Bacolod sur Visayas et Davao, Zamboanga et Cagayan de Oro sur Mindanao.

Troisièmement, le NTU a lancé une autre campagne en novembre 2005, moins fructueuse, pour protester contre l'imposition de 10 pour cent de taxe à la valeur ajoutée (TVA) sur les produits pétroliers. Cette fois, le NTU a agi seul. Le mouvement a été bien suivi dans les villes des provinces du NTU où il est parvenu à mobiliser 90 pour cent de sa base, mais la grève n'a été que faiblement respectée à Metro Manila, ce qui a diminué l'impact général du mouvement. Le manque de moyens, une période de préparation trop courte et surtout le manque d'unité avec les autres centrales des travailleurs du transport ont affaibli la campagne.

Quatrièmement, les campagnes menées au niveau national, ainsi que l'action locale des fédérations membres, ont permis de mieux faire connaître le NTU et de renforcer sa crédibilité en tant que syndicat des travailleuses et des travailleurs des transports. De nos jours, les autorités des transports considèrent que le NTU est une force avec laquelle il faut compter. Le NTU dialogue régulièrement avec les autorités nationales et ses fédérations membres participent à des dialogues politiques au niveau régional.

Problèmes

La plupart des problèmes traités par le NTU sont liés à la protection des revenus et des moyens de subsistance des travailleuses et des travailleurs informels du transport. Les revendications de la main-d'œuvre du transport sont toujours les mêmes et incluent notamment la réduction des prix du carburant, des tarifs plus élevés, des subventions publiques ou des exonérations de droits et de taxes sur des pièces mécaniques, des redevances et des amendes moins sévères en cas d'infraction au code de la route, éviter les modifications de parcours qui diminuent le nombre de passagers, interdire que

les véhicules illégaux circulent, un moratoire sur l'octroi de nouvelles franchises, la fin des extorsions de la part de la police et des groupes criminels.

Hausse des prix pétroliers et ajustements des tarifs

Depuis la déréglementation du prix du pétrole à la fin des années 1990, ses hausses ont eu un impact direct sur les recettes des chauffeurs de jeepneys et de tricycles. Alors que les prix à la pompe ont été déréglementés, le gouvernement a continué d'imposer des tarifs pour le transport. Les tarifs des jeepneys sont fixés au niveau national alors que les autorités locales se chargent de ceux des tricycles. Tant qu'il n'existera pas de mécanisme automatique pour adapter les tarifs aux fluctuations du prix du pétrole, la détermination du prix du billet continuera d'être un exercice politique périlleux. Soucieuses de ne pas perdre les voix des utilisateurs des transports, les autorités sont réticentes à l'idée d'augmenter les tarifs, transformant ainsi la détermination du prix du billet en un processus contentieux entre les autorités du transport et les groupes de travailleuses et de travailleurs du transport.

Le système actuel prévoit que le chauffeur paie au propriétaire ou à l'opérateur d'un jeepney ou d'un tricycle un montant fixe pour l'utilisation du véhicule pendant une période déterminée. Le propriétaire est responsable des réparations et de l'entretien alors que le chauffeur prend à sa charge les dépenses opérationnelles comme le carburant, les éventuels droits de stationnement, les cotisations journalières, les amendes, etc. Souvent, les propriétaires d'un véhicule unique en sont aussi le chauffeur pour maximiser le rendement de leur investissement. Ce système et le fait que les coûts de carburants constituent la dépense la plus importante avec la location du véhicule, font qu'il n'y a que peu de conflits d'intérêts entre le propriétaire du véhicule et le chauffeur. Les deux groupes ont en effet un intérêt commun à exiger des prix des carburants plus bas ou des tarifs plus élevés. Pour les propriétaires qui ne conduisent pas, une hausse des tarifs se traduit par une location plus élevée du véhicule.

Récemment, le gouvernement a concédé une subvention fiscale pour la consommation de carburants des jeepneys d'utilité publique. Ceux-ci peuvent acheter du gasoil routier à des prix réduits à des stations-services déterminées, généralement situées le long des axes principaux. En retour, la vente de gasoil routier à ces jeepneys, à des pompes spécifiques dans les stations, donne droit à une subvention fiscale. Les stations-services participent volontairement à ce programme qui semble gagner du terrain. L'impact réel sur les revenus des chauffeurs est insignifiant.

À ce propos, la déréglementation de l'industrie pétrolière a fait l'objet de protestations et de critiques de la part des groupes de travailleurs du transport. À la fin des années 1990, le gouvernement a supprimé le Fonds de stabilisation des prix du pétrole (Oil Price Stabilization Fund - OPSF), a mis fin à la réglementation du prix du pétrole et a vendu sa participation majoritaire dans l'une des trois principales compagnies pétrolières. De nouveaux acteurs ont été autorisés à faire leur entrée sur le marché. Pourtant, malgré l'arrivée de nouveaux

protagonistes, grands et moins grands, l'industrie reste entre les mains de trois sociétés : Shell, Caltex et Petron. Pire encore, la déréglementation n'a pas mené à la baisse des prix du pétrole promise.

Au vu de la déréglementation de l'industrie, le NTU a réclamé qu'un mécanisme de fixation des tarifs soit mis en place de façon s'adapter mieux aux fluctuations des prix pétroliers. En particulier, il veut que les règles de procédure pour demander des hausses du prix du billet s'alignent sur les règles de procédure accélérée en matière civile, c'est-à-dire qu'une décision soit rendue dans un délai maximal de trente jours après le dépôt de la demande et que des paramètres économiques précis soient identifiés pour l'octroi d'une augmentation des tarifs.

Subvention pour les pièces de rechange

Diminuer les taxes sur les pièces de rechange des véhicules est une autre façon d'augmenter les revenus des chauffeurs et des opérateurs des transports publics. En fait, le gouvernement a souvent proposé cette mesure pour répondre aux demandes d'augmentation des tarifs. Cela est à mettre en parallèle avec le programme général de réduction des tarifs douaniers du gouvernement. L'arrivée de pièces à prix plus bas de fabricants asiatiques, notamment en provenance de Chine, a allégé la charge du secteur du transport. Mais cela a un prix. Il est possible que cela ait empêché une industrie dynamique de fabrication de pièces de rechange de prospérer aux Philippines alors que de nombreux constructeurs automobiles sont présents dans le pays. À Taiwan, en Corée du Sud et en Thaïlande, un réseau de sous-traitants s'est installé pour produire des pièces automobiles pour les principaux constructeurs. Le coût d'un manque de développement d'un secteur industriel local actif se fera sentir sur le long terme.

Redevances gouvernementales et amendes

Les opérateurs et les chauffeurs doivent payer une longue liste de redevances à tous les niveaux du gouvernement ce qui ampute leurs recettes : enregistrement du véhicule, assurance, taxe des transports en commun, franchise, tests d'émission de gaz, tests médicaux et en laboratoire, renouvellement de permis, autorisations commerciales, nouvelles listes tarifaires (les chauffeurs paient 500 pesos pour obtenir une copie certifiée conforme du tableau des tarifs à chaque fois qu'il y a un ajustement du prix des billets). Dans le même temps, les amendes pour les infractions au code de la route deviennent de plus en plus une source de revenus pour les autorités locales, sans oublier la corruption des policiers et des agents de la circulation. L'imposition de nouvelles redevances ou l'augmentation de celles déjà existantes suscitent rapidement l'opposition de la part des travailleurs du transport et de leurs organisations. Cette résistance peut en partie s'expliquer par un sentiment de persécution (c'est-à-dire que les chauffeurs ont le sentiment qu'ils sont les vaches à lait des autorités locales) ainsi que par l'absence de services publics mis en place grâce l'argent prélevé par le gouvernement.

En 1976, une forte hausse des droits d'enregistrement des véhicules, adoptée à la demande du Fonds monétaire international, a déclenché une grève nationale des jeepneys qui

a obligé le gouvernement à retirer sa mesure. Les augmentations des redevances et des amendes sont un problème commun à toutes les fédérations membres du NTU, même si leurs actions visent les autorités locales, que ce soit pour les chauffeurs et les opérateurs de jeepneys, de tricycles ou de pousse-pousse.

Récemment, le NTU a fait pression pour une réduction de la redevance informatique exigée par le Bureau des transports terrestres (Land Transportation Office - LTO) dans le cadre des frais de transactions commerciales (par exemple, les renouvellements de permis, les enregistrements de véhicules, etc.). Il a aussi réclamé une diminution du coût des tests des émissions de gaz effectués par des centres privés qui demandent trois fois plus cher que lorsque le gouvernement s'en chargeait.

Il a également demandé que les amendes infligées par la Metro Manila Development Authority (MMDA), qui gère le trafic de la région de la capitale, et par le Bureau en charge des franchises et de la régulation du transport terrestre (Land Transportation Franchising and Regulatory Board - LTFRB) soient plus raisonnables. Par exemple, l'amende exigée en cas de non-respect des files est supérieure à ce qui est prévu par la loi (Republic Act 4136). D'autres revendications impliquent la mise en place d'un guichet unique pour l'enregistrement des véhicules, une réglementation plus stricte des sociétés privées de remorquage et la fin de l'annulation fréquente des décisions du bureau d'arbitrage de la MMDA par le propre bureau juridique de l'agence, une pratique qui, selon le NTU, entretient la corruption.

Politiques et réglementations du transport

En tant que centrale syndicale nationale, le NTU se penche également sur les politiques et les réglementations du gouvernement qui ont trait au secteur du transport en général. Il a proposé une série d'amendements à diverses lois, notamment au Local Government Code (pour exiger des autorités locales qu'elles coordonnent les réglementations avec le Ministère du transport et des communications et que celui-ci mène des audiences publiques), à la Clean Air Act (pour que les amendes soient plus raisonnables), à la LTFRB Charter (pour modifier le processus décisionnel et la composition du Bureau) et à la Public Services Act (pour mettre en place un mécanisme qui permette l'ajustement des tarifs des transports aux fluctuations des prix pétroliers).

Remédier aux problèmes

Pour remédier aux problèmes que nous venons de citer, le NTU dispose de divers outils qui lui permettent de défendre les intérêts des personnes employées dans le transport. Il mène des études et organise des activités d'éducation sur les problèmes qui se posent. Il dialogue avec les représentant(e)s de l'État pour envisager toutes les possibilités de résolution des problèmes. Il se coordonne avec d'autres groupes du transport afin de faire pression pour modifier les lois et pour lancer des mouvements de grève coordonnés, dernier recours des travailleuses et des travailleurs du transport.

En 2004, par exemple, le NTU et d'autres groupes importants

du secteur du transport de Metro Manila ont réclamé une augmentation des tarifs pour réduire l'impact de l'augmentation des prix pétroliers. Afin de déterminer quels prix seraient raisonnables, il a mené une enquête auprès de ses fédérations et associations membres pour évaluer l'incidence de la hausse des prix du pétrole sur les revenus des chauffeurs et des opérateurs. Les informations nécessaires recueillies, le NTU a organisé une conférence nationale de son Comité de direction pour discuter de ce point et formuler la position et les revendications du mouvement.

Lors de cette conférence, le secrétariat du NTU a planifié un dialogue avec des représentants du Bureau en charge des franchises et de la régulation du transport terrestre (LTFRB). Une conférence de presse a également été organisée pour informer l'opinion publique et pour commencer à faire pression sur les agences gouvernementales concernées. En réponse aux annonces du groupe, le ministre du Transport et le représentant du Président ont invité tous les groupes du transport à se rencontrer pour aborder les problèmes.

Des membres du Comité de direction du NTU se sont vus attribuer la tâche de transmettre la décision du Comité aux associations locales. Outre la revendication pour une augmentation du prix du billet, les fédérations ont aussi évoqué des problèmes qui touchent les travailleurs du transport et ont émis leurs propres exigences. Des conférences de presse, s'adressant particulièrement à la radio, ont été organisées pour exposer les problèmes et les revendications du groupe. Des pourparlers ont été menés avec des représentant(e)s locaux du LTFRB. Le NTU a fourni du matériel de campagne à ses fédérations membres.

Pendant ce temps, avant et lors de la grève d'un jour, le secrétariat du NTU n'a eu de cesse de se coordonner avec les autres groupes du secteur du transport.

Organiser

Organiser implique de former des fédérations ou des alliances de syndicats de travailleuses et de travailleurs du transport aux niveaux municipal et provincial et de les regrouper au sein du NTU. En réalité, ces deux dernières décennies ont vu se multiplier les fédérations d'associations du transport du fait de la croissance rapide du secteur. Pourtant, bon nombre de ces fédérations n'appartiennent pas à une formation nationale, alors que d'autres sont mécontentes de leur affiliation actuelle et recherchent d'autres alliances qui pourront, selon elles, mieux défendre les intérêts de leurs membres et des personnes employées dans le transport en général. Grâce à ses campagnes et aux activités qu'il mène, le NTU a gagné en crédibilité au sein du secteur du transport et attire des membres potentiels.

Les candidats membres sont identifiés par les autres affiliés et sont renvoyés au secrétariat du NTU. Des animateurs mènent alors des négociations officielles et informelles avec les principaux dirigeants des fédérations en question. Cela peut prendre du temps dans la mesure où les deux parties doivent se comprendre l'une l'autre et établir une relation de confiance. La candidature est alors renvoyée au Comité de direction pour être examinée.

Le programme d'éducation du NTU est son principal attrait pour les membres potentiels. Le NTU organise un séminaire d'orientation de base à l'intention des nouvelles fédérations membres. Son module aborde la situation de l'industrie du transport et de ses travailleurs et offre une introduction au syndicalisme tout en exposant les objectifs et le fonctionnement du NTU. Ce séminaire est destiné à la direction des fédérations et à au moins trois personnes ou responsables des associations locales affiliées aux fédérations.

La plupart des fédérations et des associations locales élisent de nouveaux responsables tous les ans. Les nouveaux dirigeant(e)s deviennent les bénéficiaires du programme d'éducation du NTU. Outre ce séminaire de base, l'organisation syndicale organise également des séminaires de formation de la direction pour les dirigeant(e)s des fédérations membres. Les entrevues sur le terrain confirment l'importance du programme d'éducation du NTU que les membres apprécient particulièrement et qui le distingue des autres formations nationales.

Organiser les travailleuses et les travailleurs du transport pose un certain nombre de problèmes. Le versement de cotisations mensuelles décourage les associations membres et freine leur participation active. Le problème n'est pas l'argent en soi mais plutôt une appréciation précise de la signification d'une appartenance à des formations plus vastes, comme des fédérations régionales ou des organisations nationales comme le NTU. Les associations locales prélèvent des cotisations journalières auprès de leurs membres, mais étant donné leur nombre et les sommes accumulées dans le temps, les montants impliqués ne sont en rien négligeables. Rien d'étonnant à ce que ces sommes poussent à la corruption et provoquent des combats violents.

Les opinions et les positions traditionnelles vis-à-vis des organisations syndicales représentent de formidables obstacles. Il est compréhensible que les fédérations et les associations locales tendent à privilégier les dossiers qui touchent directement leurs adhérents et qu'elles ne s'intéressent guère aux grands enjeux nationaux. Les responsables des associations consacrent la majeure partie de leur temps et de leur énergie à la gestion de la collecte des cotisations quotidiennes des chauffeurs.

Enfin, un dernier obstacle à l'organisation des personnes employées dans le transport est l'opposition des autorités locales, inquiètes de la puissance que pourrait acquérir une main-d'œuvre organisée. Alors que la formation d'associations locales d'opérateurs et de chauffeurs est prescrite par la loi, de nombreux gouvernements locaux s'opposent avec véhémence à la formation de fédérations dans leur région. Certains suivent de près les tentatives d'organisation des associations en de plus vastes formations.

Mise en réseau

La mise en réseau avec d'autres formations constitue une seconde nature pour le NTU et ce, pour deux raisons essentielles. D'abord, le NTU est un projet de l'Alliance Progressive Labor (APL) dont le credo est "Mouvement social syndical". Pris dans sa plus simple expression, il fait référence au fait que le mouvement syndical ne peut réaliser toutes ses possibilités de liberté que dans le cadre d'un mouvement plus vaste en faveur d'un changement social. L'APL constitue donc la sphère principale dans laquelle le NTU déploie ses efforts de mise en réseau.

Au travers de l'APL, mais aussi de son propre chef, le NTU participe également à plusieurs coalitions progressistes. Il fait partie de la Coalition pour un monde sans dette (Freedom from Debt Coalition - FDC), un mouvement qui regroupe des forces progressistes oeuvrant à trouver une solution au problème de la dette qui pèse en considération avant toute autre chose l'intérêt, à court et long termes, du peuple philippin. La FDC a été le fer de lance de campagnes déployées au sujet de problèmes économiques aux Philippines, comme celles menées en opposition à la privatisation des services de distribution de l'eau, en faveur de la révocation des contrats onéreux avec des producteurs d'énergie indépendants, contre de nouveaux taux d'imposition plus élevés visant à accroître les recettes pour assurer le service de l'énorme dette publique, etc.

Au travers de l'APL, le NTU est également partenaire du mouvement SULONG (Solidarity of Unions and Labor Organizations for New Governance). Ce mouvement est issu d'une alliance de syndicats qui s'est battue pour un ajustement du salaire minimum, BAWI ou Broad Alliance for a Wage Increase. Le mouvement SULONG a exigé la démission ou la révocation de la Présidente Gloria Macapagal-Arroyo pour avoir triché pour gagner les élections.

Au sein du secteur du transport, le NTU est membre du Comité national du transport terrestre (National Land Transport Council), une alliance d'opérateurs de bus, de camions et de taxis. Comme nous l'avons déjà précisé, le NTU collabore avec d'autres fédérations nationales lors de grandes campagnes comme lors la dernière grève nationale des transports pour réclamer un ajustement des tarifs. Conscient qu'il ne dispose que de peu de membres à Metro Manila, il a joint ses efforts à ceux de deux fédérations de chauffeurs et d'opérateurs de jeepneys d'envergure nationale (PISTON et FEDJODAP) dont le gros des forces se situe dans la région de la capitale nationale. Grâce à cette union, les transports ont été efficacement paralysés dans les principales agglomérations urbaines du pays.

PRINCIPAUX ENJEUX

À court et moyen termes, le NTU est confronté à trois enjeux. Le NTU considère que le renforcement et la consolidation du nombre de ses membres est sa tâche la plus importante. Pour cela, il est primordial qu'il sensibilise les chauffeurs et les opérateurs au syndicalisme car le militantisme fait cruellement défaut. Comme nous l'avons déjà signalé plus haut, la nature informelle du transport, des unités indépendantes souvent en concurrence les unes avec les autres, ne crée pas un climat propice à l'action collective. Pourtant, comme leurs propres expériences le montrent, ce n'est qu'au travers d'actions collectives, grâce à leur force numérique, que les travailleuses et les travailleurs du transport peuvent commencer à défendre leurs moyens de subsistance et améliorer leurs conditions.

Il faut aussi diminuer la confiance excessive que les membres placent en leur direction pour gérer les organisations et défendre les intérêts des chauffeurs et des opérateurs. S'assurer que les personnes employées dans le transport paient régulièrement leurs cotisations syndicales, participent à l'instauration d'une discipline et à une prise de conscience de l'importance de disposer de leur propre organisation indépendante.

Le second défi qui se pose au NTU est de forger une unité au sein du secteur du transport. Les divisions et les rivalités entre les principales formations ont affaibli le secteur. De plus, les principales inquiétudes de nombreuses organisations se concentrent principalement sur des efforts internes visant à gagner de l'argent comme obtenir des contrats avec des sociétés d'assurance, faciliter l'approbation de franchises de la part du LTFRB, obtenir de l'argent des hommes politiques lors des campagnes électorales en échange de promesses de votes ou encore s'assurer de ne pas perdre de membres grâce au clientélisme.

Enfin, dans certaines régions, les travailleuses et des travailleurs informels du transport risquent de disparaître du fait de la modernisation et du recours en hausse aux transports en commun. À Metro Manila, par exemple, l'utilisation de plus en plus fréquente des transports publics, et surtout des métros légers, a déplacé les jeepneys et les bus. La Metro Manila Development Authority entend réduire à 300 le nombre de bus en ville pour améliorer la circulation. Les bus et les jeepneys se déplacent alors vers les provinces, ce qui engendre une plus grande concurrence pour les véhicules d'utilité publique déjà présents dans ces régions. Toujours à Metro Manila, la transformation de la zone commerciale de Cubao à Quezon City en un centre commercial de type international implique l'interdiction pour les jeepneys de circuler dans les rues principales, ce qui a provoqué pour eux une forte chute du nombre de passagers et donc des revenus des chauffeurs.

Dans d'autres zones, les travailleurs du transport sont confrontés aux embouteillages résultant d'une infrastructure inadaptée et du manque de planification urbaine liée à une urbanisation galopante et à une explosion de la croissance démographique. Les modifications de parcours fréquentes représentent un défi permanent pour les travailleurs du

transport, alors que le peu de considération que l'on prête à leur profession, voire la discrimination dont ils sont victimes, les rendent vulnérables aux harcèlements et aux mauvais traitements quotidiens.

Néanmoins, le problème dépasse le secteur du transport et relève de l'aptitude de l'économie à créer des emplois décents appropriés pour une main-d'œuvre en pleine expansion. Le nombre même de travailleurs et de familles qui dépendent du transport informel met en péril les recettes et les revenus des familles dans ce secteur. Malgré des moyens de subsistance de plus en plus maigres, le secteur prodigue des emplois de repli aux travailleurs désœuvrés ou déplacés. Étant donné le manque de solutions de rechange, les travailleuses et les travailleurs informels du transport doivent lutter pour défendre leurs moyens de subsistance qui leur permettent de moins en moins de sortir de la pauvreté.

Vous trouverez un profil du National Transport Workers' Union en **Annexe I**, ainsi qu'un schéma de sa structure organisationnelle.



Les fédérations du transport (au sens où nous l'entendons dans cette étude) sont des organisations composées d'associations locales d'opérateurs et de chauffeurs. Ce sont ces fédérations qui s'affilient au National Transport Workers' Union (NTU). Ce chapitre se base sur les entrevues des dirigeant(e)s de six fédérations membres du NTU ainsi que de la direction de ce dernier. Ces entrevues ont été menées d'octobre à novembre 2005.

Profils

Pour rédiger ce chapitre, nous avons interrogé les fédérations suivantes, ainsi que certaines de leurs associations affiliées :

- **FERCODA** (Federation of Eastern Rizal Cubao Operators and Drivers' Alliance, Inc) regroupe des associations locales de jeepneys qui parcourent Araneta Center, un quartier d'affaires de Quezon City, Metro Manila.
- **PASADA** (Pangkalahatang Samahan ng Drivers at Operators sa Angeles City) regroupe des associations de jeepneys actives à Angeles City, Pampanga, une province située au Nord de Metro Manila.
- **PEMADA** (Pederasyon ng mga Magtatrisikel sa Dasmaringas), une fédération d'associations d'opérateurs et de chauffeurs de tricycles à Dasmaringas, Cavite, une province au Sud de Metro Manila.
- **SEMDDOC** (Southeastern Mindanao Diversified Drivers' and Operators' Cooperative), une fédération de 24 associations locales à Davao City, Mindanao, dans le Sud des Philippines.
- **TRAFECO** (Transport Federation of Cagayan de Oro City) regroupe 32 associations de jeepneys, de minibus (multicabs) et de véhicules à air conditionné à Cagayan de Oro City, Mindanao, dans le Sud des Philippines.
- **VALPODA** (Valenzuela Pedicab Operators Drivers' Association), une fédération d'associations de pousse-pousse des 1^{er} et 2^{ème} quartiers de la ville de Valenzuela, Metro Manila, créée en 2000.

Parmi les fédérations interrogées pour cette étude, on retrouve trois fédérations de jeepneys, deux fédérations de tricycles et une fédération de pousse-pousse. Le nombre d'affiliés dans chacune d'entre elles varie de 12 à 32 associations locales, soit de 3 000 à 7 000 personnes par fédération. Cependant, les fédérations ne comptabilisent pas le nombre de personnes affiliées aux associations membres; ces chiffres sont des estimations approximatives, probablement trop élevées.

Les six fédérations ont été créées ou ré-organisées entre 1995 et 2000. Les années 1990 ont été marquées par une

croissance rapide dans le secteur informel. L'Alliance of Progressive Labor (APL) a été mise en place en 1995 et un groupe sur le transport, précurseur du NTU, a été établi au sein de l'alliance.

La seconde moitié des années 1990 a été une période de fragmentation de la scène politique à gauche qui a fait que de nombreuses organisations se sont éloignées du groupe de gauche principal, le National Democratic Front (NDF), mené par le Parti communiste philippin. Ces divisions successives ont eu une influence sur le secteur du transport où plusieurs fédérations ont affirmé leur indépendance. Deux d'entre elles, la SEMMDOC et la TRAFECO, seront plus tard les principaux moteurs de l'APL-NTU.

La structure organisationnelle classique des fédérations est plutôt simple. L'assemblée générale (AG), composée d'un certain nombre de représentant(e)s des associations locales, est l'organe de décision le plus élevé. L'AG élit une série de responsables ou un comité exécutif et des membres du comité pour un laps de temps déterminé. Le comité élabore les politiques et les programmes de la fédération alors que les responsables se chargent de leur mise en place et de leur exécution quotidiennes. Dans certains cas, un système de commissions est mis en place pour encourager les membres à prendre une part active dans la mise en œuvre des programmes qu'ils ont choisis.

La majeure partie des fédérations prélèvent une cotisation mensuelle auprès de leurs associations membres qui s'élève à quelques centaines de pesos par mois par association. Par exemple, la TRAFECO perçoit 200 pesos par mois par association. Comptant sur un maximum de 32 associations membres, cela mène à un montant total de 6 400 pesos, c'est-à-dire juste assez pour subvenir aux activités régulières de la fédération. Et ce, sans compter les difficultés pour recueillir cette somme de façon régulière.

La TRAFECO gérait également une coopérative ouvrière, la Transport Workers' Cooperative, destinée à aider les membres et à être une source de revenus pour la fédération. Un détournement des fonds de la coopérative par ses responsables a mené à sa dissolution.

Étant données leurs ressources financières très limitées, certaines fédérations disposent d'un bureau mais n'emploient pas de personnel de façon régulière. Elles comptent principalement sur la bonne volonté des responsables, des membres du comité et des militant(e)s les plus actifs et les plus engagés.

Deux des fédérations ont déjà un long passé derrière elles. L'origine de la SEMDDOC remonte à la Toril United Drivers' Association qui a débuté dans les années 1960 en tant que coopérative d'épargne et d'emprunt qui offrait ses services aux membres. La PASADA est issue de la Villa Pampang Jeep

Operators' and Drivers' Association des années 1960. Les autres, comme nous l'avons déjà précisé, ont été créées dans les années 1990. Dans la plupart des cas, c'est le besoin de résoudre les problèmes urgents des chauffeurs qui a mené à la création des fédérations. La PEMADA a vu le jour en 1997 parce qu'il fallait un représentant(e) des chauffeurs au Bureau municipal en charge des franchises et de la régulation du transport qui décide des augmentations de tarifs. La FEDSTODA a été formée pour s'opposer à des exigences supplémentaires, une autorisation du maire et une déclaration fiscale, pour obtenir une franchise. Les extorsions policières, la congestion du trafic et la prolifération des unités illégales ont poussé les chauffeurs à créer la FERCODA.

Les grandes lignes de leur évolution et leurs réussites

Pour certaines des personnes interrogées, leurs victoires et leurs combats pour améliorer les conditions de travail de leurs membres sont les principales réussites de ces organisations. L'annulation de nouvelles réglementations imposant des charges supplémentaires aux travailleurs, la suppression de modifications d'itinéraires provoquant une diminution du nombre de passagers et des revenus des chauffeurs, une protection des trajets contre les opérateurs illégaux ou l'imposition d'un moratoire sur l'octroi de nouvelles franchises ainsi qu'une protection contre les officiers de police et les agents de la circulation corrompus sont autant de victoires considérées comme les moments décisifs des organisations du transport.

La PASADA se vante d'avoir suspendu la mise en application de l'ordonnance n° 2 à Angeles City en 1996. Cette ordonnance autorisait les véhicules d'utilité publique à traverser les routes des membres de la PASADA, diminuant ainsi les recettes des chauffeurs et provoquant une importante congestion du trafic. La fédération a été capable de convaincre les autorités de la ville d'abandonner ce projet, à la base de nombreuses arrestations.

La FERCODA, fédération plutôt jeune, considère que la protection de ses membres contre les policiers corrompus, dont certains ont été renvoyés, est l'une de ses principales victoires. La destitution de l'ancien président de la fédération, accusé de détournement de fonds, a été un tournant décisif dans la brève histoire de l'organisation. Un certain nombre de chauffeurs membres ont également été reconnus comme chauffeurs exceptionnels par le géant pétrolier, Caltex.

La VALPODA est parvenue à combattre une ordonnance locale qui interdisait aux pousse-pousse d'emprunter un axe principal, les empêchant de fait de circuler dans les rues de la ville et menaçant ainsi leur moyen de subsistance. Elle s'est opposée à la proposition de la mairie de limiter à 50 le nombre de véhicules sur la route. Les responsables de la fédération estiment qu'il est important qu'elle continue de fonctionner en dépit de sa dépendance complète aux contributions volontaires des membres.

La FEDSTODA a réussi à empêcher que de nouvelles conditions soient exigées au moment d'octroyer les franchises.

Comme nous l'avons déjà signalé plus haut, cette lutte a mené à la création de la fédération.

La PEMADA est parvenue à obtenir des augmentations de tarifs en 1998, en 2001 et en 2004. Elle a mené un mouvement d'opposition contre une taxe imposée par les autorités de la ville aux transporteurs publics et contre le paiement de 50 pesos pour un permis de chauffeur. Elle a convaincu les autorités locales d'imposer un moratoire sur la formation de nouvelles associations et un quota de nouvelles franchises tout en gardant à distance les véhicules concurrents, comme des minibuses et des services de navette.

En 2002, la TRAFECO a provoqué la démission du directeur de l'administration des routes et du trafic pour avoir modifié le trafic sans consultation publique. La SEMDDOC est parvenue à convaincre les autorités locales de lever l'obligation pour les chauffeurs de porter un uniforme le week-end.

La réglementation gouvernementale est un élément essentiel de l'industrie du transport, qu'elle soit formelle ou informelle. Elle a des effets sur tous les aspects de la vie des personnes employées dans le transport, depuis l'octroi des permis et des franchises des chauffeurs pour circuler avec un véhicule, jusqu'aux prix des billets, sans oublier l'autorisation des trajets, la désignation des terminaux, des aires de chargement et de déchargement, etc.

Dans le cas des jeepneys, ces règles sont fixées au niveau national même si des adaptations locales sont tolérées. Pour les tricycles et les pousse-pousse, la réglementation est élaborée au niveau des villes. Dans tous les cas, le processus requiert divers degrés de participation des parties concernées. Cela donne donc toute l'amplitude aux travailleuses et aux travailleurs du transport et à leurs organisations pour tenter de façonner ces règlements à leur avantage en fonction de leur force organisationnelle.

C'est la raison pour laquelle il est important pour les organisations du transport d'obtenir d'être représentées au sein des agences de l'Etat qui sont compétentes vis-à-vis de leurs membres. La PASADA a obtenu sa reconnaissance nationale en 2000, ce qui lui a permis d'entamer le dialogue et de négocier avec les autorités nationales et régionales. La TRAFECO est mandatée par plusieurs agences locales et par les autorités de la ville pour accomplir certaines tâches comme le contrôle des chauffeurs avec l'autorisation d'attribuer des contraventions en cas d'infractions, l'application de la loi 4136 et le contrôle du respect des nouveaux tarifs. Elle a également obtenu un siège au conseil municipal. De son côté, la FEDSTODA a obtenu de siéger au Bureau de Silang en charge des franchises et de la régulation du transport.

Il est intéressant de noter que les fédérations sont fières de leur participation active au sein du NTU. Par exemple, la SEMDDOC cite la formation du NTU en tête de ses principales réussites. La PASADA considère pour sa part que ses activités d'éducation et de formation de ses membres, menées en collaboration avec le NTU, constituent une réussite importante pour la fédération.

Pourquoi organiser ?

Organiser les associations locales en fédérations est la première étape de la construction d'une force de négociation pour les travailleurs informels du transport. Alors que ces associations locales sont les organisations de base de la main-d'œuvre du transport, elles n'ont aucun objectif politique ou industriel. Dans le cas des tricycles et des pousse-pousse, les chauffeurs et les opérateurs d'un trajet spécifique ont l'obligation légale de se regrouper en associations locales. Pourtant, les fonctions de celles-ci se limitent à mettre en place un système harmonieux de queue, à recueillir les cotisations quotidiennes des membres et à d'autres activités de moindre importance.

Seules, les associations locales ont une force de négociation assez limitée. Leurs zones d'activités se recoupent de sorte qu'une association agissant seule n'est pas en mesure de paralyser les transports de sa zone. Une grève des transports ne peut réussir que si elle est menée au niveau des fédérations et même à ce niveau, cela nécessiterait l'implication de plusieurs fédérations pour couvrir une région suffisamment vaste pour envoyer un message fort aux autorités.

L'autre raison pour motiver le regroupement d'associations locales en fédérations est d'améliorer le pouvoir de négociation des travailleuses et les travailleurs du transport vis-à-vis des autorités locales au niveau municipal. La présence de fédérations facilite la désignation de représentants des travailleurs du transport s'exprimant au nom d'une majorité décisive de chauffeurs et d'opérateurs.

Enfin, l'existence de fédérations du transport peut mener à la formation de fédérations ou de syndicats nationaux et c'est à ce niveau que le pouvoir de négociation des travailleuses et des travailleurs du transport est le plus efficace.

Conditions de travail et de vie

Les travailleuses et les travailleurs informels du transport peinent à l'ouvrage et vivent dans de piètres conditions qui varient peu d'un groupe à l'autre. D'une façon générale, les chauffeurs de jeepneys se situent au sommet du classement, suivis des chauffeurs de tricycles et les chauffeurs de pousse-pousse se retrouvent au bas de l'échelle sociale. Ce classement reste inchangé en termes d'heures de travail, de revenus et de la considération qu'ils obtiennent des officiers de la circulation et du grand public.

Les heures de travail vont de l'aube, c'est-à-dire 4-5 heures du matin, à tard dans la soirée, 22 ou 23 heures. Ils travaillent six à sept jours par semaine, ne s'arrêtant que lorsque leur véhicule ne peut pas sortir, à savoir une fois par semaine pour les jeepneys ou, dans le cas des chauffeurs de tricycles et de pousse-pousse, en cas d'entretien ou de réparations.

Les jours de travail normaux, les chauffeurs se reposent ou mangent lorsqu'ils attendent leur tour dans la file au terminal. Le temps d'attente peut durer des heures certains jours comme durant les mois d'été lorsque les écoles sont fermées ou les mardis et les jeudis des semaine ordinaires.

Les chauffeurs sont continuellement exposés à la pollution. De

mauvais poumons, une toux et des rhumes à répétition sont autant de problèmes de santé récurrents chez eux. Ce sont surtout les chauffeurs de tricycles qui courent le plus de risques car la majeure partie d'entre eux ont des moteurs à deux temps qui ne brûlent pas le carburant aussi bien que les moteurs à quatre temps. Pire encore, les chauffeurs mélangent du kérosène au gasoil pour économiser sur le carburant mais cela provoque de fortes émissions de fumée. Ce problème est particulièrement aigu dans les zones à forte concentration de tricycles, spécialement aux heures de pointe le matin et le soir:

Les chauffeurs de tricycles et de pousse-pousse n'ont aucun dispositif pour les protéger de la chaleur étouffante du soleil tropical ou de la pluie battante. Les jours de pluie, ils gagnent un peu plus que d'habitude car ils peuvent demander une prime supplémentaire par rapport au tarif normal, mais cela leur demande aussi des efforts supplémentaires de pédaler sur des chaussées humides ou inondées.

Les chauffeurs de jeepneys de Metro Manila gagnent 300 à 600 pesos philippins par jours alors que ceux en dehors de la région de la capitale gagnent moins, entre 250 et 300 pesos. Toutefois, le coût de la vie plus élevé dans la capitale compense cette différence de revenus. Les chauffeurs de tricycles gagnent 200 à 250 pesos philippins par jour alors que les chauffeurs de pousse-pousse ramènent en général chez eux 100 à 150 pesos après une rude journée à pédaler:

Ces montants sont rarement suffisants pour maintenir une famille classique au-dessus du seuil de pauvreté. Le gouvernement estime qu'une famille de 5 personnes a besoin de 5 500¹² pesos philippins pour ne pas plonger dans la pauvreté, ou de 230 pesos par jour, six jours par semaine. Cela explique pourquoi les chauffeurs sont constamment endettés auprès de prêteurs locaux ou chez l'épicier du coin, amortissant chaque jour leurs dettes. Les femmes font des petits boulots comme de la vente ou laver et repasser des vêtements pour augmenter les revenus de la famille.

La plupart des chauffeurs n'envoient leurs enfants à l'école que jusqu'au niveau secondaire. Il arrivait que des chauffeurs envoient un enfant ou deux à l'université, mais ce temps est révolu. Avant, un autocollant "Driver good lover" (le conducteur est un bon amant), quelque peu sexiste, était fréquemment apposé à l'intérieur des jeepneys, ce qui, selon, les vieux chauffeurs, reflétait, jusque dans les années 1980, la situation économique relativement confortable du chauffeur:

Sans assurance-maladie, une seule maladie grave peut mener à la faillite de la famille du chauffeur dont elle aura du mal à se relever; si elle y parvient un jour. Étant donnée cette situation désespérée, il n'est pas surprenant que les jeux de hasard soient devenus un problème aigu dans ce milieu.

Problèmes et difficultés

Beaucoup des problèmes et des difficultés que rencontrent les opérateurs et les chauffeurs du transport ont déjà été abordés précédemment dans le cadre des principales réussites des fédérations du transport. Dans de nombreux cas, ces problèmes ont poussé les travailleuses et les travailleurs à s'organiser et à s'engager dans des actions concertées, menant

¹²Seuil de pauvreté officiel tel que calculé par le National Statistical Coordination Board (NSCB).

finalément à la création de leurs organisations. Malgré quelques succès, les personnes employées dans le transport sont toujours confrontées aux mêmes problèmes et difficultés.

Un problème commun à tous les travailleurs du transport est, par exemple, la modification des règlements sans consultation préalable. Ce manque de concertation provoque une animosité entre les autorités et la main-d'œuvre du transport qui a le sentiment que ses intérêts n'ont pas été pris en compte lors de l'élaboration de nouvelles règles.

Les personnes employées dans le transport se plaignent également de l'application injuste des règlements, des arrestations intempestives dont les chauffeurs sont victimes et des amendes. L'accusation d'une application injuste des règlements fait référence aux véhicules privés qui, les travailleurs du transport en sont convaincus, sont privilégiés par les autorités. Ils se sentent épiés par la police et les autorités en charge de la circulation de telle sorte que le moindre écart débouche sur une infraction et une contravention.

De plus en plus, les travailleurs du transport sont déplacés au nom de la modernisation et à cause de la présence de plus en plus forte de systèmes de transports en commun. Cela est particulièrement vrai à Metro Manila. Dans le cas de la FERCODA, la transformation de l'Araneta Center à Quezon City en un centre commercial de niveau mondial menace le moyen de subsistance de certains chauffeurs : les jeepneys ne sont déjà plus autorisés dans la zone commerciale principale ce qui entraîne une diminution du nombre de passagers. La construction de réseaux de trains légers à Metro Manila a beaucoup de conséquences pour les jeepneys et les bus qui effectuent ces trajets.

Les travailleuses et les travailleurs du transport doivent aussi s'adapter aux fréquentes modifications d'itinéraire des autorités locales confrontées à la croissance démographique et à l'urbanisation rapide de même qu'à la congestion du trafic qu'elles impliquent. Une solution commune est de garder les véhicules d'utilité publique en dehors des principaux axes des villes ou des centres-villes. Cela complique la tâche des chauffeurs et implique souvent une perte de revenus.

Les fédérations du transport sont également confrontées à des difficultés et à des problèmes internes au sein de leur organisation. Un problème aigu est celui des hommes politiques qui cherchent à contrôler les fédérations soit pour en diminuer la résistance face à de nouvelles politiques, soit pour les utiliser à des fins électorales. Les interventions des hommes politiques locaux peuvent revêtir diverses formes : s'assurer que leurs partisans occupent des postes-clé au sein de l'organisation, empêcher les associations locales de former une fédération dont le champ d'action serait plus vaste ou encore offrir à l'organisation d'utiliser des installations gouvernementales pour la rendre redevable vis-à-vis des responsables locaux. Les responsables qui ne coopèrent pas font l'objet de campagnes de dénigrement et de tentatives pour les déloger de leurs fonctions.

Un autre problème interne que rencontrent de nombreuses fédérations est la mauvaise gestion des fonds. Informelles, les organisations de travailleurs du transport sont vulnérables face à des responsables malintentionnés. Cela épuise les ressources de l'organisation mais, plus grave encore, érode la confiance des membres en leur organisation et sa direction. Il faut du temps pour rétablir la confiance et cela pourrait ralentir la croissance de l'organisation même après le départ des responsables fautifs.

Enfin, un dernier problème identifié par les dirigeant(e)s interrogés est la difficulté à encourager les membres à participer activement. Ils l'attribuent à un manque de temps libre de leurs membres, trop occupés qu'ils sont à gagner le peu qu'ils peuvent, à un manque d'information et de compréhension des problèmes rencontrés par les travailleuses et les travailleurs informels du transport et à une tendance à compter sur les responsables et les dirigeant(e)s pour faire fonctionner leur organisation.

Résoudre les difficultés et les problèmes

Les travailleuses et les travailleurs du transport entament un dialogue avec les autorités pour aborder les difficultés et les problèmes. Trop souvent, il faut qu'ils lancent des campagnes publiques et des actions de protestation pour obtenir l'attention des autorités et pour les forcer à négocier avec leurs dirigeant(e)s. Une action concertée implique des piquets et, si la situation l'oblige, des grèves localisées du transport.

Une autre façon d'influencer l'élaboration des règlements qui touchent les travailleurs du transport est de parvenir à être représenté au sein des instances locales chargées du transport comme nous l'avons déjà mentionné plus haut. Toutes les fédérations n'y sont pas parvenues et cela dépend beaucoup de ses antécédents, de sa force organisationnelle ainsi que de la sensibilité des autorités locales face aux pressions extérieures.

Les fédérations mènent des activités d'éducation et d'information auprès de leurs membres pour accroître leur sensibilité aux problèmes et aux difficultés rencontrés par les travailleuses et les travailleurs du transport. Les activités d'éducation que le NTU prodigue sont appréciées par les fédérations membres et sont particulièrement importantes pour la mise en place d'une direction locale responsable. Les principaux dirigeant(e)s des associations locales doivent suivre certains modules de formation et d'éducation. Le renouvellement annuel de certains postes de direction garantit un flot continu de participants à ces activités.

Organiser

Organiser au niveau d'une fédération implique de convaincre les associations locales de rejoindre la fédération. Toutes les fédérations ne sont pas activement engagées dans des activités de syndicalisation. Les plus anciennes pourraient déjà avoir rassemblé toutes les associations locales présentes dans leur zone d'activités et il s'agit plus pour elles de les maintenir au sein de la fédération et d'éviter qu'elles ne s'affilient à des fédérations concurrentes.

Pour les fédérations plus récentes, organiser implique de rendre fréquemment visite aux responsables et membres importants ainsi que d'engager des pourparlers avec ces personnes pour gagner leur confiance. Il ne suffit pas de rencontrer les membres potentiels une ou deux fois. Les animateurs doivent prendre le temps de rendre visite aux associations locales juste pour les saluer ou bavarder. C'est une façon de montrer sa sincérité et de faire valoir l'importance de rejoindre la fédération. Il faut se montrer patient pour gagner la confiance des éventuels membres.

D'autres fédérations se servent de la diffusion d'informations et d'activités éducatives pour recruter de nouveaux membres. Les thèmes abordés lors de ces activités vont de problèmes simples comme le code de la route (dans la mesure où un bon nombre des chauffeurs ne sont pas allés plus loin que l'école secondaire) aux droits et aux responsabilités des travailleurs du transport en tant que citoyens et membres de la communauté.

Certaines associations hésitent à rejoindre des fédérations en raison de mauvaises expériences précédentes. Il s'agit principalement de cas de corruption de la part de quelques responsables au niveau des fédérations. Pour regagner leur confiance il est indispensable de discuter constamment avec les responsables et les principaux membres, de travailler avec les associations locales sur des problèmes qui les touchent directement et de mener continuellement des campagnes d'éducation.

Mise en réseau

Certaines des fédérations rencontrées se sont mises en réseau avec d'autres organisations, notamment d'autres fédérations du transport actives dans la région. Elles se sont rendues compte qu'elles étaient confrontées aux mêmes difficultés quand il s'agissait de problèmes touchant leurs membres. La PASADA a travaillé avec la PISTON, une autre fédération active dans la même région, pour résoudre des problèmes liés au secteur du transport. Elle a également travaillé avec des organisations communautaires dans sa localité sur des problèmes liés à l'environnement (le traitement des déchets solides notamment), aux communautés urbaines pauvres et à des problèmes de santé.

La PEMADA s'est coordonnée avec d'autres associations et fédérations locales de la région de Cavite, mais elle se méfie des alliances et des coalitions créées sur l'initiative des hommes politiques locaux dans leurs propres intérêts.

En tant que membres du National Transport Workers' Union et de l'Alliance of Progressive Labor, les fédérations participent également aux coalitions dont le NTU et l'APL sont membres. Plus particulièrement, ils travaillent ensemble avec les sections locales d'organisations nationales comme la Coalition pour un monde sans dette (FDC) et le parti politique Akbayan. Nombreuses sont les fédérations qui estiment que leur affiliation au NTU s'inscrit dans le cadre de leur travail de coopération.

Principaux changements nécessaires

Les travailleuses et les travailleurs du transport craignent constamment que les prix du pétrole et des produits pétroliers n'augmentent sur le marché mondial. Dans les années 1970 et jusque dans les années 1990, le gouvernement avait mis en place un Fonds de stabilisation des prix du pétrole (OPSF), un fonds régulateur industriel pour minimiser l'impact des fluctuations des prix. Des problèmes d'ordre fiscal ont poussé le gouvernement à abandonner le programme en 1998. Dans le même temps, le secteur a été déréglementé et de nouveaux acteurs ont été autorisés à entrer sur le marché. Les prix étaient désormais soumis au jeu des forces du marché.

Pourtant, le gouvernement continue de réglementer les tarifs des transports. Étant données les implications considérables d'une augmentation des prix des transports, le gouvernement hésite toujours à l'adopter. En définitive, ce sont donc les chauffeurs et les opérateurs qui absorbent les hausses des prix du carburant. La main-d'œuvre du transport a attiré l'attention des autorités sur le besoin de mettre en place un mécanisme d'ajustement des tarifs plus flexible pour éviter que les travailleurs n'aient à recourir à la grève pour obtenir une augmentation du prix du billet. Il convient également de mettre en place des mesures complémentaires pour limiter l'impact de prix pétroliers élevés et en hausse.

Si le gouvernement reconnaissait le secteur du transport, y compris les jeepneys, les tricycles et les pousse-pousse, comme un secteur légitime, cela pourrait bien résoudre bon nombre des problèmes que rencontre l'industrie. Cela pourrait impliquer que les représentant(e)s de la main-d'œuvre siègent au sein des instances de décision qui ont trait au transport ainsi qu'à tous les niveaux du gouvernement en mettant en place des processus de consultation publique, en précisant les droits et les responsabilités des chauffeurs et des opérateurs, etc. En même temps, les responsables du transport doivent recevoir une formation et une éducation adéquates sur la façon de gérer le trafic et de faire respecter le code de la route. Il faut une application juste des règlements.

Les dirigeant(e)s des fédérations estiment qu'il est nécessaire de mettre en place des programmes éducatifs pour accroître les connaissances des opérateurs et des chauffeurs qui n'ont pour la plupart pas été au collège et ainsi développer chez eux un sentiment de confiance en soi. Malgré des années passées dans le secteur du transport, nombreux sont ceux qui connaissent très peu le code de la route. Un manque de connaissance des règlements et de leurs droits en tant que chauffeurs les rend vulnérables aux harcèlements de la part des autorités en charge de la circulation. Il convient donc de mettre en place des programmes d'éducation et d'information pour palier ces lacunes.

Il ne fait aucun doute non plus qu'il est absolument nécessaire de mettre en place des programmes d'assurance sociale pour protéger les chauffeurs et leurs familles des événements imprévus et coûteux, comme un problème de santé ou un

décès dans la famille. Même si les travailleurs informels peuvent participer à des programmes d'assurance sociale comme PhilHealth, le programme d'assurance-maladie de l'État et au système de sécurité sociale, les primes sont bien trop élevées pour la plupart d'entre eux.

Il existe un système informel d'assurance sociale parmi les travailleuses et les travailleurs du transport. Par exemple, un chauffeur verse une somme déterminée destinée à couvrir le décès d'un chauffeur ou d'un membre de la famille. Mais ces programmes ne suffisent pas. Plusieurs organisations ont essayé de créer des coopératives de crédit et des programmes comparables, mais ils ne peuvent se développer en raison du manque de ressources et de compétences en gestion, ce qui les rend fragiles face à la corruption.

Certaines des personnes interrogées ont formulé le besoin d'avoir un représentant(e) du secteur du transport au Congrès dans le cadre du système de scrutin proportionnel. Celui-ci prévoit de réserver 50 sièges de la Chambre du Congrès pour des représentant(e)s des secteurs marginalisés. Les sièges sont attribués aux partis politiques qui représentent ces secteurs dont la liste doit avoir obtenu au moins trois pour cent des suffrages exprimés. Le NTU et l'APL soutiennent le parti Akbayan.

Obstacles aux changements

L'absence d'une unité forte au sein du secteur du transport représente un obstacle majeur à la réalisation de changements pour améliorer la position et les conditions de travail des personnes employées dans le transport. La rivalité qui prévaut entre les fédérations et les associations empêche le secteur de présenter une position commune sur des problèmes aigus. Il se peut que plusieurs fédérations soient actives dans une même région géographique et qu'elles soient affiliées et fidèles à différentes organisations; il n'est dès lors pas aisé de créer une unité.

L'intervention des hommes politiques locaux affaiblit encore l'unité des travailleurs du transport dans une région spécifique. Dans certaines zones, les hommes politiques interviennent pour empêcher la création de fédérations regroupant toute la zone. Dans d'autres, ils tentent de contrôler ou d'influencer les fédérations de leur région, soit par intérêt politique ou simplement pour éviter qu'elles ne s'opposent à de nouveaux programmes et à de nouvelles politiques qui peuvent être néfastes aux intérêts des travailleurs du secteur.

Dans certains cas rares, le fait d'être proches des hommes politiques en place permet aux fédérations du transport de rentrer en contact avec les décideurs politiques et donc d'influencer le processus de prise de décision. Dès lors, certains dirigeant(e)s ressentent le besoin de maintenir de bonnes relations avec les hommes politiques, mais il faut toutefois parvenir à préserver l'indépendance et l'intégrité de la fédération et donc sa crédibilité vis-à-vis des membres et du vaste public.

L'apathie des membres vient s'ajouter à la fragmentation et à l'absence d'une unité forte. Ils se contentent de laisser la

gestion de l'organisation à leurs dirigeant(e)s. Le manque de moyens pour mener à bien des programmes qui pourraient offrir des avantages précis et tangibles aux membres et ainsi les encourager à participer activement aux activités quotidiennes de l'organisation contribue à affaiblir les organisations de travailleuses et de travailleurs du transport.

Principaux enjeux

Les dirigeant(e)s des fédérations s'accordent sur le fait que leur plus grande tâche pour l'avenir est le renforcement et la consolidation des organisations de travailleuses et de travailleurs du transport ainsi que la construction d'une unité forte au sein du secteur du transport. Des organisations faibles à la base et des fédérations fragmentées au sommet rendent le secteur du transport fragile face aux tactiques du "diviser pour régner" et aux attaques en règle des autorités publiques à tous les niveaux.

Au vu des tentatives constantes des autorités nationales et locales d'affaiblir l'unité de la main-d'œuvre du transport et étant donnée la vulnérabilité de ses organisations face aux détournements et aux attaques de l'État, il sera primordial de préserver l'indépendance et l'intégrité des organisations du secteur du transport.

Enfin, un enjeu de taille qui attend les organisations de travailleurs du transport est le maintien de leurs moyens de subsistance alors que les autres possibilités d'emploi et de sources de revenus font défaut. La modernisation et l'utilisation en hausse des transports en commun menacent les modes de transport informels. Déjà, ces dernières années, le nombre de bus et de jeepneys a diminué.

Vous trouverez en **Annexe 2** les profils des associations locales et de leurs membres.

Depuis ses débuts, il y a dix ans, en tant que rassemblement de syndicats du secteur du transport au sein de l'Alliance of Progressive Labor (APL) jusqu'à sa récente transformation en un syndicat national, le National Transport Workers' Union (NTU) s'est révélé être un protagoniste incontournable du secteur, représentant les droits et les intérêts de la main-d'œuvre du transport. Il ne fait aucun doute que la croissance rapide du secteur informel du transport est pour beaucoup dans l'ascension tout aussi rapide qu'a connu le NTU, désormais la plus grande formation au sein de l'APL. L'expérience qu'il a acquise en organisant les travailleurs informels du transport peut être résumée par l'analyse de ses forces et de ses faiblesses.

Le NTU a atteint une masse critique dans des villes comme Davao, Cagayan de Oro, Zamboanga et Cebu ce qui lui permet de paralyser les transports publics de ces régions. Leur force organisationnelle dans les principaux nœuds urbains a permis au NTU et aux fédérations membres d'acquiescer la reconnaissance et le respect des autorités, des gouvernements locaux ainsi que des organisations et des syndicats du secteur du transport. D'un côté, bon nombre des fédérations membres du NTU sont reconnues par les gouvernements locaux et les autorités en charge du secteur dans leurs zones d'action. Elles ont ainsi la possibilité de modeler les politiques de façon à prendre en compte les intérêts des chauffeurs et des opérateurs.

De l'autre, disposant d'une importante base dans les principales villes en dehors de la capitale, Metro Manila, le NTU donne à une grève coordonnée des transports un véritable caractère national. Cela a été démontré à l'occasion de la grève de 2005 lorsque le NTU, en collaboration avec d'autres formations du transport basées à Metro Manila, a lancé une grève nationale des transports pour exiger une augmentation des tarifs. La coopération avec d'autres organisations s'étend au-delà du secteur du transport comme le prouvent l'affiliation et la participation active du NTU à des organisations de travailleuses et de travailleurs plus vastes, à des coalitions multisectorielles et à d'autres partis politiques.

L'importante participation des fédérations au niveau national permet au programme d'action du NTU de refléter les inquiétudes et les aspirations des personnes employées dans le transport ainsi que la capacité de leurs propres organisations à mettre en œuvre des projets concertés. La direction nationale du NTU (le comité de direction et le comité exécutif) est composée de responsables et de délégué(e)s des fédérations membres, eux-mêmes responsables dans leur association locale. La majeure partie d'entre eux continuent de gagner leur vie en tant que chauffeurs/opérateurs de jeepneys, de tricycles ou de pousse-pousse. De plus, il revient aux comités de direction et exécutif d'assurer la planification et l'exécution du programme annuel des activités ainsi que des actions communes occasionnelles (comme des grèves du transport).

Le programme d'éducation du NTU est destiné à sensibiliser les travailleuses et les travailleurs du transport aux problèmes politiques et socio-économiques qui ont trait aux conditions de travail et de vie, leur donnant ainsi les capacités d'agir collectivement en leur nom propre en tant que travailleurs du transport. Pour les membres, les activités d'éducation et de formation montrent que le NTU prend au sérieux les problèmes et les difficultés que rencontre la main-d'œuvre du secteur des transports. En outre, elles distinguent le NTU des autres formations traditionnelles dont les intérêts se limitent au prélèvement des cotisations quotidiennes de la part des chauffeurs et à des activités occasionnelles, comme les élections.

Son fonctionnement démocratique et ses programmes d'éducation continus font du NTU une formation différente des autres du secteur du transport et se sont révélés être des facteurs déterminants pour le recrutement de nouveaux membres. De plus en plus de fédérations et d'associations empreintes d'indépendance, mécontentes du clientélisme, du centrage de leur direction sur la personne et de la hiérarchisation à outrance, se tournent vers le NTU.

La formation des dirigeant(e)s est l'un des principaux soucis du NTU dont les répercussions sont directes et à long terme. Une sérieuse contrainte à ce propos est que le NTU ne dispose que d'un seul animateur à plein temps. Il devient de plus en plus difficile d'identifier d'éventuels cadres et de les former étant donnée la répartition géographique des membres du syndicat qui se trouvent presque tous fort éloignés du centre. Les moyens limités pour mener à bien des activités d'éducation qui servent de formations de base pour les futurs dirigeant(e)s ralentissent la mise en place d'une direction.

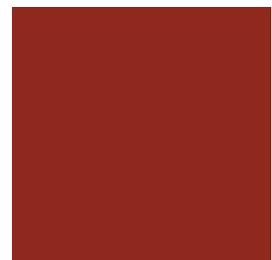
Un défi majeur pour le NTU est d'accroître la participation des associations locales, où se trouve la base du syndicat, au sein de leurs fédérations respectives au travers d'activités constantes de recrutement et des programmes d'éducation et de bien-être. Les affiliés au NTU sont des fédérations qui regroupent les associations locales de chauffeurs/opérateurs. Le NTU coordonne des activités entre les fédérations mais les activités au sein des fédérations sont laissées aux soins de leur direction. Le degré de participation des associations locales aux actions de leur fédération varie largement en fonction de leur histoire, de leur personnalité et des moyens dont elles disposent. Un problème de taille relevé lors des entrevues est le manque de participation des militant(e)s de la base.

Le manque de moyens financiers est un obstacle considérable pour le NTU. Cela limite ses capacités à consolider et, en même temps, à accroître le nombre de ses membres en dépit d'un climat favorable comme le prouve la longue liste de candidats qu'il ne parvient à examiner. Cela empêche aussi le NTU d'engager des animateurs à plein temps pour créer des

liens avec les membres candidats et pour mener ses programmes d'éducation et de formation. Le manque de fonds rend systématiquement la promotion et le soutien de programmes de bien-être difficiles (moyens de subsistance, activités économiques, assurance sociale, épargne commune, etc.). Les répercussions sont importantes. En effet, l'absence de tels programmes diminue l'attrait du syndicat pour les membres ordinaires. Dans le même temps, l'expérience a montré qu'il faut une organisation de travailleurs forte pour que les programmes de bien-être soient viables et qu'une approche purement "économique" est vouée à l'échec.

L'incapacité de générer des moyens adéquats tant au niveau des fédérations qu'au niveau national reste un défi sérieux pour le NTU. Malgré leurs faibles revenus, les travailleuses et les travailleurs informels du transport ne sont pas réticents à payer des cotisations journalières à leurs associations locales sous la forme de cotisations pour le terminal, pour le répartiteur, pour servir d'épargne ou pour aider les membres qui en ont besoin, etc. Mais il faut faire preuve de beaucoup de persuasion pour les convaincre de payer des cotisations d'adhésion à leur fédération et, à plus forte raison, à une organisation nationale comme le NTU. L'impression de ne pas posséder la fédération et de ne pas maîtriser le programme national, le manque d'avantages matériels et économiques (lié à l'absence de programmes de bien-être), le parasitisme (les chauffeurs qui observent sans s'engager bénéficieront de toute façon des avantages d'un changement de politique) pour citer quelques nouveaux facteurs, expliquent probablement le manque de fonds.

Pourtant, en dépit de ces obstacles, la croissance du National Transport Workers' Union ces dernières années prouve le grand dévouement de certaines personnes à tous les échelons de l'organisation. Il s'agit d'un engagement vis-à-vis des idéaux et des principes du syndicat et d'une volonté d'améliorer le niveau de vie de leurs collègues du secteur du transport.



Balisacan, Arsenio M (1995) Poverty, Urbanization and Development Policy: a Philippine Perspective, University of the Philippine Press, p.63.

Avigran, Tony et. al (2005) Good Jobs, Bad Jobs, No Jobs. GNP and EPI.

Phil Daily Inquirer, 24 march 2006.

Silver, Beverly J. (2003) Forces of Labor: Workers' Movements and Globalization since 1870. Cambridge Studies in Comparative Politics, Cambridge University Press.

Teodosio, V.A, Bandayrel, PB and GL Labastilla (1989) Labor and the Transport Industry in the Philippines. University of the Philippines School of Labor and Industrial Relations: Quezon City.

Sources de données de base

National Statistical Coordination Board (NSCB).
National Statistics Office (NSO).

Profil du NTU

Nom complet du syndicat :
NATIONAL TRANSPORT WORKERS' UNION (NTU)

Coordonnées de la personne de contact :
ALESO M. SAYASA II (BREN) – Porte-parole
102 Scout de Guia cor. Tomas Morato
Bgy Sacred Heart, Quezon City
Philippines

Adresse privée :
21-A Kingsway St
Fairlane Subdivision
Nangka, Marikina City

Portable : (0906) 62044037
Tél.: (632) 9276991
Courrier électronique : bren@apl.org.ph

Composition :
NATIONALE

Zones d'activité (Ville, Province)
Metro Manila et périphérie
Davao City, Dava
Cagayan de Oro City, Bukidnon
Zamboanga City, Zamboanga
Cotabato City, Maguindanao
General Santos City, South Cotabato
Mati, Davao Oriental
Iloilo City, Iloilo
Bacolod City, Negros Occidental
Mandaue City, Cebu
Angeles City, Pampanga
San Fernando, Pampanga
Porac, Pampanga
Dasmarinas, Cavite
Silang, Cavite
Tagaytay, Cavite

Membres (nombre de fédérations) :
Jeepneys : 8 (4 sur Mindanao, 2 sur Visayas, 5 sur Luçon)
Tricycles : 5 (2 sur Mindanao, 3 sur Luçon)
Pousse-pousse : 3 (1 sur Visayas, 2 sur Luçon)

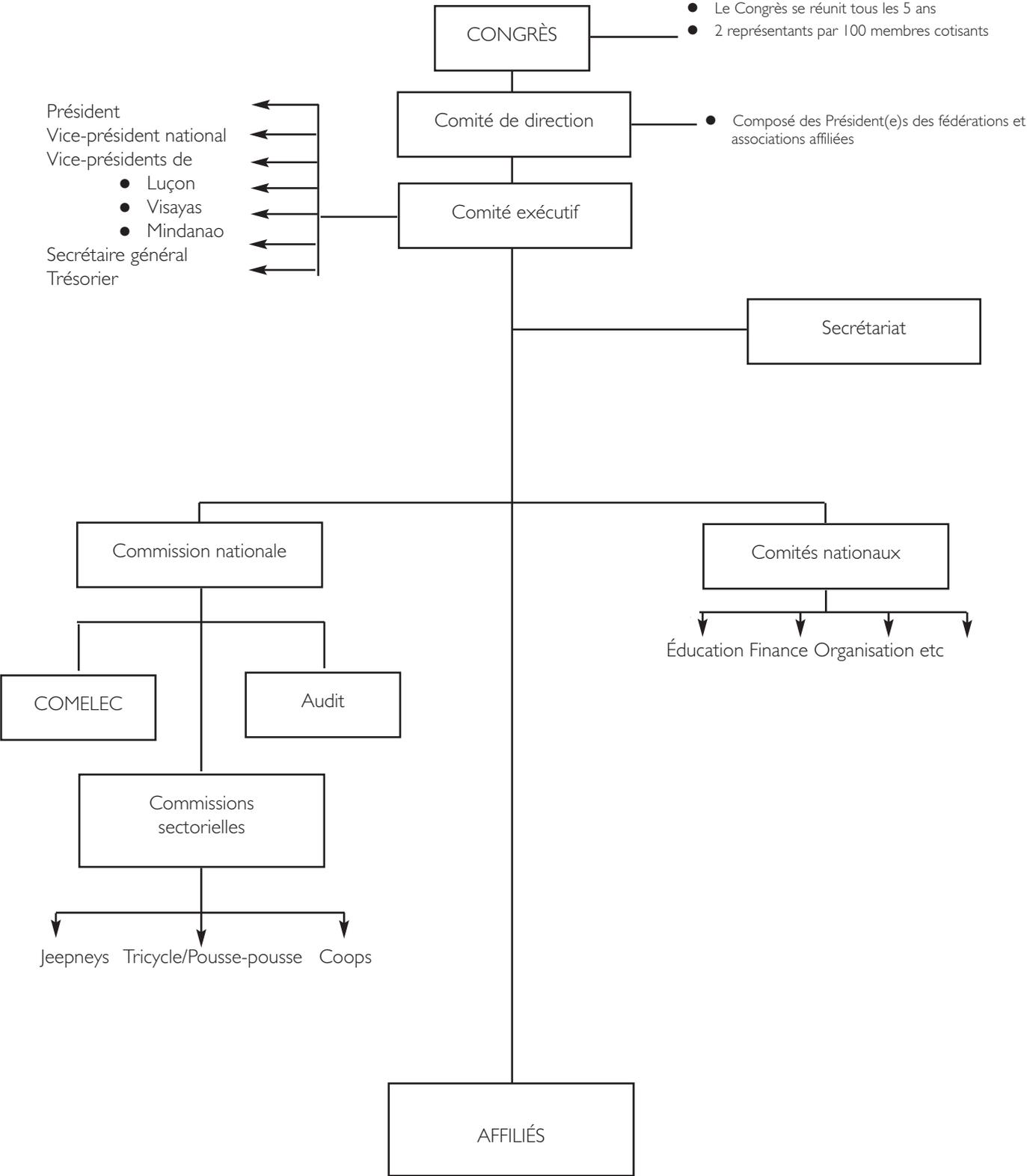
Membres (associations locales indépendantes)
Jeepneys : 9 (2 sur Visayas, 7 sur Luçon)
Tricycles : 5 (5 sur Luçon)
Pousse-pousse : 1 (Luçon)

Date de formation: 13-14 décembre 2003

Statut d'enregistrement : Enregistré auprès du Bureau des relations professionnelles, Ministère du travail et de l'emploi

Affiliation : Alliance of Progressive Labor (APL)

Structure organisationnelle du National Transport Workers' Union (NTU) - 2006



Profils des associations locales et de leurs membres sélectionnés

Adriano-Malanday Pedicab Operators'/Drivers' Association

Au moment du décès de son père, Jonathan Fuentesbella, alors âgé de 16 ans, est devenu le soutien de sa famille. Le plus âgé de quatre enfants, il a quitté l'école et a commencé à travailler en tant que chauffeur de pousse-pousse sur la route de M.H. del Pilar à Valenzuela, Bulacan. Sa mère travaille comme blanchisseuse pour ses voisins lorsqu'il y a de l'ouvrage et elle recueille en plus des mises pour le jeu de lotto.

Aujourd'hui âgé de 18 ans, Jonathan Fuentesbella pédale depuis 2 ans sur son pousse-pousse, de 8 heures du matin à 22 heures du soir. Une bonne journée de travail lui permet de gagner 150 pesos philippins desquels il déduit la somme de 50 pesos, destinée à l'opérateur de son pousse-pousse, ce qui lui laisse donc un revenu net de 100 pesos philippins. À quelques rares occasions, il obtient un brut de 200 pesos et les mauvais jours ne lui permettent que de gagner 90 pesos.

Il nourrit sa famille et envoie ses trois frères et sœurs à l'école : l'un est au niveau secondaire, alors que les deux autres sont à l'école élémentaire. Certains jours, il ne gagne pas suffisamment pour que ses frères et sœurs puissent manger à l'école et participer aux projets scolaires. Outre ses dépenses de base, le jeune Fuentesbella économise afin de payer chaque mois 500 pesos pour les services urbains (une espèce d'impôts) qu'ils doivent pour la maison de sa grande-mère dans laquelle ils vivent tous. Pour s'en sortir, il emprunte à des confrères; il est entré le cercle vicieux de l'endettement.

Il faut aussi évidemment compter sur des dangers professionnels comme celui d'être pris par les agents de la circulation pour avoir illégalement parké son pousse-pousse. Ses jambes s'engourdissent parfois à force de trop pédaler. Exposé aux éléments, il souffre d'insuffisance respiratoire des voies supérieures : rhumes, toux aiguë et grippe.

Pourtant, Jonathan Fuentesbella rêve d'une vie meilleure : posséder un jour son pousse-pousse et intégrer une école professionnelle lorsque ses frères et sœurs auront terminé leur scolarité.

Isabelo Fernando Pedicab Operators'/Drivers' Association (ISPODA)

L'ISPODA est l'une des associations locales de la VALPODA qui a été créée en 2000. Elle compte une centaine de membres. Elle accorde des dividendes à ses membres sur leurs cotisations quotidiennes, dont le montant varie selon les contributions des membres. À la fin de l'année, chaque membre reçoit un sac de provisions lors de la fête de Noël de l'association. Lors d'un décès, l'association recueille des fonds de la part de ses membres destinés à la famille du défunt.

L'association perçoit un montant journalier de 6 pesos philippins par membre : 2 pesos vont à la gestion de l'association, 2 autres sont consacrés à la fête de Noël et les 2 derniers pesos sont mis de côté pour les membres. L'ISPODA prélève également une cotisation d'adhésion de 150 pesos philippins et une redevance de 50 pesos lors d'un changement d'opérateur.

Ses responsables sont élus tous les ans. L'assemblée générale est la plus haute instance de décision de l'association.

L'une des réussites de l'association a été le maintien de leur droit de circuler sur la rue M. H. del Pilar.

Elle a également mis en place un système de files d'attente pour ses membres : des unités de pousse-pousse forment une file à un point ou un arrêt précis pour charger les passagers. Ce système permet un embarquement rapide et évite les bousculades de chauffeurs pour obtenir des clients. Les chauffeurs peuvent décider de quitter la file pour partir à la recherche de clients dans les rues avoisinantes. Il existe toutefois des chauffeurs de pousse-pousse "colorum", non-membres, qui tentent d'obtenir des passagers et qui ne respectent pas les files d'attente. L'unique recours de l'association est alors de les convaincre de s'affilier.

Un des principaux enjeux pour l'association est que les autorités locales reconnaissent officiellement le métier de chauffeur de pousse-pousse. Cette reconnaissance permettrait aux chauffeurs de circuler sur les routes sans constamment craindre de se faire arrêter.

Anna Francisco et Tess Ilagan pédalent sur leur pousse-pousse sur la M. H.del Pilar à Valenzuela, Bulacan. Toutes deux ont 38 ans et sont membres de l'ISPODA.

Anna Francisco et son mari possèdent trois pousse-pousse : ils en conduisent chacun un et le troisième est loué à d'autres chauffeurs; ils sont donc à la fois opérateurs et chauffeurs. Ils ont trois enfants qui sont toujours à l'école élémentaire. En plus, elle fait également du repassage et travaille en tant que blanchisseuse mais trouve qu'elle a de moins en moins de clients. Son mari aussi a un autre travail : il nettoie les véhicules à air conditionné, ce qui lui rapporte plus qu'en pédalant sur son pousse-pousse. Leurs revenus leur permettent d'envoyer leurs enfants à l'école, de payer le loyer et les factures et de subvenir à leurs besoins quotidiens.

La journée d'Anna Francisco sur les routes commence à 5h30 et s'achève à 19h. Fait peu ordinaire, elle s'arrête sur le temps de midi pour rentrer à la maison et faire manger ses trois enfants et vérifier ce dont ils ont besoin pour la classe de l'après-midi. Ensuite, elle repart sur la route. Le soir, elle s'occupe de l'éducation de ses enfants et veille aux besoins de sa famille. Les week-ends, elle nettoie et repasse des vêtements en plus de ses tâches ménagères. Elle s'occupe également de recueillir les cotisations journalières (butaw) des autres membres de l'association.

Tess Ilagan, par contre, est l'unique soutien de sa famille, composée de sa vieille mère et de ses trois enfants âgés de 10, 13 et 15 ans. Elle a cette charge de famille depuis qu'elle a quitté son mari violent, neuf ans auparavant. Elle ramassait des bouteilles vides pour les revendre. Elle a décidé de conduire un pousse-pousse car cela lui permet de gagner plus qu'en vendant de vieilles bouteilles. La chance lui a souri il y a deux ans lorsque, par hasard, elle a fait une apparition dans un show télévisé local avec Raffy Tulfo. Elle a dit qu'elle voudrait posséder un pousse-pousse et son vœu a été exaucé.

Tess Ilagan pédale de 5h du matin à 22h, ce qui lui rapporte environ 150 à 180 pesos philippins par jour. Cela lui permet de nourrir sa famille et d'envoyer son plus jeune enfant à l'école. Elle rentre à la maison sur le temps de midi, non pour s'octroyer une pause mais bien pour nourrir ses enfants. Elle nettoie leurs vêtements tard dans la nuit. Épuisée, elle s'est un jour réveillée au beau milieu de sa bassine d'eau remplie de linge sale.

Pour gagner plus, elle quitte parfois la queue des chauffeurs de pousse-pousse après avoir obtenu leur permission et se rend au marché où elle a plus de chances de charger des passagers. Elle vend toujours des bouteilles les week-ends depuis tôt le matin jusqu'à 14h; elle reprend ensuite la route jusqu'au soir. La vieille mère de Tess Ilagan se préoccupe pour la sécurité de sa fille, mais Tess a appris à éviter les hommes ivres et louches.

Anna Francisco et Tess Ilagan utilisent toutes les deux leur pousse-pousse pour des services spéciaux, c'est-à-dire emmener des enfants à l'école et les ramener. Pourtant, elles touchent pour cela le tarif régulier de 5 pesos par voyage. Parfois les enfants ne peuvent les payer que 3 pesos, mais les deux femmes continuent leur service. Au moins, elles ont des clients réguliers et rendent service comme cela se fait entre bons voisins.

Lorenzo Avila a 64 ans et est chauffeur de pousse-pousse depuis 1997. Avant cela, il a été ouvrier pendant 18 ans chez PHILCAMCO, une société minière de la province de Quezon. Lorsque la société a fermé en 1994, il a déménagé avec sa famille à Valenzuela, Bulacan et a gagné sa vie en tant que charpentier avant de devenir chauffeur de pousse-pousse.

Grâce à ses économies, il a pu acquérir six pousse-pousse : il en louait cinq à des chauffeurs et en réservait un pour lui. À l'époque, un pousse-pousse coûtait 2 500 pesos philippins, alors qu'aujourd'hui, cela revient à 7 000 pesos plus 150 pesos pour un parasol. Toutefois, les années qui suivirent, il a dû en revendre cinq car cela devenait trop cher d'entretenir les véhicules endommagés et de remplacer les pneus manquants. Pour entretenir un pousse-pousse, un opérateur doit s'occuper des éléments suivants : des "bulitas" qui coûtent 12 pesos et qui constituent généralement une dépense hebdomadaire, de la chaîne, de la graisse, du pignon de chaîne qui coûte 75 pesos et du regonflage d'un pneu plat (20 pesos à chaque fois et cela peut survenir trois fois par jour). Un nouveau pneu coûte quant à lui 380 pesos philippins.

Sa famille survit grâce à ses revenus de chauffeur de pousse-pousse et aux recettes d'un petit restaurant que sa femme gère.

Southwest Summerville Via Verde Tricycle Operators'/Drivers' Association (SSVRMTODA) – Dasmariñas, Cavite

La SSVRMTODA était avant la San Agustin Tricycle Operators'/Drivers' Association lorsque, vers la fin des années 1980, ses membres circulaient à San Agustin. L'association est devenue la SSVRMTODA lorsqu'elle est parvenue à négocier avec les associations de propriétaires de desservir également Summerville et ses quartiers du Sud-ouest.

Parmi ses membres, elle compte 125 opérateurs et environ une centaine de chauffeurs. Plusieurs de ses membres sont des retraités qui ont acheté des tricycles alors que d'autres se sont mis à conduire des tricycles parce qu'il n'y avait pas d'autres emplois disponibles. La plupart de ses membres empruntent de l'argent à des taux usuraires parce que leurs revenus ne leur permettent de subvenir aux besoins de leur famille.

SSVRMTODA gère environ 125 tricycles par jour qui circulent dans les deux quartiers.

Elle propose les programmes et services suivants à ses membres :

- assurance contre les accidents, à la fois pour les opérateurs/chauffeurs et pour les chauffeurs qui disposent d'un opérateur sur base de la contribution annuelle de 200 pesos philippins par membre;
- un sac de provisions à la fin de l'année;
- en cas de décès, la famille du défunt reçoit 1 000 pesos prélevés du fonds général et 1 000 autres pesos de la part de la PEMADA en plus des contributions volontaires qu'elle recueille de chaque membre;
- un terminal amélioré pour les chauffeurs : les nids-de-poule ont été comblés sur la route du terminal qui a été pavée et une baraque a été installée pour que les chauffeurs puissent se reposer lorsqu'ils attendent dans la queue;
- des réunions régulières pour les chauffeurs portant sur le code de la route et sur la façon de se comporter correctement.

Joey Encabo, 36 ans, était encodeur chez San Miquel Corporation, mais il a démissionné en 2002 et a choisi d'acheter un tricycle avec ses économies (à l'heure actuelle, un tricycle et le permis de l'exploiter coûtent environ 100 000 à 110 000 pesos).

Il trouve maintenant qu'il est difficile de gagner sa vie en raison des hausses constantes du prix du pétrole et des frais d'entretien des tricycles qui peuvent monter jusqu'à 5 000 pesos par mois, voire plus (un nouveau pneu coûte 400 pesos et le renouvellement annuel de la licence revient à 2 000 pesos philippins).

Ce sont les fonds qu'il a réussi à mettre de côté grâce à son ancien emploi et qui diminuent comme peau de chagrin et l'aide de ses parents qui permettent à sa famille de passer au travers des mauvais moments. En dépit de ses efforts pour trouver un emploi, sa femme reste malheureusement désœuvrée. Avec trois enfants à charge et ayant récemment subi une importante opération, Joey sait qu'il doit vite trouver un meilleur emploi, mais il n'est pas trop optimiste car les possibilités d'emploi sont rares.

L'association recueille une cotisation de 8 pesos par jour : 2 pesos vont au répartiteur qui collecte également les cotisations journalières et 6 pesos sont consacrés aux frais opérationnels de l'association. Elle réclame également un droit d'adhésion de 25 000 pesos ainsi que 4 000 pesos pour les chauffeurs qui changent de véhicule ou de propriétaire. Les membres participent également à des tirages au sort parrainés par l'association et dont les prix sont, par exemple, des ventilateurs électriques ou une pompe pour les pneus. Ces tombolas font aussi office de mesures d'encouragement pour que les membres participent aux réunions.

Elle fonctionne selon un processus participatif et consultatif et elle recherche le consensus lors de la prise de décisions. Elle dispose d'une série de responsables et son assemblée générale est son plus haut organe de décision.

L'une des principales sources d'inquiétudes de l'association est la prolifération de véhicules privés utilisés comme bus scolaires. Un autre souci est la franchise annuelle de 2 000 pesos philippins qui n'est pas proportionnée aux revenus des chauffeurs.

L'association a également beaucoup de problèmes internes comme l'attitude de certains de ses responsables qui offrent à manger aux agents de la force publique, ce qui peut coûter jusqu'à 200 pesos par semaine à l'association, sa mauvaise comptabilité, quelques cas de corruption passive et active (certains responsables puisent dans la caisse de l'association ou empruntent de l'argent qu'ils ne remboursent jamais) et l'attitude indisciplinée de ses chauffeurs.

Ipunan Cagayan de Oro Multipurpose Cooperatives (Jeepney) (ICMC)

L'ICMC a été créée et enregistrée auprès des autorités en tant que coopérative de transport en 1999. Ses membres peuvent acheter ce dont ils ont besoin auprès de la coopérative, comme des pièces automobiles et bénéficier dans le même temps des avantages d'être membres d'une coopérative. L'organisation ne fonctionne pourtant pas entièrement comme une coopérative en raison du manque de capital.

À ses débuts, l'ICMC comptait 15 membres; ils sont maintenant 270 : 150 chauffeurs et 120 opérateurs. Elle compte environ dix femmes opérateurs membres, mais elles ne sont pas actives au sein de l'association.

L'ICMC gère 100 unités par jour.

Ses sources de revenus proviennent d'un pourcentage des ventes d'une station-service (0,05 pesos/litre). Cette station-service est au nom de l'organisation, mais elle ne lui appartient pas car le capital a été fourni par un investisseur privé.

Elle recueille un droit d'adhésion de 10 000 pesos philippins et une cotisation de répartition de 20 pesos par jour.

Elle ne dispose pas de programme et n'offre pas de services, mais elle est parvenue à officialiser le trajet de ses jeeps avec l'aide de la fédération, ce qu'elle estime être une réussite.

Elle doit pourtant faire face à plusieurs problèmes et inquiétudes :

- Le secteur du transport est la vache à lait du gouvernement. Par exemple, le Bureau des transport terrestres (Land Transportation Office - LTO) fournit des ordinateurs mais les chauffeurs les paient par le biais d'une redevance informatique que le LTO leur exige tous les ans. Ou, lorsqu'une augmentation de tarif est autorisée, c'est le gouvernement qui bénéficie de cette hausse plutôt que les chauffeurs parce que ces derniers doivent payer pour recevoir le tableau des tarifs et cela peut prendre des mois avant que les chauffeurs ne les reçoivent et tant que le tableau n'est pas publié, les chauffeurs ne peuvent pas appliquer le nouveau tarif.

- Le secteur du transport est toujours accusé d'être une source de pollution mais c'est pourtant le gouvernement qui autorise l'entrée dans le pays d'épaves ou de véhicules supplémentaires extrêmement polluants. Les chauffeurs achètent ces épaves parce qu'elles sont bon marché. Ils estiment néanmoins que le Bureau en charge des franchises et de la régulation du transport terrestre (Land Transportation Franchising and Regulatory Board - LTFRB) pourrait très bien acquérir des véhicules neufs et les vendre aux chauffeurs sur base de versements échelonnés.
- Au niveau local, le problème réside dans la façon de rendre la coopérative opérationnelle puisqu'elle manque du capital nécessaire à son fonctionnement. Il faut aussi que les membres s'imprègnent de l'esprit et des valeurs qu'implique une coopérative.
- Il faut aussi qu'elle élabore des programmes pour ses membres pour qu'ils apprécient leur organisation.

Alexander Gutierrez a 46 ans et est opérateur de deux véhicules jeep. Il est devenu opérateur en 1998 lorsque son père lui a donné un véhicule. En plus d'être opérateur, Alexander Gutierrez est également enseignant au Lyceo University.

Crame-Papasok-Cubao Jeep Operators'/Drivers' Association (CCODAP)

La CCODAP est devenue membre de la FERCODA en janvier 2005. Elle compte 289 véhicules et 134 membres.

Parmi ses programmes et ses services figurent la prise en charge du renouvellement du permis de ses membres ainsi qu'une aide médicale, des avantages en cas de décès et la fourniture d'uniformes.

Elle prélève une cotisation journalière de 15 pesos auprès de ses membres : 5 pesos sont consacrés aux frais opérationnels de l'association.

Elle prône un processus participatif chez ses membres et recherche le consensus. Tous ses responsables, y compris les membres du bureau, sont élus. L'organe de décision le plus important est son assemblée générale.

Parmi ses principales sources d'inquiétudes, citons les officiers de police qui réclament des pots-de-vin, la crainte d'être progressivement chassés de leurs routes et la hausse constante des prix du pétrole. En outre, l'association désire trouver les moyens de professionnaliser leurs activités et de gagner de la considération en tant que chauffeurs de jeepneys.

Alfredo Franco L. Silva Jr. travaillait à l'étranger avant de devenir un opérateur/chauffeur de jeep en 2001. Pendant plusieurs années, il a travaillé en tant que régisseur dans des fermes en Malaisie, en Australie, en Thaïlande et au Brunei. Il est le Président et membre fondateur de l'association. Outre son métier de chauffeur, il fait aussi de l'achat et de la vente et gère un ukay-ukay, c'est à dire un magasin de vêtements d'occasion.

Tricycle Operators' and Drivers' Association of Dasmariñas, Cavite, Inc. (TRODDAC)

La TRODDAC, préalablement la DATODA (Dasmariñas Tricycle Operators' and Drivers' Association), a été créée en 1988 et enregistrée officiellement en 1991. Le nouveau nom de l'association marque un changement de position. Son ancien Président a été injustement arrêté avec d'autres membres par des agents de la circulation pour avoir soi-disant enfreint le code de la route. Des membres ont également découvert que certains anciens responsables avaient détourné des fonds de l'association.

Aujourd'hui, la TRODDAC compte 1 050 opérateurs/chauffeurs et 250 chauffeurs, dont 25 pour cent sont des femmes. Dix pour cent de ces femmes sont actives au sein de l'association.

L'association prélève un droit d'adhésion de 10 000 pesos philippins et 4 000 pesos en cas de changement d'opérateur/propriétaire. Elle recueille des cotisations journalières de 7 pesos : 3 pesos reviennent à l'association et 4 pesos vont aux membres. Tous les membres ont le droit de participer à des tombolas parrainées par l'association.

D'autre part, l'association paie une cotisation de 1 500 à 2 000 pesos philippins à la barangay (petite municipalité) pour l'utilisation du terminal. Elle octroie une rémunération de 50 pesos à Irma Marimon qui s'occupe des registres et collecte les cotisations quotidiennes de l'association. Elle loue un bureau pour 1 000 pesos par mois qui sert également de salle de repos pour ses chauffeurs membres.

Les programmes et les services de l'association sont :

- règlement de 50 pour cent des amendes des chauffeurs arrêtés alors qu'ils n'ont pas commis de faute,
- aide (500 pesos ou plus) pour couvrir les frais d'un chauffeur blessé,
- aide pour l'enterrement (1 000 pesos pour les opérateurs et 500 pesos pour les chauffeurs),
- assistance médicale (500 pesos ou plus).

L'association dispose de plusieurs responsables et son organe de décision le plus important est l'assemblée générale. Elle prône un processus participatif et consultatif chez ses membres et recherche le compromis.

L'association est fière de ses chauffeurs disciplinés et responsables. Les membres sont très unis et sont difficilement influençables par les hommes politiques. Peut-être en raison de sa précédente expérience négative, elle s'attaque très vite aux problèmes de corruption.

Parmi ses préoccupations immédiates :

- la mise en place imminente (octobre 2005) d'une augmentation des tarifs pas encore appliquée parce que le MTRFB n'a pas encore publié le tableau des tarifs alors que les chauffeurs ont déjà payé pour sa publication ;
- l'interférence permanente du LGU (Unité du gouvernement local) dans ses affaires internes sur lesquelles elle n'a aucune autorité puisqu'il s'agit d'une organisation non gouvernementale ;
- un manque de connaissance du code de la route de la part de ses membres ;
- confiance excessive de certains membres en la direction.

Pour résoudre ses problèmes, l'association estime que ses membres doivent suivre des programmes de formation sur le code de la route et des séances de formation au leadership pour les formateurs.

Irma Marimon, 36 ans, était fonctionnaire : elle enseignait dans le secondaire et dans l'élémentaire. Elle et son mari se sont lancés dans les tricycles en raison de l'obsession de son mari pour les véhicules motorisés. Ils détiennent maintenant 11 tricycles et leur gestion est leur principale source de revenus. Ils ont également un sari-sari (sorte d'épicerie où l'on trouve de tout) et effectuent des opérations de prêt. Irma Marimon est membre de l'association depuis sept ans.

Villa Pampang Jeep Operators' / Drivers' Association (VIPJODA)

La VIPJODA est une association d'opérateurs et de chauffeurs qui existe depuis les années 1960 mais qui n'a été officiellement créée qu'en 1989. Elle compte plus de 200 chauffeurs et opérateurs/chauffeurs. Il y a également des femmes parmi ses membres qui sont toutes des opératrices. Bon nombre de ses membres travaillaient à l'étranger et plusieurs ont été employés à la base aérienne américaine de Clark. Alors que beaucoup auraient pu obtenir des emplois non manuels, les possibilités étaient limitées. Conduire une jeep était alors l'unique moyen de gagner décemment sa vie.

Les membres de l'association perçoivent une allocation annuelle maximale de 800 pesos philippins, mais ils peuvent aussi recevoir moins s'ils se sont montrés négligents lors du paiement de la cotisation journalière de 8 pesos. Elle se charge de renouveler les permis de ses membres et prend à son compte la moitié des frais pour un nouveau permis (soit 500 pesos). Elle contribue également à l'examen des cas de ses membres arrêtés pour diverses infractions.

Les membres ont droit à une aide médicale (500 pesos). En cas de décès, la famille du défunt reçoit 2 000 pesos philippins.

Les sources de revenus de l'association sont les cotisations journalières de 8 pesos, le droit d'adhésion de 5 000 pesos et une cotisation de 3 000 pesos à payer en cas de changement d'opérateur.

Elle prône un processus participatif chez ses membres et cherche le compromis lors de la prise de décision. Tous ses responsables sont élus annuellement et l'organe de décision le plus élevé est son assemblée générale.

L'obtention du terminal de Santo Domingo en 1997 est l'une des principales réussites de l'association. Mais elle a également dû se battre sur de nombreux fronts comme le terminal de jeep illégal de Tela Bastagan et la prolifération de jeeps colorum (c'est-à-dire des jeeps qui n'ont pas l'autorisation d'effectuer des trajets spécifiques) qui viennent empiéter sur la route de la VIPJODA et qui réduisent de fait le nombre de ses passagers.

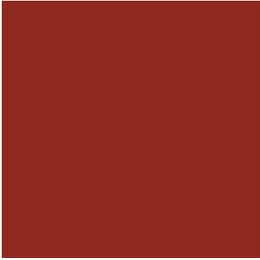
Les chauffeurs se plaignent que les autorités n'appliquent pas justement le code de la route : les véhicules privés prennent les places de stationnement des jeeps et les chauffeurs font souvent l'objet d'arrestations intempestives.

Pour que leurs conditions de travail s'améliorent, les chauffeurs réclament :

- * un gasoil moins cher ainsi que de l'huile, des pneus et d'autres pièces moins chers;
- * des taxes moins élevées;
- * une application stricte et juste du code de la route;
- * des séminaires sur le code de la route.



Alejandro Vergara, 58 ans, travaille dur depuis qu'il a 14 ans, âge auquel il a commencé à travailler en tant qu'ouvrier en chargeant des sacs de ciment. Le plus âgé de sa famille, il a pris la responsabilité de subvenir aux besoins de sa mère et de ses frères et sœurs lorsque son père est décédé. Il est devenu charpentier et maçon avant d'apprendre à conduire en 1986. À cette époque, il gagnait 400 pesos par jour, ce qui suffisait pour nourrir sa famille de plus en plus grande. À l'heure actuelle, avec l'importante augmentation du prix du pétrole, cela devient de plus en plus difficile de gagner sa vie en conduisant. Sa femme travaille comme blanchisseuse et vend des fruits aux écoliers pour augmenter leurs revenus.



Pour illustrer le fait que la vie est devenue plus difficile, il estime qu'une année scolaire pour sa fille dans un collège local lui coûte 20 000 pesos, y compris les frais de scolarité, les fournitures scolaires et autres pour les projets scolaires. Il est toujours endetté parce que ses revenus en tant que chauffeur ne permettent plus de subvenir aux besoins de sa famille. Avant, il avait des économies qu'il a utilisées pour construire des maisons pour ses trois filles qui se sont mariées. Aujourd'hui, il ne peut même plus acheter un seul parpaing.



Date	Personne(s) interrogée(s)	Fonction de la personne(s) interrogée(s) au sein de la Fédération/ Association locale	Nom de la Fédération/ Association locale
22 Août 2005	Bren Sayasa	Secrétaire général	National Transport Union (NTU)
24 Août 2005, LEARN Office, 10.30 am – 12 NN	Rudy de Guzman	Président	Pangkalahatang Samahan ng Drivers at Operators sa Angeles City (PASADA);
27 Août 2005, 9 am – 12 NN, Pala-pala, Dasmariñas, Cavite	Delfin Encabo Gary de Jesus Jonathan Gregorio Felino Mantile Julieta Cipriano	Président Vice-Président Auditeur Secrétaire Membre du Comité	Pederasyon ng mga Magtratraysikel sa Dasmariñas (PEMADA)
27 Août 2005, 1.20 pm – 3.40 pm, Silang, Cavite	Jaime Aguilar	Conseiller et membre fondateur	Federation of Silang Tricycle Operators and Drivers Assn (FEDSTODA)
29 Août 2005, 9.30 am-12NN, Sto. Domingo Terminal, Angeles City 12 NN – 2pm, Clark EPZA terminal, Angeles City	Alejandro Vergara Medardo Mallari	Membre Vice-Président	Villa Pampanga Jeep Operators/Drivers Assn (VIPJODA) Angeles Jeep Operators/Drivers Assn
2 Septembre 2005, 2.40 pm-3.15pm, Araneta Center, Cubao 4pm-6.10 pm	Patrick Vergara Rolando Iñigo Alfredo Franco L. Silva Jr.	Secrétaire général Membre fondateur Président	Federation of Eastern Rizal Cubao Operator Drivers Alliance Inc. (FERCODA) Crame-Papasok-Cubao Operators/ Drivers Assn (CCODAP)

Date	Personne(s) interrogée(s)	Fonction de la personne(s) interrogée(s) au sein de la Fédération/ Association locale	Nom de la Fédération/ Association locale
3 Septembre 2005, 2pm – 6.15, Araneta Center, Cubao	Dolfo Ensilares Carlos Gutierrez Antonio Ricayco	Membres fondateurs Membre du Comité	GRUDO (Group United Drivers/Operators) Binangonan Jeep Operators/Drivers Assn (BATCJODA)
8 Septembre 2005, 8.30 am – 4pm, Dasmariñas, Cavite	Joey Encabo	Membre	Southwest Summerville Via Verde Manuela Tricycle Operators/Drivers Assn (SSVRMTODA)
8 Septembre 2005, 8.30 am – 4pm, Dasmariñas, Cavite	Irma Marimon	Trésorière	Tricycle Operators and Drivers Association of Dasmariñas, Cavite Inc (TRODDAC)
8 Septembre 2005, 8.30 am – 4pm, Dasmariñas, Cavite	Tirso Sarabusab	Président	First Cavite Industrial Estate Tricycle Operators/Drivers Assn
12 Septembre 2005, 3.15-6pm, Valenzuela	Roberto G. Arbis Ricardo Eslopar	Président Membre	Valenzuela Pedicab Operators and Drivers Alliance Inc. (VALPODA)
27 September 2005, Valenzuela 2pm – 4pm, LEARN Office	Jojo Regala	Organisateur NTU	TODARVA (Tricycle Operators/Drivers Assn of Rizal Village, Ayala)

Date	Personne(s) interrogée(s)	Fonction de la personne(s) interrogée(s) au sein de la Fédération/ Association locale	Nom de la Fédération/ Association locale
30 Septembre 2005, Valenzuela	Anna Francisco Tess Ilagan Lorenzo Avila	Membres	ISPODA (Isabelo Fernando Pedicab Operators/Drivers Assn)
30 Septembre 2005, Valenzuela	Jonathan Fuentebella	Président	Adriano Pedicab Operators/Drivers Assn
1 Octobre 2005, Valenzuela	Serafin Gonzalez	Président	Malanday Pedicab Drivers Assn
1 Octobre 2005, Muntinlupa	Edgar Baylon	Président	TODARVA (Tricycle Operators/Drivers Assn of Rizal Village, Ayala)
Novembre 05 (?), Davao	Manuel T Duran	Président	SEMDDOC (Southeastern Mindanao Diversified Drivers and Operators Cooperative)
Novembre 05, Davao	Alexander Manopa	Secrétaire	CRADO Route 11 (Circulatory Route Drivers/Operators Cooperative)

Date	Personne(s) interrogée(s)	Fonction de la personne(s) interrogée(s) au sein de la Fédération/ Association locale	Nom de la Fédération/ Association locale
Novembre 05, Davao	Erleen Estrellante	Président	SODAPODA (South Davao Drivers/Operators Association)
Novembre 05, Davao	Edwin Tumanac	Président	MACODA (Matina Crossing Drivers/Operators Association)
Novembre 05, Davao	Chris Duldulao	Président	SODCO (Sasa Operators/Drivers Cooperative)
Novembre 06 (?), Cagayan de Oro	Virgilio Valmoria	Président	TRAFECO (Transport Federation of Cagayan de Oro City)
Novembre 06, Cagayan de Oro	Nic Flores	Président	LJODA (Lapasan Jeepney Operators Drivers Association)
Novembre 06, Cagayan de Oro	Alexander Gutierrez	Président	ICMC (Ipunan Cagayan de Oro Multipurpose Cooperative)