

La tâche gigantesque et complexe d'organiser les travailleurs et travailleuses des transports accessibles depuis une application mobile en Indonésie

La valeur du marché en ligne de services de transport en Indonésie est d'environ 18 milliards de dollars, soit 72 % de la valeur totale du marché de la région. Mais les travailleurs et travailleuses du secteur des transports sont exclues de la richesse qu'ils et elles créent du fait de conditions de travail abusives.

Par Randy Mulyanto¹

Dans le sillage de la pandémie Covid-19, la tâche d'organiser les travailleurs et les travailleuses des transports accessibles depuis une application mobile en Indonésie est devenue de plus en plus urgente. En 2019, on estimait à 2,5 millions le nombre de conducteurs et conductrices travaillant pour Go-Jek, l'une des plus grandes applications de ce type en Indonésie, et à plus de neuf millions ceux et celles travaillant pour son concurrent Grab dans toute l'Asie du Sud-Est. Avant la pandémie, leurs salaires étaient déjà bas et les conditions de travail abusives, mais la Covid-19 a considérablement réduit les revenus voire laissé sans aucun revenu ces conductrices et conducteurs, comme la plupart des travailleurs et travailleuses de l'économie informelle du fait des mesures de confinement strictes et des maigres aides gouvernementales.

Mais un nouveau rapport décrit non seulement la détresse des travailleurs et travailleuses des transports accessibles depuis une application mobile en Indonésie, mais aussi les différentes stratégies que les militant.es syndicales

¹ Randy Mulyanto est un journaliste indonésien indépendant ayant travaillé auparavant à Taipei.

utilisent pour les organiser et avec lesquelles les travailleuses et les travailleurs s'organisent eux-mêmes. *Résister à l'exploitation par les algorithmes : L'essor des transports accessibles depuis une application mobile en Indonésie et les stratégies d'organisation des conducteurs et conductrices (Resisting Exploitation by Algorithms : Drivers' Contestation of App-based Transport in Indonesia)* par Fahmi Panimbang, Syarif Arifin, Sugeng Riyadi et Dina Septi Utami, publié par le Projet syndical mondial de la Friedrich-Ebert-Stiftung, expose certaines méthodes d'organisation de conducteurs et conductrices et de « lutte pour leurs droits dans des circonstances difficiles. »

Fahmi Panimbang, militant syndical et chercheur, et l'un des co-auteurs du rapport, déclare que les personnes travaillant pour les applications mobiles de transports ne sont pas reconnues comme des employé.es mais comme des « partenaires », des « micro-entrepreneurs ou micro-entrepreneuses » ou des indépendant.es. Ils et elles ne sont pas couvertes par le droit du travail du pays. De ce fait, ils et elles n'ont droit à aucune prestation ou protection contre les risques professionnels (tels que les accidents de la route), les maladies professionnelles (telles que les maladies pulmonaires et respiratoires), ou contre les ravages socio-économiques causés par une pandémie mondiale. « Ils et elles se trouvent dans une situation où aucune loi ne les protège et où l'espace de négociation ou la protection de l'État sont minimales », explique M. Panimbang lors d'un entretien.



Des conducteurs et conductrices de Grab et de Go-Jek attendent leurs client.es à Jakarta, en Indonésie. (Sutrisno Jambul/ Pacific Press/ Alamy Live News)

En outre, selon Statista, la valeur du marché en ligne de services de transport en Indonésie était d'environ 18 milliards de dollars, soit 72 % de la valeur totale du marché de la région en octobre 2019. Avec leur soutien en capital-risque et celui de leurs puissantes relations (par exemple, le PDG et fondateur de Go-Jek, Nadiem Makarim, est également le ministre de l'Éducation et de la Culture), le rapport décrit le « déséquilibre du pouvoir de négociation » entre les conducteurs et conductrices et les entreprises de technologie. Le fait que la distribution des tâches et les interactions des conducteurs et conductrices avec la plateforme soient intégralement contrôlées par des algorithmes plutôt que par des humains ne fait qu'aggraver la situation.

Le marché des transports accessibles depuis une application mobile continue de croître de manière exponentielle en Indonésie, tout comme le nombre de conducteurs et conductrices travaillant pour ces entreprises. Mais cela a eu pour effet global de diminuer les revenus des conducteurs et des conductrices (en raison d'une concurrence accrue). Les conducteurs et les conductrices sont constamment surveillés et évalués, sans possibilité de faire appel des décisions prises. Comme l'indique le rapport, « les modes de travail permettent aux entreprises de ces applications mobiles de modifier unilatéralement les tarifs [taux de rémunération], de mettre en place des systèmes de points auxquels les travailleurs et les travailleuses sont obligés de se conformer, de désactiver ou de suspendre les comptes, et de mettre fin aux régimes de travail ». Il en résulte une relation de travail « asymétrique et unilatérale en faveur de l'entreprise », qui met les travailleurs et les travailleuses dans une « position vulnérable ».

Trois formes d'organisation

En réponse, les travailleurs et les travailleuses se sont engagés dans trois formes d'organisation. La première se nomme « communauté ». Comme l'explique Panimbang, les conducteurs et conductrices travaillant par l'intermédiaire de ces applications « forment leurs propres communautés car ils et elles sont le mieux à même de s'entraider », le but étant de s'entraider de manière flexible et informelle. Les membres de ces communautés, dont le nombre s'élève à plus de 5 000 dans la seule agglomération de Jakarta, sont généralement organisés localement, bien que la communication se fasse via WhatsApp ou en présence sur les aires de repos des conductrices et conducteurs appelées « camps de base ». Les conducteurs et conductrices affichent leur allégeance à une communauté particulière par des badges, des bannières et des autocollants.

Les cotisations coûtent entre 10 000 et 30 000 roupies indonésiennes (0,80 à 2,20 dollars) par mois. Les conducteurs et conductrices bénéficient d'une aide mutuelle et d'un soutien lors de différents problèmes d'ordre social et professionnel.

Il existe également des associations de conducteurs et conductrices qui vont d'associations informelles à des associations formelles de plus grande taille qui sont déclarées comme organisations de la société civile. Selon le rapport, les associations sont un « haut lieu de mobilisation des conducteurs et des conductrices » avec des groupes de travail puissants qui assurent la liaison avec la police et la médiation des conflits avec les conducteurs et conductrices qui ne travaillent pas pour des applications mobiles. Le rapport note que « les conducteurs et conductrices affiliés aux associations ont une meilleure capacité de se mobiliser pour protester et un meilleur accès aux sphères de décision politiques et au gouvernement ».

Enfin, il y a les syndicats traditionnels. Seule une poignée de conductrices et conducteurs travaillant pour des applications mobiles est syndiquée, et le nombre de membres est encore très faible, mais la section des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale et des transports de la Fédération des syndicats indonésiens des travailleurs et travailleuses de la métallurgie (SPDT-FSPMI) organise ce groupe de travailleurs et travailleuses depuis plusieurs années. En fait, le rapport le décrit comme étant « le seul syndicat de conducteurs et conductrices disposant de ressources en Indonésie à être en mesure de faire progresser les droits des travailleurs et des travailleuses des transports accessibles depuis une application mobile. »

Le SPDT-FSPMI a concentré son travail dans ce secteur sur la promotion des droits sociaux des travailleurs et travailleuses des transports, sur la lutte pour la reconnaissance des conducteurs et conductrices en tant que personnes bénéficiant des droits fondamentaux du travail, et la création d'un espace de négociation entre leurs représentant.es et les sociétés d'applications mobiles fournissant des services de transport afin d'obtenir de meilleures conditions de travail pour les conducteurs et les conductrices. L'une de ses principales stratégies a consisté à mobiliser des bénévoles syndicaux pour travailler avec Jamkes Watch, un organisme de surveillance du programme de santé du gouvernement.

Les bénévoles, qui ciblent les conducteurs et les conductrices de ces applications mobiles dans l'espoir de les syndiquer, aident essentiellement des Indonésien.nes peu instruites à s'orienter dans les services de santé. Ensuite, les bénévoles expliquent aux bénéficiaires de leur aide l'importance d'adhérer au syndicat.

Une autre stratégie d'organisation du SPDT-FSPMI a consisté à recruter des travailleuses et travailleurs licenciés d'autres secteurs. Selon les projections du ministère de la Planification du Développement national en juin 2020, quelque 10,7 à 12,7 millions de personnes en Indonésie devraient en 2021 perdre leur emploi en raison de la pandémie. Certain.es rejoindront la foule des conducteurs et des conductrices des applications mobiles et le SPDT-FSPMI veut s'assurer d'être le premier à recruter ces travailleurs et travailleuses en tant que membres.

Les défis du renforcement du pouvoir des travailleurs et es travailleuses

Entre 2016 et 2019, plusieurs manifestations et arrêts de travail, initiés par le SPDT-FSPMI et d'autres groupes de conducteurs et conductrices, organisés pour réclamer une augmentation des tarifs et de meilleures conditions de travail pour les conducteurs et conductrices, ont été accueillis par une démonstration de force de la part des applications de plateforme. « Ce pouvoir structurel accru des conducteurs et conductrices par les grèves et la mobilisation des protestataires a rapidement incité les entreprises à réagir en déployant des *satgas* [groupes de travail] pour renforcer un contrôle strict des conducteurs et des conductrices », déclare-t-il.

D'autres défis restent à relever. Le rapport constate que les conducteurs et conductrices de plateforme n'ont pas réussi à « faire reconnaître » leur véritable statut d'employé.e tant par les entreprises que par le gouvernement, ce qui limite par conséquent leur pouvoir institutionnel. En outre, de nombreuses conductrices et conducteurs ne reconnaissent même pas eux-mêmes qu'ils et elles sont des travailleurs et des travailleuses jouissant de droits tels que stipulés dans la législation du travail, ce qui reflète « un manque de pouvoir associatif ».

Les menaces et intimidations envers les militant.es syndicales et des droits humains ont également « augmenté pour les réduire au silence ». Par exemple, des militant.es ont reçu de fausses commandes de repas des applications Grab et Go-Jek avec des messages provenant d'un numéro inconnu leur disant « de faire attention quand vous quittez votre domicile ».

Pour aller de l'avant, le rapport appelle la fédération à trouver des stratégies innovantes d'organisation des conducteurs et conductrices pour développer la résistance et garantir les droits des travailleurs et des travailleuses. « Le SPDT-FSPMI doit développer la capacité de ses organisateurs et organisatrices, les doter de compétences d'organisation spécifiques dans le secteur des applications mobiles de fourniture de services de transport, et leur permettre de mieux comprendre les différents contextes et circonstances de l'organisation du travail », recommande le rapport.

M. Panimbang déclare qu'il espère que le gouvernement indonésien créera à l'avenir davantage de possibilités de négociation et appelle l'État à étendre les réglementations et la législation du travail aux conducteurs et conductrices travaillant par l'intermédiaire d'applications mobiles. « Les entreprises doivent être à l'écoute des aspirations de leurs travailleurs et travailleuses », déclare-t-il. « Les entreprises doivent respecter les droits humains, et l'État doit également protéger ses citoyens et ses citoyennes. » Cependant, à l'heure actuelle, l'engagement à le faire est « très limité », déplore-t-il.

