

L'expérience des « Union Guards » (Ghana) : Les rapports entre administration, partis politiques et syndicats au Ghana au prisme d'une institution.

Le Ghana a souvent été présenté comme un pays modèle dans la mise en œuvre des plans d'ajustement structurel. La mise en œuvre de ces réformes a notamment commencé dans un contexte autoritaire avant de se poursuivre, à partir des élections de 1992, dans un contexte pluraliste. Comment les reconfigurations liées aux différentes temporalités des libéralisations politique et économique ghanéenne ont-elles agies sur les rapports entre les champs politiques, administratifs et syndicaux ? Cette proposition se propose de lire l'évolution de ces rapports dans ce double contexte à travers l'étude d'un cas : le corps des Union Guards.

Les Union Guards, aussi appelés « Blue Blue » à cause de leur uniforme bleu de haut en bas, ont été créés au Ghana en 1982. Les Union Guards sont des gardes syndicaux, comme leur nom l'indique. Ils sont un démembrement du GPRTU (Ghana Private Road Transport Union), alors le principal syndicat du secteur des transports. L'action des Guards est d'abord cantonnée au maintien de l'ordre dans les gares routières avant de s'élargir à l'ensemble de la route à partir de 1992. La P.N.D.C. Law N° 304 confère alors aux Union Guards le pouvoir d'arrêter les véhicules commerciaux qu'ils jugent en infraction, c'est-à-dire dont la conduite est jugée dangereuse ou imprudente et lorsque le conducteur est drogué ou en état d'ivresse (section 1 de la loi). Les conducteurs sont tenus de leur donner des informations exactes sur leur identité et leur véhicule sous peine d'amende ou d'emprisonnement (section 2 de la loi). Bien que rattachés au GPRTU, les Union Guards sont placés sous la tutelle de la police (section 3 de la loi). Ils doivent remettre le contrevenant ou transmettre son identité au poste de police le plus proche afin qu'un officier de police l'inculpe des charges adéquates (section 4 de la loi). Les Union Guards ne sont pas armés et contrôlent exclusivement les véhicules de transport en commun. Le corps des Union Guard compte jusqu'à plusieurs centaines de garde répartie sur l'ensemble du territoire durant les années 90. En 2001, l'action des Union Guards est cependant reléguée aux simples gares routières et ils finissent par quasi disparaître de l'espace public urbain.

En retraçant l'évolution de ce corps, de sa création au début des années 1980 à sa quasi disparition de nos jours, nous voudrions revenir sur les évolutions des rapports entre syndicats, administration et partis politiques au Ghana depuis le début de la mise en œuvre des politiques d'ajustement structurel. Les Unions Guards sont un démembrement du principal syndicat du secteur du transport cependant les attributions de ce corps semblent être extrêmement proches de celles de l'administration dans ce même secteur (maintien de l'ordre/prélèvement des taxes pour le compte de l'Etat). Par ailleurs, la trajectoire de ce corps semble être étroitement liée à celle des oscillations de l'histoire politique ghanéenne. Sa création en 1982 a lieu seulement un an après l'arrivée de Jerry Rawlings au pouvoir. L'extension de son domaine de compétence des simples gares routières à la route a lieu en 1992, l'année de l'organisation des premières élections démocratique suite aux coups d'états de la fin des années 1970. Enfin, la quasi disparition de ce corps a lieu en 2001 soit l'année de l'arrivée au pouvoir du candidat de l'opposition, Kufuor. Comment les champs politique, administratif et syndical se sont-ils agencés (et peut être même confondus) tout au long de cette expérience ?

Nous tenterons de répondre à cette question en nous fondant sur série de données recueillies lors d'un terrain de trois mois au Ghana, entre avril et juin 2013. Ces données sont principalement composées d'une série d'entretiens semi-directifs menés auprès d'anciens Union Guards. Ces entretiens nous ont permis de revenir sur leurs trajectoires

professionnelles, les conditions de leur intégration aux corps des Union Guard, leur travail quotidien et les conditions de leur engagement ou de leur désengagement suite à la quasi-dissolution des Guards après 2001. A ces entretiens viennent s'ajouter des archives personnelles recueillies auprès des membres du syndicat (principalement dans la région d'Accra) et enfin une série d'observations directes du travail des Guards encore en activité (dans les régions de Kumasi et d'Accra).

Nous reviendrons d'abord sur la genèse de ce corps (I) avant de nous intéresser à ce qui distingue ce démembrement du reste du syndicat (II). Enfin, nous tenterons de restituer les rapports que suscitait le travail quotidien des gardes à la fois avec le syndicat, l'administration et les chauffeurs (III).