

<http://divergences.be/spip.php?article3464>



Nouvelles de Chine

- Aujourd'hui - 2023 - Septembre 2023 -

Date de mise en ligne : jeudi 14 septembre 2023

Copyright © Divergences Revue libertaire en ligne - Tous droits réservés

Sommaire

- [Trop de chauffeurs](#)
- [L'âgisme, La "malédiction des 35 ans"](#)
- [Arriérés de salaires](#)
- [Traite des êtres humains](#)

Trop de chauffeurs

Ces dernières années, le secteur du covoiturage a fait l'objet d'une surveillance et d'une réglementation accrues de la part des autorités chinoises. De l'interdiction pendant 18 mois de l'application populaire de covoiturage Didi aux restrictions croissantes des permis de covoiturage, le secteur est devenu de plus en plus strict.

La dernière tentative de réglementation des autorités vise à éliminer les prix fixes déraisonnablement bas. Contrairement au modèle traditionnel des taxis où le prix augmente tout au long de la course, le modèle des prix fixes adopte un coût qui est calculé avant la course.

Les prix fixes sont généralement plus bas et bien accueillis par les clients, mais le modèle ajoute des coûts aux chauffeurs, en particulier pendant les retards ou les périodes de forte congestion.

Quelques jours après l'entrée en bourse de Didi Global aux États-Unis, les autorités chinoises ont retiré les 25 applications de Didi, suspendu l'enregistrement des nouveaux utilisateurs et commencé à examiner les violations commises par l'entreprise en matière de collecte et d'utilisation des données.

5 décembre 2022 Les mesures administratives provisoires pour l'activité des services de réservation de taxis en ligne, créées en 2016, ont été révisées en 2022 pour renforcer la réglementation sur les permis.

16 janvier 2023 Didi est autorisé à rétablir 25 applications interdites et reprend l'enregistrement de nouveaux utilisateurs.

19 janvier 2023 Xuexi Qiangguo App annonce le lancement de services de transport soutenus par l'État, y compris le covoiturage, et prévoit d'absorber plus de 90 % de la capacité totale du marché des transports et de protéger la sécurité des données des utilisateurs.

Avril-août 2023 Le Bureau des transports de plusieurs villes émet des avertissements selon lesquels le marché local du covoiturage en ligne est surchargé.

Mai - juillet 2023 La ville de Sanya, dans la province de Hainan, a cessé de délivrer de nouveaux permis de covoiturage pour la première fois le 5 mai. Zhuhai, Jinan, Suining et Shanghai font de même pour éviter la saturation du marché des services de navette.

26 juillet 2023 Le ministère des transports s'entretient avec plus d'une douzaine d'entreprises de plateformes de covoiturage pour les inciter à respecter une concurrence loyale sur le marché. Par la suite, plusieurs villes ont

commencé à discuter avec les plateformes ou à émettre des avis, demandant aux plateformes d'améliorer la transparence sur la fixation des prix.

21 août 2023 Cinq ministères ont publié conjointement un avis visant à clarifier les responsabilités des plateformes de covoiturage à l'égard des clients.

Si ces nouvelles réglementations sur les prix sont bien accueillies par de nombreux conducteurs, elles ne répondent pas encore de manière adéquate aux problèmes causés par la surpopulation au sein du secteur et le rétrécissement général du marché de l'emploi.

La récente récession économique en Chine a poussé de nombreuses personnes à se tourner vers le travail à la tâche, beaucoup d'entre elles décidant de devenir chauffeurs pour des plateformes de covoiturage basées sur des applications.

Alors qu'en 2022, 1 140 000 permis de conduire ont été délivrés, 5 790 000 nouveaux permis ont déjà été délivrés pour la seule année 2023. Ce chiffre ne tient même pas compte des personnes qui travaillent sans permis de conduire. Cette situation a inondé le secteur, laissant peu de capacité pour absorber de nouveaux travailleurs. Bien que de nombreuses villes aient cessé de délivrer de nouveaux permis de covoiturage entre mai et juillet 2023, beaucoup d'entre elles sont encore confrontées à des difficultés.

La sursaturation a entraîné une baisse du revenu par course et un allongement des heures de travail pour de nombreux chauffeurs. Le rapport de suivi du gouvernement de Dongguan en avril montre qu'en moyenne, un chauffeur ne peut recevoir qu'environ 9 commandes par jour, avec un revenu quotidien de 260,83 yuans. Au début de l'année, un chauffeur de Hainan a été retrouvé mort dans son véhicule, ce qui a déclenché un débat sur les longues heures de travail des chauffeurs.

Alors que 10 à 14 heures par jour semblent être une durée normale pour beaucoup, certains travailleurs vont jusqu'à travailler 15 à 18 heures par jour. En avril, un autre chauffeur a été retrouvé mort dans sa voiture à Pékin.

Des réglementations plus strictes, comme celles qui obligent les plateformes à rendre compte des prix fixes, sont le résultat direct des chauffeurs eux-mêmes et de leur résistance à des conditions injustes. En juin de cette année, les chauffeurs de Didi à Shenzhen ont organisé une grève en refusant de prendre des passagers. Ils voulaient ainsi protester contre la nouvelle baisse du prix du kilomètre sur la plateforme.

Dans le même temps, les chauffeurs de Gaode à Shenzhen ont publié une lettre critiquant le fait que Gaode privait les chauffeurs de leurs revenus pour offrir des réductions aux clients. Finalement, Didi a annulé le nouvel ajustement des prix et Didi et Gaode ont été invités à une discussion sur la réglementation organisée par les autorités.

Malgré certains résultats positifs, le resserrement de l'emprise sur les services de covoiturage se traduit également par des difficultés croissantes pour les particuliers à obtenir un permis de conduire officiel. Cela peut se traduire par une augmentation du nombre de conducteurs sans permis et, par conséquent, par un recours excessif aux forces de l'ordre et aux sanctions.

Pris en flagrant délit de conduite sans permis, un chauffeur de taxi de Shanghai s'est vu retirer son permis de conduire pour trois mois, s'est vu confisquer son véhicule pour un mois et a été condamné à une amende de 10 000 yuans. Il s'est plaint du fait qu'en tant que non-Changhaïen, il ne pouvait pas demander de licence de transport en commun et a décidé de poursuivre le gouvernement pour la sanction déraisonnable qu'il a subie.

Bien que tous les individus ne choisissent pas de défendre leurs droits à ce niveau, dans une économie en déclin, le gouvernement et les plateformes de covoiturage devraient au minimum respecter les chauffeurs et leur offrir des conditions de travail sûres et équitables.

L'âgisme, La "malédiction des 35 ans"

L'âgisme n'est pas caché sur le marché du travail chinois. Les annonces d'emploi, qu'il s'agisse d'emplois à la chaîne de premier échelon, d'ingénieurs en technologie ou même de fonctionnaires, mentionnent délibérément l'âge, et ce n'est un secret pour personne qu'il s'agit d'un facteur dans le processus d'embauche. Mais que se passe-t-il si vous êtes licencié à la trentaine ?

Un article récent de CNN raconte l'histoire de plusieurs milléniaux qui rencontrent des difficultés professionnelles en raison de leur âge. Connues sous le nom de "malédiction des 35 ans", les personnes possédant un bon niveau d'études ou une expérience antérieure dans des emplois de classe moyenne qui les qualifient pour des postes, se voient continuellement refuser des opportunités. De nombreuses entreprises cherchent à embaucher des jeunes diplômés, à la recherche d'une main-d'œuvre moins chère.

L'âgisme peut également être recoupé avec la discrimination fondée sur le sexe. De nombreuses femmes de cette tranche d'âge sont confrontées à des recruteurs qui pensent qu'elles vont bientôt se marier et avoir des enfants et qu'elles devront demander des congés, ce qui les conduit à se voir refuser des postes.

Sur un marché du travail de plus en plus encombré, beaucoup s'inquiètent de l'impact que ces restrictions d'âge auront sur leur carrière. Compte tenu de la longue et inefficace histoire de l'application des lois sur la discrimination en Chine, ce n'est peut-être que le début des difficultés rencontrées par les travailleurs du millénaire.

Arriérés de salaires

Les ouvriers du chantier Country Garden à Tianjin n'ont pas reçu de salaire depuis le Nouvel An lunaire.

À Tianjin, les travailleurs de la construction sur le site du projet Country Garden n'ont pas reçu de salaire depuis plus de six mois. Dans deux zones de construction, les travaux des projets en cours ont été interrompus sans explication.

Alors que Country Garden semble s'endetter et faire face à une crise financière de plus en plus grave, les travailleurs n'ont pas reçu les salaires qui leur étaient dus et ont été continuellement mis en veilleuse. L'inquiétude grandit et beaucoup craignent de ne pas recevoir leur salaire du tout. N'ayant que peu de possibilités d'action directe, les travailleurs sont contraints d'attendre et d'espérer qu'ils recevront le paiement qu'ils méritent.

Traite des êtres humains

Les ambassadeurs de Chine, de Thaïlande et du Laos au Myanmar ont tenu une réunion pour discuter de la lutte contre les cyber-escroqueries.

Le 22 août, les ambassadeurs de Chine, de Thaïlande et du Laos se sont réunis pour discuter de la collaboration dans la lutte contre les cyber-escroqueries. Ces dernières années, de nombreux citoyens de ces trois pays ont été victimes d'escroqueries en ligne et de trafics d'êtres humains, ce qui a suscité l'inquiétude des autorités. Elles prévoient d'aider le Myanmar à enquêter sur les bandes criminelles et à secourir les victimes.

Récemment, les médias ont rapporté qu'un chercheur titulaire d'un doctorat et diplômé de l'Académie centrale des sciences, nommé Zhang, avait été attiré et victime de la traite des êtres humains au Myanmar en août 2022.

Depuis, il a été contraint de travailler 18 heures par jour, dans des conditions exténuantes à cause de cette tromperie. Endetté, Zhang a été mis au courant du prétendu poste par un courtier et s'est vu proposer de travailler à Singapour dans le domaine de la traduction. Cependant, après son arrivée, il a découvert qu'il avait été envoyé à Myawaddy, au Myanmar.

En tant que nouveau centre de cyber-escroquerie au Myanmar, Zhang est devenu l'une des nombreuses personnes qui ont été faussement attirées dans l'établissement. L'ambassade de Chine au Myanmar a transmis l'affaire aux autorités birmanes et thaïlandaises.