

État et représentation politique dans l'Équateur contemporain : le cas des transporteurs syndiqués

*Estado y representación política en el Ecuador contemporáneo: el caso de los
transportistas sindicalizados*

*State and political representation in contemporary Ecuador: the case of
transport trade unions*

Soledad Stoessel

Traducteur : Quentin Molinier



Édition électronique

URL : <http://cal.revues.org/4450>

DOI : 10.4000/cal.4450

ISSN : 2268-4247

Éditeur

Institut des hautes études de l'Amérique
latine

Édition imprimée

Date de publication : 31 décembre 2016

Pagination : 33-51

ISBN : 978-2-37154-074-3

ISSN : 1141-7161

Référence électronique

Soledad Stoessel, « État et représentation politique dans l'Équateur contemporain : le cas des transporteurs syndiqués », *Cahiers des Amériques latines* [En ligne], 83 | 2016, mis en ligne le 28 février 2017, consulté le 30 avril 2017. URL : <http://cal.revues.org/4450> ; DOI : 10.4000/cal.4450



Les *Cahiers des Amériques latines* sont mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution – Pas d'utilisation commerciale – Pas de modification 4.0 International.

Soledad Stoessel*

Texte traduit de l'espagnol par Quentin Molinier

État et représentation politique dans l'Équateur contemporain

Le cas des transporteurs syndiqués

L'expérience postnéolibérale en Amérique latine s'est caractérisée par la réhabilitation des fonctions et des capacités étatiques qui avaient été réduites durant les décennies d'implantation du modèle néolibéral. Une grande partie de la littérature consacrée s'accorde sur le fait que les gouvernements qui ont entrepris un « virage à gauche » ont eu pour point commun de renforcer l'État – par l'intermédiaire de sa reconstruction – en élaborant un agenda public inclusif et en construisant un nouveau pacte social [Ramírez Gallegos, 2010; Grugel et Riggirozzi, 2012]. L'intervention de l'État dans divers domaines de la vie sociale a invariablement bouleversé les relations sociopolitiques entre le pouvoir gouvernemental et les divers acteurs sociaux.

Le processus politique engagé en Équateur en 2007 en est une bonne illustration. Le projet de révolution citoyenne engagé par son président Rafael Correa a transformé les modèles de la représentation sociopolitique pour une variété de forces sociales, agissant sur plusieurs facteurs tels que l'émergence de nouvelles demandes sociales, le contenu de l'agenda politique de la révolution citoyenne, l'accès à des ressources économiques et institutionnelles en partie liées au gouvernement et les projets des forces sociales, entre autres.

* Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (Universidad Nacional de La Plata-Conicet).

Dans ce travail, nous étudions les rapports entre le gouvernement de Correa et le secteur des transports syndiqués pendant les deux premiers mandats gouvernementaux (2007-2013)¹. Depuis les années 1980, la « classe du volant² » équatorienne détient un large pouvoir d'opposition qui lui permet d'influer sur l'ordre du jour politique et de s'affirmer publiquement dans divers domaines. Toutefois, l'évolution et la forme de représentation politique de cet acteur social acquise pendant la période postnéolibérale a des caractéristiques singulières qui méritent d'être analysées.

Deux thèses principales traversent la littérature consacrée aux rapports entre société et État durant le processus de transformation politique en Équateur. La première est soutenue par des penseurs qui réactivent la notion de « populisme » comme axe de leurs études – par opposition à celle de démocratie (libérale) – pour comprendre le lien entre le gouvernement de Correa et les différents acteurs sociaux dans leur intégration à la communauté politique. Ceux-ci défendent la thèse selon laquelle son gouvernement a mis en place un lien personnel et charismatique avec les différents acteurs sociaux, indépendamment de toutes sortes de médiations, que ce soit celles des institutions traditionnelles de la démocratie représentative, comme le Parlement et les partis politiques, ou les espaces publics non étatiques [Freidenberg, 2008 ; De la Torre, 2009]. De leur point de vue, cette façon d'exercer la politique affaiblit non seulement la démocratie mais ferme également la porte au dialogue et à la négociation avec les différents acteurs sociaux, ce qui réduit la délibération politique à la volonté politique des dirigeants.

D'autres approches envisagent la question des relations sociopolitiques dans l'Équateur de la révolution citoyenne à partir de la thèse de la « décorporativisation » de l'État ou de la régulation du corporatisme. Selon ces hypothèses interprétatives, l'un des piliers du projet politique de la révolution citoyenne consista, contrairement à d'autres pays latino-américains³ ayant entrepris un « virage à gauche », à supprimer ou à réglementer les arrangements et les accords corporatistes qui avaient fleuri sous le néolibéralisme et qui subsistaient tapis dans les structures de l'État.

Le processus de réforme étatique entrepris par le gouvernement de Correa a consisté à reprendre le contrôle de l'agenda politique et à mettre fin à l'accaparement des institutions de l'État par différents types d'acteurs sociaux dotés de leurs

1. Cet article reprend les résultats préliminaires des travaux de recherche que je mène à l'*Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales* de l'*Universidad Nacional de La Plata*, avec une bourse du Conicet. Je remercie les lecteurs anonymes pour leurs remarques et observations qui furent très utiles pour améliorer le texte.

2. « *La clase del volante* », Correa a ainsi nommé les transporteurs dans plusieurs discours publics.

3. Les gouvernements des Kirchner en Argentine, Evo Morales en Bolivie et Lula Da Silva et Dilma Rousseff au Brésil ne concentrèrent pas leurs projets politiques sur la rupture des accords corporatifs avec des groupes et organisations sociales, comme les syndicats. Il s'agissait au contraire de les intégrer et les réglementer.



intérêts propres [Ramírez Gallegos, 2012]. L'expansion de l'autonomie relative de l'État au détriment du pouvoir de certains acteurs fut l'une des causes de l'augmentation de la conflictualité sociopolitique, en particulier après l'adoption de la nouvelle Constitution en 2008. En outre, cette logique de gestion politique se serait dispensée de la participation directe des différents secteurs dans les processus de prise de décision politique [Ospina Peralta, 2009]. « On ne peut pas être juge et partie⁴ », tel est le mot d'ordre de la politique décorporativiste. Les intérêts particuliers doivent être satisfaits par le biais de mécanismes qui ne compromettent pas la réalisation d'une culture de la généralité. Cela dépend de la capacité de l'État à gagner en autonomie vis-à-vis de l'ingérence exercée par des acteurs de la société, tels que les chambres de commerce, les syndicats « populaires » ou les forces de l'ordre.

Dans ce contexte, l'exemple étudié plus bas emprunte aux deux thèses présentées. Comme on l'observera dans les pages suivantes, si les relations entre le gouvernement et les transporteurs équatoriens se sont bien établies sur fond d'un lien direct entre le président et les représentants syndicaux du secteur, ces derniers n'en ont pas moins exercé différentes logiques de représentation politique pour faire reconnaître leurs intérêts. Ces relations ne découlent donc pas (seulement) de la délibération unilatérale du pouvoir gouvernemental ou de la volonté du chef, mais aussi d'une interpellation permanente de la « base » par les chauffeurs et les dirigeants syndicaux. D'autre part, la forte capacité de mobilisation sociale et politique de la corporation, comme son importance croissante dans le modèle de développement actuel, ont limité la portée des politiques décorporativistes du gouvernement et l'ont forcé à réviser sa conception « immédiate » de la représentation politique.

En ce sens, la question de l'État et de la représentation politique se révèle centrale. Par-delà l'alternative entre ceux qui voient l'État comme un simple ensemble d'institutions neutres où les décisions sont prises sans restrictions, ceux qui mettent l'accent sur le pouvoir exercé par la classe dominante pour contrôler l'État et favoriser leurs intérêts particuliers, ce travail se fait l'écho de l'approche de Jessop qui comprend l'État comme un espace stratégique dont la structure et le fonctionnement sont plus ouverts à certaines stratégies politiques qu'à d'autres [Jessop, 2014].

Aussi, il n'est pas possible de se prononcer *a priori* sur la nature et l'orientation de l'État ni sur le contenu des projets et des objectifs qu'incarnent les forces sociales et politiques. L'État n'est ni un être autonome capable d'exercer seul sa puissance ni un instrument au service des intérêts d'une classe sociale bien

4. Cette expression est fréquemment utilisée par le Président Correa dans diverses allocutions pour discréditer les revendications des différents acteurs socio-économiques et politiques concernant la participation directe au sein de l'État, et met en évidence la conception de la représentation politique dans ce régime gouvernemental.

définie. C'est un champ systémique et conflictuel, produit par la relation dialectique entre structures et stratégies, qui peut, selon le moment historique considéré, stimuler ou au contraire inhiber la capacité des forces sociales à agir en vue de satisfaire leurs intérêts et leurs exigences [Jessop, 2016]. Les acteurs sociaux analysent le contexte en termes stratégiques pour choisir leurs modes d'action selon des « variables sélectives » qui traversent l'État, c'est-à-dire les modèles et les caractéristiques qui l'ont structuré au fil du temps et qui constituent à la fois des restrictions et des opportunités pour l'action politique. Ainsi, les héritages institutionnels – tels que la structure de la bureaucratie et l'aspect réglementaire, comme les constitutions, les lois et les décrets matérialisant les luttes politiques passées –, certaines matrices du pouvoir social et les modèles de développement légués par le passé sont des traits caractéristiques de l'État visibles dans l'appareil qui le structure (institutions, organismes étatiques) et dans son pouvoir (fonctions, compétences et attributions revendiquées par l'État).

Cette étude comporte deux parties. En premier lieu, nous présenterons les caractéristiques du secteur des transports syndiqués, leur mode d'organisation et leur composition socio-économique, ainsi que quelques modèles de relations gouvernements/transporteurs pendant la période néolibérale. Puis, nous analyserons la transformation de ces relations durant la révolution citoyenne au prisme : a) des logiques de représentation politique et b) des fondements du pacte de gouvernance qui soutiennent lesdites relations.

Organisation et renforcement du « pouvoir du volant » au temps des politiques néolibérales

Depuis une trentaine d'années, le transport routier est devenu un secteur stratégique. Conformément à ce qui se passait au niveau régional avec la détérioration du système ferroviaire, le transport de marchandises par la route comme celui des passagers s'est retrouvé au centre du développement économique. Par conséquent, les syndicats de ce secteur ont énormément grossi, au point de compter plus de 300 000 personnes dans leurs rangs au XXI^e siècle, travailleurs et propriétaires⁵.

Bien qu'elles soient appelées syndicats, ces organisations sont en fait composées des propriétaires de véhicules (qui, dans certains cas, les conduisent également) et de petites entreprises de transport qui, dans leur grande majorité, emploient des chauffeurs privés des garanties de travail prévues par la loi. Les travailleurs du transport, ceux qui ne sont pas propriétaires de leurs véhicules,

5. Comme il n'existe aucun registre officiel, nous sommes arrivés à ce chiffre en croisant différentes sources : des organisations syndicales, de l'Institut national de la statistique de l'Équateur et de personnes liées au secteur des transports. Merci à cet égard à Marcelo Ortega pour les informations fournies.



jouissent rarement de leurs droits fondamentaux comme la journée de travail de huit heures ou la sécurité sociale. À cela s'ajoute que le secteur des transports connaît l'un des taux les plus élevés de travailleurs informels. Cette situation découle du fait que les gouvernements successifs ont peu aidé à garantir les droits sociaux les plus élémentaires aux transporteurs salariés et indépendants.

En Équateur, la cartographie actuelle des syndicats associés au transport routier est extrêmement confuse. Il y a six fédérations de second rang disséminées sur tout le territoire qui représentent différents modes de transport (poids lourd, de charge légère, de passagers) et niveaux administratifs (cantonal, local, provincial)⁶. Lors des actions syndicales et politiques, elles sont profondément dispersées et divisées. Aucune de ces fédérations n'est liée à une centrale syndicale. Seule la Fédération nationale des chauffeurs professionnels a fait partie du Front unitaire des travailleurs (FUT) au début des années 1980. Elle en a par la suite été exclue en raison du soutien politique apporté par les transporteurs à des gouvernements dictatoriaux et de leur propension à défendre les intérêts des entreprises.

Chaque fédération a des caractéristiques spécifiques selon le type de travailleurs et de classes sociales qu'elle représente. Alors que le transport de poids lourds réunit des propriétaires de camions et des entreprises à hauts revenus qui réclament des exonérations d'impôts, des droits à l'importation et des crédits, les fédérations de transport de passagers – notamment les autobus et les taxis – sont composées de chauffeurs salariés, de petits propriétaires et de membres de coopératives. Leurs demandes consistent davantage en l'augmentation des tarifs et des subventions.

Ainsi, à l'instar du syndicat des enseignants et des forces de l'ordre, les syndicats de « chauffeurs professionnels » se sont transformés en un acteur social majeur capable de peser sur les décisions publiques et d'influer sur la dynamique économique. En effet, en dépit des multiples concessions que les gouvernants ont faites à ce secteur, la « classe du volant », en les privant de son soutien, a favorisé l'érosion du pouvoir gouvernemental et les divers échecs présidentiels. Ses syndicats ont alors agi comme des groupes de pression défendant les intérêts des entreprises plus que comme des organisations représentatives des travailleurs.

Depuis le retour de la démocratie en Équateur, tous les gouvernements ont dû se confronter au pouvoir des chauffeurs et gagner leur soutien en échange de prébendes et de divers accès à la représentation politique, notamment

6. Il s'agit de la *Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros del Ecuador* (Fenacotip), la *Federación Nacional de Transporte Liviano, Mixto y Mediano del Ecuador* (Fenacotrali), la *Federación Nacional de Transportistas Urbanos del Ecuador* (Fenatu), la *Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador* (Fedotaxis), la *Federación Nacional de Transporte Pesado* (Fenatrape) et la *Federación Nacional de Transporte Escolar e Institucional* (Fenatei).

institutionnelle. Le gouvernement de León Febres Cordero (1984-1988) a commencé avec une grève de transporteurs demandant une augmentation de leurs prix, réclamation à laquelle il a cédé. La présidence de Rodrigo Borja est paradigmatique de ces arrangements. Pendant son mandat, trois conflits majeurs ont eu lieu avec des acteurs du secteur des transports à propos de hausses de tarifs. Le plus important a éclaté en 1991 lorsqu'encore une fois en raison d'une hausse du coût des carburants, le gouvernement a décidé d'accorder une subvention directe au secteur qui a été rejetée. Le gouvernement a déclaré l'état d'urgence national et a ordonné aux forces armées de saisir les unités qui paralysaient les activités de transport et d'arrêter les conducteurs. Cependant, dans les derniers jours du mandat de Borja, le Conseil national de la circulation et du transport terrestre (*Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre*, CNTTT) – qui chapeautait la politique des transports et était contrôlé statutairement par des représentants des transports – a finalement signé une augmentation du prix des tickets et un décret présidentiel a été publié exemptant les unités de transport en commun d'un ensemble de taxes [Chauvin, 2006].

À son arrivée au pouvoir en 1992, Sixto Durán Ballén n'a pas seulement prorogé cette dynamique au bénéfice des transporteurs, il a encore étendu leur capacité d'influence jusqu'à modifier les règles pour leur permettre une plus grande participation au sein du CNTTT. Par la suite, sous la présidence de Mahuad, avec la chute des revenus du pétrole et les augmentations successives du prix des carburants, les grèves permanentes et les blocages incessamment prolongés ont fini de réduire le soutien déjà faible des transporteurs à l'administration présidentielle. Le président ne pouvait plus gérer le conflit avec eux. À ce malaise s'est ajoutée la crainte exprimée par le secteur que le gouvernement ne cherche à réformer le CNTTT et à réduire ses attributions [Chauvin, 2006]. En janvier 1999, un conflit a eu lieu entre les syndicats et le gouvernement. Pendant quatre mois, blocages et piquets de grève se sont succédé sur différentes routes du pays. Au milieu d'une grève nationale lancée par les chauffeurs de taxi, le gouvernement a dû baisser le prix des carburants et rehausser à nouveau leurs tarifs.

Sous la présidence de Lucio Gutiérrez (2003-2005), les transporteurs ont renforcé leur pouvoir d'influence en échange d'un soutien explicite au gouvernement. Après deux semaines de grève et de barrages routiers par les transporteurs de poids lourds en différents endroits du pays, le secteur a accepté de mettre fin à l'épreuve de force sitôt qu'un nouvel organe de régulation serait créé en remplacement du CNTTT. La création du Secrétariat à la circulation et aux transports en 2004 répondit à cette demande, l'autorité supérieure revenant au secrétaire général de la Confédération des transporteurs d'Équateur. En échange de ce geste politique, le gouvernement et le secteur des transports se sont engagés mutuellement à ne pas augmenter les prix du carburant, pour l'un, et le coût des transports, pour l'autre.



En définitive, deux principaux aspects ont caractérisé le jeu politique et le lien entre les gouvernements et les transporteurs dans la période qui a précédé l'arrivée de Correa. D'une part, les fondements du pacte de gouvernance se sont fondés sur un échange classique : augmentation du prix des tickets et entrisme (prise de pouvoir dans l'État) en échange de la stabilité politique. Ce que matérialise le CNTTT du côté des corporations. Cette agence de l'État était statutairement contrôlée par les dirigeants syndicaux, d'où les différents affrontements lorsque certaines administrations présidentielles ont cherché à décentraliser les fonctions de ce Conseil aux gouvernements locaux. Les transporteurs ont compris quelle était la meilleure stratégie pour gagner plus de positions de pouvoir grâce aux vulnérabilités d'un État en proie à l'ingérence d'acteurs majeurs : contrôler directement les organismes d'État chargés de la politique des transports.

Cependant, la stabilité politique ainsi négociée n'était qu'apparente. Les grèves permanentes comme les barrages routiers sur diverses routes du pays ont clairement démontré que la puissance des transporteurs se jouait dans des arènes non-institutionnelles, telles que les différents espaces publics non-étatiques. Ce second aspect révèle finalement la « puissance de feu » des transporteurs, qui se modifiera sous le gouvernement de Correa, caractérisé par une gestion relativement différente des liens entre pouvoir et transporteurs. Le pouvoir présidentiel a alors cherché à bannir du terrain étatique la capacité d'influence des intérêts particuliers des transporteurs et d'autres acteurs sociaux.

« Nous les conducteurs, nous ne sommes quand même pas Dieu » : transporteurs et gouvernement pendant la révolution citoyenne

« Depuis le premier jour, Correa savait que le succès de son gouvernement dépendait de sa relation avec les syndicats de transport », déclara un ancien conseiller du président⁷. Le processus politique de la révolution citoyenne impliqua un changement par rapport aux décennies antérieures, non seulement en matière de politique publique dans le domaine des transports mais aussi de stratégie politique forgée pour se lier aux transporteurs, au vu du changement de la corrélation des forces, du renforcement progressif de l'État – comme complexe organisationnel et ensemble de capacités – et de l'héritage politico-institutionnel de gouvernements « acculés » par les transporteurs.

Ce changement se caractérise par deux dimensions : a) la fin de logiques de représentation politique qui prédominaient pendant la période néolibérale, comme l'occupation de postes de direction par les transporteurs au Secrétariat des transports et au CNTTT. Par ailleurs, on note l'apparition de nouvelles logiques

7. Interview réalisée en mai 2015 par l'auteur de l'article à Quito, Équateur.

de représentation politique, en outre la participation de cette force sociale dans les institutions classiques de la démocratie représentative, telles que les partis politiques et le Parlement; b) la construction d'un pacte de gouvernance fondé sur l'échange de subventions (et non sur l'augmentation des tarifs) et la «reconnaissance», en échange d'une réelle stabilité politique. Nous analyserons par la suite ces deux dimensions.

Une des premières mesures adoptées par le gouvernement de Correa en 2007 fut la création du ministère des Transports et des Travaux publics. Cette requête résultait de l'ensemble des revendications exprimées par cette force sociale depuis vingt ans. Cependant, à la différence des gestions politiques antérieures, la création de cette institution d'État n'a pas été conçue pour répondre aux intérêts corporatifs des transporteurs, associés au contrôle des organismes qui définissent et régulent les différents espaces de la politique publique. Au contraire, la création de ce ministère s'inscrivait dans le projet gouvernemental de délimiter un ensemble de secteurs stratégiques qui dynamiseraient les processus de production. Les transports gagnèrent cette place et c'est ainsi que ce fut stipulé dans la Constitution. La structure institutionnelle dans le domaine des transports s'élargit et davantage de moyens économiques furent déployés. Depuis sa création, le ministère n'a jamais été dirigé par un représentant des transporteurs (c'est également le cas pour les sous-secrétariats et les bureaux de ce ministère).

La même année, un projet de réforme de la loi des transports terrestres, de la circulation et de la sécurité routière (*Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*, LTTTS) commença à se dessiner à l'initiative de divers parlementaires progouvernementaux. Le gouvernement veillait, dans le même esprit que les autres lois, à réglementer et intervenir dans la politique des transports afin d'atteindre deux objectifs: rationaliser et rendre plus efficace le secteur des transports et démanteler l'organisation corporative («décorporatiser») des organismes de régulation étatique.

La réforme du CNTTT et la composition de sa direction ont entraîné d'importantes controverses au sein des transporteurs. Tout en tenant compte des rumeurs quant à la volonté du président de modifier la structure de l'organisme, afin d'éviter l'ingérence des transporteurs en son sein et en faveur de leurs intérêts personnels (officiellement, on attribua la réforme au fait que l'organisme était obsolète, n'ayant implanté aucun changement de fond ces soixante dernières années), le secteur décida de prendre les devants et de présenter un projet de réforme dans lequel la direction de l'organisme conserverait au moins l'un des trois représentants du secteur des transporteurs, ce qui faisait loi depuis 1996⁸.

8. Ladite loi stipulait que, des 14 représentants, 3 devaient être des transporteurs et 3 de l'exécutif (ministre du Gouvernement, de l'éducation et des Travaux Publics), 2 de la police et 1 de la FFAA, des municipalités, de la préfecture, de l'Aneta (école privée de conduite), de la commission de circulation de Guayas, et enfin des associations automobiles.



Le gouvernement prévoyait d'éliminer radicalement du conseil la présence institutionnelle des conducteurs, des dirigeants syndicaux et des entrepreneurs du secteur. S'il existait des antagonismes à ce sujet au sein du secteur des transports, la plupart défendaient une idée de la représentation descriptive [Pitkin, 1967], c'est-à-dire que ceux qui adoptent des décisions étatiques sur certains secteurs de politique publique proviennent des propres rangs des représentants vers qui sont dirigées ces politiques, étant donné leurs similitudes socio-économiques, culturelles et idéologiques : « le secteur a toujours voulu maintenir une représentation du fait de l'importance qu'il a. La participation directe permettrait d'adopter des politiques plus appropriées à la réalité, ceux qui connaissent la gestion quotidienne et le fonctionnement, ce sont les transporteurs », déclara un important dirigeant syndical⁹.

Comme le gouvernement avait l'intention de réduire le pouvoir au sein de l'organisme régulateur, les transporteurs demandaient en contrepartie que les pouvoirs liés à la régulation et au contrôle des voies routières restent entre les mains d'un conseil ou d'un organisme au niveau national plutôt qu'entre celles des municipalités. Ainsi, les transporteurs pensaient qu'ils pourraient obtenir une certaine influence au sein de l'organisme, alors que sa décentralisation vers les municipalités impliquerait des négociations avec chaque maire, depuis l'augmentation du coût des transports jusqu'aux accords sur les itinéraires.

Finalement, la loi qui fut approuvée favorisait les objectifs prioritaires du gouvernement, tout en accordant certaines concessions aux syndicats. Le gouvernement réussit à s'imposer en approuvant le permis de conduire à points et en modifiant la composition du directoire de l'organisme en charge des transports et de la circulation, qui excluait donc la participation des transporteurs. Cet organisme prit le nom de Commission nationale du transport terrestre, de la circulation et de la sécurité routière (*Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*). La « décorporatisation » de l'organe directeur fut considérée comme une victoire par le gouvernement. Selon le ministre du Gouvernement, « on a essayé "d'immuniser" le nouvel organisme afin d'éviter les machinations politiques et les manipulations clientélistes qui se produisent sous la table et couvrent des intérêts privés¹⁰. » La loi a inclus un conseil consultatif auquel les représentants du secteur des transports et des organisations de familles de victimes d'accidents de la route pourraient participer, avec voix consultative, mais sans droit de vote.

Un autre article de loi qui réduisait le pouvoir des transporteurs visait à leur retirer le monopole de la formation professionnelle des conducteurs. Jusque-là, la Fédération nationale des conducteurs professionnels (*Federación Nacional de*

9. Interview réalisée par l'auteur en mai 2015 à Quito, Équateur.

10. *El Universo*, le 8 janvier 2008.

Choferes Profesionales, FENCHP), avait, par l'intermédiaire de ses syndicats, le monopole pour dispenser des formations aux conducteurs qui souhaitaient obtenir un permis de conduire professionnel. La nouvelle loi stipulait que les institutions de l'enseignement supérieur pourraient aussi former les conducteurs, en plus des syndicats. Cependant, une fois la loi adoptée, le contrôle que la commission nationale devait effectuer sur la formation et l'octroi de permis de conduire – ce qui avait représenté pendant des décennies une activité lucrative pour les syndicats –, fut commodément laxiste. Les organisations syndicales purent ainsi continuer la «vente» de licences professionnelles. Un dirigeant syndical, qui avait également appuyé la proposition du président de retirer aux dirigeants leur capacité d'influence au niveau étatique, jugea que c'est «une chose de délivrer des permis, une autre de former des conducteurs. Les deux fonctions ne peuvent pas être exécutées par les syndicats et encore moins par les conducteurs : «Nous devons apprendre à reconnaître que nous les conducteurs, nous ne sommes quand même pas Dieu»¹¹.»

Cependant, alors que ces espaces dont avaient autrefois profité les transporteurs se refermaient, d'autres apparurent. Le gouvernement tenait à garder le jeu de l'équilibre politique; but atteint grâce à la maîtrise des conflits potentiels à travers l'habilitation d'espaces de participation des transporteurs, selon des formats qui pouvaient être contrôlés par le gouvernement. Ainsi, cette alliance entre les deux acteurs eut son corollaire avec la création en 2012 du *Movimiento Conduce* (*Construyendo el Desarrollo de la Unidad Clasista Ecuatoriana*) composé de différents syndiqués du secteur des transports sous l'impulsion du secrétaire de la FENCHP et agrémenté par le gouvernement national.

Les transporteurs firent valoir la nécessité de «prendre un tournant en politique». Ils voulaient rester fidèles au projet de la révolution citoyenne mais refusaient d'être sous l'égide de l'*Alianza PAÍS* (AP), mouvement politique dirigé par Correa. Ce fut un geste sans précédent dans l'histoire du pays. La transition du syndicalisme à la politique ne faisait partie d'aucun programme des différents syndicats des transports. Au contraire, cette mesure se caractérisa au fil du temps par le retrait des demandes des syndicats sous le spectre strictement syndico-corporatif, en termes gramsciens. En outre, que le gouvernement de Correa encourage la formation d'un mouvement politique d'un secteur de la société et en marge du parti au pouvoir, c'était aussi un événement sans précédent quant aux relations entre le gouvernement et les partenaires sociaux.

Au cours de cette année-là, Correa commença la campagne électorale pour les élections présidentielles de 2013. Le *Movimiento Conduce* affirma l'importance de continuer à approfondir les nouvelles politiques bénéfiques au secteur des transports, car sa création visait à soutenir la réélection du président Correa.

11. Interview réalisée par l'auteure en mai 2015 à Quito, Équateur.



Dans un rassemblement organisé par *Conduce*, le chef du gouvernement salua l'organisation des transporteurs :

« Bienvenue transporteurs, enfin organisés. Séparés, nous étions forts, mais on pouvait nous vaincre [...] quelle joie que vous vous soyez organisés [...], ne vous laissez plus jamais marcher dessus. Maintenant, le défi n'est pas seulement de gagner la présidence mais aussi d'obtenir une grande majorité législative. Et pour cela, dans les listes de l'AP, comme nous représentons la grande majorité de la population, vous serez les représentants des transporteurs de la patrie¹². »

Ce passage du syndicalisme vers la sphère politique finit par se concrétiser, en ajoutant trois dirigeants syndicaux sur les listes législatives d'AP. La décision avait été prise par le président lui-même. Au sein d'AP, il avait précisé à plusieurs reprises que la stratégie politique de front pour les élections de 2013 devait permettre d'inclure des secteurs sociaux qui, depuis 2007, étaient restés en retrait de la construction politique et gouvernementale du parti au pouvoir. Les rallier au front du gouvernement ainsi qu'au projet politique était nécessaire pour assurer la victoire aux élections présidentielles et obtenir la majorité parlementaire.

Ainsi, pour la première fois, le gouvernement permit la représentation parlementaire des transporteurs. Ils étaient, aux côtés du collectif des pêcheurs artisanaux et des agriculteurs, les seuls à profiter d'une représentation descriptive, directe et en personne, dans l'arène parlementaire. Au cours des deux mandats présidentiels de Correa, la répartition des sièges à l'AP, à l'exception de certains cas, ne poursuivit pas une logique de « corporatisme parlementaire » [Schmitter, Streeck et Lehbruch, 1992]. C'est-à-dire qu'elle ne fut pas définie selon la force des intérêts organisés des différents acteurs, comme c'est le cas dans les systèmes et régimes politiques en Bolivie et en Argentine.

Les trois dirigeants syndicaux des transports remportèrent leurs sièges et continuèrent à exercer leurs fonctions de *leaders* syndicaux. Tandis que l'un affirmait représenter la « classe du volant » et proposerait des solutions législatives en leur faveur, un autre mettait l'accent sur la nécessité de se lier à d'autres acteurs sociaux, écouter leurs demandes et contribuer à renforcer le projet de la révolution citoyenne, sans pour autant négliger leurs intérêts premiers. Ainsi, les dirigeants purent fortifier leur pouvoir grâce à leur présence dans l'arène parlementaire. Cependant, les transporteurs découvrirent bientôt les limites de leur pouvoir malgré l'incorporation de *leaders* dans l'arène parlementaire et le parti au pouvoir. Cette disposition généra l'un des effets prévus dans la stratégie du gouvernement : fragmenter davantage le secteur, affaiblir leur pouvoir de mobilisation dans la sphère publique et contenir l'instabilité. La capacité de manœuvre des dirigeants syndicaux au sein de l'assemblée se réduisit considérablement :

12. Discours du président Correa du 9 octobre 2012.

«à partir de ce moment, le président ne nous concertait déjà plus, croyant qu'il n'avait plus besoin de le faire, il nous tenait dans son parti politique», déclare un dirigeant syndical. Alors que le président a continué de renforcer le lien direct avec la direction du syndicat – par le biais d'invitations à déjeuner et de réunions au palais Carondelet (le palais présidentiel) –, l'influence directe des dirigeants syndicaux parut s'affaiblir après avoir obtenu ces espaces parlementaires ainsi que l'approbation du président lui-même pour la construction d'un mouvement politique.

Le pacte de gouvernance entre le gouvernement national et les transporteurs changea par rapport aux décennies précédentes. La stratégie du gouvernement consistait à améliorer les salaires (politique globale dont profitèrent tous les travailleurs, et pas seulement les transporteurs¹³) et à mettre en place un système de subventions distribuées au fur et à mesure afin de maintenir le même prix des transports.

Les décrets présidentiels successifs ont permis d'accorder des facilités au secteur pour moderniser leurs véhicules (telles que l'exonération des taxes d'importation), l'autorisation d'utiliser le gaz comme combustible seulement pour les chauffeurs de taxi Fedetaxi – le plus grand syndicat de la «*fuorza amarilla*», qui rassemble environ 50 000 personnes –, la distribution de bons pour compenser les frais des passagers qui bénéficiaient de subventions, comme les personnes âgées, les étudiants et les personnes à mobilité réduite, le remboursement de 600 dollars US par mois aux entrepreneurs des «systèmes de transport intégrés» en raison des investissements entrepris pour améliorer la qualité du service et la renégociation des dettes du secteur, acquises dans des banques privées au cours des derniers mandats présidentiels. En échange de cet ensemble de concessions particulières, le secteur s'engagea à ne pas augmenter le coût des transports.

Ainsi, la «paix sociale» du gouvernement de Correa a fonctionné selon une politique diamétralement opposée à celle utilisée avec d'autres acteurs sociaux. La plupart des dirigeants des transporteurs étaient toujours reçus par le gouvernement et même par le président. Contrairement au mouvement indigène notamment, dont les membres se plaignaient constamment de l'absence de réponse du gouvernement face à leurs demandes de réunions pour discuter des divers points législatifs.

Les principaux éléments de cette dynamique furent le dialogue et la négociation. Cela fut particulièrement évident lors de la discussion autour de la réforme de la LTTTS, initiée en 2007, mais qui ne put être approuvée à l'Assemblée nationale constituante (ANC) qu'en août 2008. La LTTTS a été l'un des points législatifs des plus difficiles et complexes politiquement en raison du degré d'influence

13. Notons que les salaires minimums par branche d'activité sont définis dans le cadre de «conseils de salaires», convoqués par le gouvernement dans des négociations paritaires.



que les syndicats des transporteurs cherchaient à avoir dans la définition de la loi. Le projet de loi fut approuvé seulement six mois après avoir été envoyé à l'exécutif, alors qu'en moyenne le temps d'approbation était de deux mois. Chaque article de la loi fut discuté et négocié avec le secteur. Deux des principales régulations normatives servirent le secteur : le contrôle des unités illégales – négocié à la suite d'une vague de mobilisations et protestations des chauffeurs de taxi qui dura plusieurs jours devant l'ANC¹⁴ – et la réduction des amendes pour les infractions commises par les transporteurs.

Malgré cet ensemble d'avantages, le secteur des transporteurs attaqua fortement le gouvernement national à partir de 2010, avec la promulgation de la nouvelle Constitution. Ils annoncèrent une grève imminente si l'on n'augmentait pas le coût des transports. Le gouvernement avait déjà prévenu les dirigeants syndicaux qu'il ne céderait à cette demande qu'à condition que le secteur se modernise et améliore la qualité des services grâce aux importantes subventions qu'ils avaient reçues à cet effet. Le secteur lança également l'offensive au sein de l'Assemblée. Il menaça de faire éclater une grève et une mobilisation nationale aux alentours de l'enceinte parlementaire pour exiger que la commission législative réforme la LTTTS. Le secteur voulait durcir les sanctions sur les unités illégales et examiner les articles du Code organique de l'organisation territoriale, de l'autonomie et de la décentralisation (Cootad) pour éviter que les municipalités aient le pouvoir de contrôler les transports publics. Sur ce point, la direction du syndicat fit part de sa déception face à la décision « autocratique » du gouvernement national. Les dirigeants syndicaux espéraient que le gouvernement prendrait en considération leur opinion quant à la décentralisation des pouvoirs dans le domaine de la circulation et des transports. Napoleón Cabrera, un chef de file des transports légers, déclara : « On ne nous a pas demandé si nous étions d'accord, nous les conducteurs et les transporteurs, pour être les bailleurs de fonds des caisses en difficulté des municipalités de ce pays¹⁵. » Il assumait ainsi délibérément et publiquement le statut de « joueurs veto » dont se targuait le secteur et montrait leur habileté à avoir obligé chaque gouvernement à consulter le secteur sur ces décisions. Finalement, le Cootad approuva la décentralisation des pouvoirs dans le domaine de la circulation et des transports (comme la définition des tarifs) aux gouvernements locaux. Un autre grand « triomphe » stratégique du gouvernement national fut de parvenir à diluer le conflit au niveau local et de fragmenter davantage les syndicats.

À ce moment-là, le gouvernement national souffrait de la mobilisation de différents acteurs sociaux en fonction de corpus de textes législatifs qui se discutaient à l'Assemblée nationale. Ils faisaient partie de la feuille de route du

14. *El Telégrafo*, 26 janvier 2008.

15. *El Universo*, septembre 2010.

gouvernement pour avancer dans l'agenda politique après la mise en place de la nouvelle Constitution. Le malaise se fit sentir au sein de divers secteurs quant à la manière dont le pouvoir exécutif traitait le débat sur certaines lois, comme la loi sur l'éducation supérieure, l'eau, les mines et la fonction publique. Cela bouleversait les intérêts et les demandes d'acteurs sociaux hétérogènes organisés, du mouvement indigène aux fonctionnaires [Ramirez Gallegos, le Quang et Bastidas, 2013]. L'utilisation fréquente du veto présidentiel sur beaucoup d'accords et de consensus législatifs générait un malaise grandissant qui donna lieu à d'importantes manifestations et protestations dans les rues.

Tenant compte de l'influence et du pouvoir de mobilisation que le secteur des transports détenait, le gouvernement décida, en septembre 2010, de convoquer une réunion privée avec les transporteurs pour discuter de ces points de discorde. Une fois encore ressurgissait le type de stratégie qu'utilisait le gouvernement dans la gestion de ses relations avec les transporteurs, totalement opposée à la stratégie employée avec les autres acteurs sociaux. Après l'adoption de la nouvelle Constitution, le gouvernement ne dialogua plus avec aucun secteur, si ce n'est quand le niveau d'instabilité sociale devenait ingérable au point de provoquer une crise institutionnelle, comme ce fut le cas lors du conflit connu sous le nom de «30-S» [Stoessel, 2013].

Les transporteurs acceptèrent le dialogue. Lors de la réunion, les fédérations de transport présentes ont réitéré leurs demandes qui furent acceptées par le gouvernement. Les transporteurs renoncèrent ainsi à la grève¹⁶. Mais, dans les mois qui ont suivi, l'autonomisation des transporteurs se trouva renforcée lorsqu'ils annoncèrent une mobilisation. Ils exigeaient des routes plus sûres et un plus grand contrôle sur les transports illégaux. Le gouvernement convoqua une réunion d'urgence et réitéra la menace : si le secteur n'était pas disposé à négocier, l'état d'urgence serait déclaré pour confisquer les bus et retirer les effectifs des unités qui adhéraient au mouvement de grève et ainsi assurer la mobilité des personnes, en vertu de l'inconstitutionnalité de suspendre l'activité des transports en commun (la nouvelle Constitution interdisait l'arrêt total d'activité dans les secteurs stratégiques).

Ils parvinrent à un accord dont les principaux points étaient la surveillance plus exhaustive des unités illégales, la révision du maillage tarifaire et l'octroi d'une subvention supplémentaire aux transporteurs. Cette réunion a permis au syndicat de regagner du terrain mais le secteur des transports continua néanmoins à se fragmenter, compte tenu de la diversité des positions. Le gouvernement avait non seulement agi délibérément pour que cela se produise mais s'était en plus arrangé pour placer un dirigeant syndical en tant que président d'une des fédérations des chauffeurs.

16. *El Universo*, 28 septembre 2010.



En résumé, le pacte de gouvernance se traduit, au cours des six années du gouvernement Correa, par la distribution de subventions en échange de la stabilité politique. Contrairement aux décennies précédentes, le coût des transports n'a pas augmenté en dépit des nombreuses tentatives de la direction syndicale; tentatives mises en exergue sous le joug de la « menace » des moyens de force employés. Au cours des deux mandats, Correa ne fit face à aucune grève ni mobilisation nationale, fait également sans précédent dans l'histoire du pays. Même si les transporteurs représentent le deuxième acteur social ayant le plus contribué à l'instabilité sociopolitique pendant la période 2007-2013 (cf. tableau ci-après), ces conflits se confinèrent au niveau local (par exemple, la mobilisation fréquente des chauffeurs de taxi dans différentes villes) et ne parvinrent pas à rayonner au niveau national. Les revendications pour l'augmentation du coût des transports n'eurent pas pour effet l'augmentation exponentielle de l'instabilité sociale à l'échelle nationale, comme cela avait été le cas les trente dernières années.

TABLEAU 1. NOMBRE DE CONFLITS IMPLIQUANT DES « TRAVAILLEURS ORGANISÉS EN SYNDICATS » ET DES « TRAVAILLEURS NON ORGANISÉS EN SYNDICATS »

	Nombre de conflits	% par rapport au total des conflits de travail
1. Travailleurs organisés en syndicats	385	46,88 %
1.1 Transporteurs	162	19,73 %
1.2 Syndicats publics et privés	118	14,37 %
1.3 Union nationales des professeurs (Unión Nacional de Educadores)	105	12,78 %
2. Travailleurs non organisés en syndicats	436	53,12 %
2.1 Travailleurs non organisés/ex-travailleurs	189	23,05 %
2.2 Travailleurs publics/fonctionnaires de l'État	126	15,34 %
2.3 Travailleurs informels et de détail	121	14,73 %

Source : projet « champs de la conflictualité politique en Équateur pendant la révolution citoyenne (2007-2013) », réalisé à Flacso-Équateur, mené par Franklin Ramírez Gallegos.

Conclusion

L'objectif de ce travail était d'examiner les liens établis entre le gouvernement équatorien de Correa et le secteur des transports syndiqués pendant ses deux premiers mandats au gouvernement (2007-2013). Dans une perspective diachronique et comparative entre deux cycles politiques aux caractéristiques différentes, nous avons étudié les modes par lesquels le gouvernement au pouvoir, dans le

cadre du processus politique de la révolution citoyenne, a géré les liens avec la « classe du volant », l'un des syndicats les plus puissants d'Équateur. Ce lien a été reconstruit à partir de deux pratiques que le gouvernement Correa activa : la recherche des logiques de représentation politique et la façon de gérer politiquement les demandes des transporteurs.

Face à ceux qui donnent l'image d'un « Correa jacobin », dont la marge de manœuvre, la volonté politique et de détermination semblaient absolues, l'étude de ce cas particulier souligne l'apparition d'un autre type de médiation que le gouvernement dut mettre en œuvre pour se lier aux transporteurs, au-delà du *leadership* présidentiel. Le passage de la puissance corporative, dont jouissaient autrefois les syndicats de transport (notamment à travers le contrôle de certaines zones de l'État) à d'autres formes, telles que leur implantation au parlement ou dans des partis, relevait de la stratégie politique définie par le gouvernement national. Cette transformation est également associée à d'autres facteurs, comme des conditions économiques favorables – l'État put augmenter les subventions tout au long de cette période – et l'équilibre des forces qui joua en faveur du gouvernement jusqu'en 2010. À partir de cette année-là, le gouvernement rencontra des difficultés au sein de l'Assemblée nationale ; il n'obtint pas la majorité parlementaire. De là émergea une stratégie offensive de la part des transports. Face à cette situation, le gouvernement dut ouvrir encore plus d'espaces de dialogues et de participation au secteur des transports, de façon à neutraliser l'instabilité sociale tout en accordant certaines demandes réprimées pendant des années, et tout cela sans affecter l'ensemble de l'agenda public. De fait, le maintien du coût des transports tout au long de cette période, et ce dans le but de ne pas nuire aux citoyens, constitua une victoire sans précédent pour le gouvernement. Il est cependant le résultat d'un pacte établi avec les transporteurs, fondé sur la distribution de subventions élevées et sur l'échange de concessions particulières à des moments clés, comme à l'approche des élections nationales ainsi que lors des référendums.

Ainsi, l'image d'un « Correa décorporatiseur », et son implication dans un État de plus en plus autonome revêt certaines ambiguïtés qui méritent une étude approfondie, plutôt que d'adopter cette vision comme un fait indiscutable. Alors que le gouvernement réussit à démanteler l'un des accords corporatifs majeurs et enraciné dans la culture institutionnelle, tel que le contrôle de l'organe directeur dans le domaine des transports par les transporteurs, le gouvernement dut créer des espaces pour assurer aux transporteurs une certaine influence et un pouvoir de décision. Ainsi, les décisions gouvernementales dépassèrent la volonté du président et répondirent à l'évolution dynamique du tissu politique forgé au cœur du processus politique de la révolution citoyenne. L'ouverture d'espaces parlementaires aux transporteurs, inenvisageable pour d'autres acteurs sociaux, ainsi que le soutien à la création d'un mouvement politique des transporteurs, autonome mais pas pour autant indépendant du contrôle de la présidence, furent



les marqueurs d'une logique de représentation corporative intense, même si elle fut somme toute plus faible que celle qui eut lieu pendant la période néolibérale.

BIBLIOGRAPHIE

- CAMOU Antonio, *Los desafíos de la gobernabilidad: estudio preliminar y compilación*, Mexico, Flacso/IISUNAM/Plaza y Valdés, 2001.
- CHAUVIN Juan Pablo, « Conflicto y gobierno local: el caso del transporte urbano en Quito », thèse de master, Quito, Flacso, 2006.
- DE LA TORRE Carlos, « Populismo radical y democracia en los Andes », *Journal of Democracy*, Santiago, université pontificale catholique du Chili, 2009.
- FREIDENBERG Flavia, « El flautista de Hammelin: liderazgo y populismo en la democracia ecuatoriana », in Carlos DE LA TORRE et Enrique PERUZZOTTI (dir.), *El retorno del pueblo*, Équateur, Flacso, 2008.
- GRUGEL Jean et RIGGIROZZI Pía, « Post-neoliberalism in Latin America: Rebuilding and Reclaiming the State after Crisis », *Development and Change*, vol. 43, n° 1, Institute of Social Studies, 2012, p. 1-21.
- JESSOP Bob, *The State: Past, Present, Future*, Polity Press, 2016.
- JESSOP Bob, « El Estado y el poder », *Utopía y Praxis Latinoamericana*, vol. 19, n° 66, 2014, p. 137-152.
- OSPINA PERALTA Pablo, « Corporativismo, estado y revolución ciudadana: el Ecuador de Rafael Correa », *Estado, movimientos sociales y gobiernos progresistas*, Quito, Instituto de Estudios Ecuatorianos, 2009.
- PITKIN Hanna, *The Concept of Representation*, Berkeley, University of California, 1967.
- RAMÍREZ GALLEGOS Franklin, « Despliegues de la autonomía estatal en el Ecuador de la Revolución Ciudadana », *Debates y combates*, n° 4, 2012, p. 115-150.
- RAMÍREZ GALLEGOS Franklin, « Decisionismos transformacionales, conflicto político y vínculo plebeyo: poder y cambio en las izquierdas sudamericanas del siglo XXI », *América Latina: 200 años y nuevos horizontes*, Buenos Aires, Secretaría de Cultura de la Nación, 2010.
- RAMÍREZ GALLEGOS Franklin, LE QUANG Matthieu et BASTIDAS Cristina, *Coaliciones parlamentarias y conflictividad social en el Ecuador: la política de la transición post-constituyente (2009-2011)*, Quito, Assemblée nationale, Agora Democrática, 2013.
- SCHMITTER Philippe, STREECK Wolfgang et LEHMBRUCH Gerhard, *Neocorporativismo II: más allá del Estado y el mercado*, Mexico, Alianza Editorial, 1992.
- STOESSEL Soledad, « Políticas y conflicto político durante el postneoliberalismo: el caso del "30-S" en Ecuador », *Revista Perspectivas de Políticas Públicas*, université nationale de Lanús, 2013, p. 141-170.

RÉSUMÉ

ÉTAT ET REPRÉSENTATION POLITIQUE DANS L'ÉQUATEUR CONTEMPORAIN
LE CAS TRANSPORTEURS SYNDIQUÉS

L'article analyse les liens établis entre le gouvernement de Rafael Correa et les syndicats de transports au cours de deux premiers mandats du président équatorien (2007-2013). On s'intéresse particulièrement à la façon dont le gouvernement habilite la représentation de tels syndicats au sein de l'État. Une telle problématique fait naître deux thèses envisagées par la littérature spécialisée à l'heure de caractériser la révolution citoyenne. La première définit le gouvernement comme populiste et ignore ainsi l'ensemble des médiations sociopolitiques érigées entre le pouvoir politique et divers intérêts sociaux ; la seconde identifie la révolution citoyenne comme « anticorporatiste » sans prendre en compte l'ouverture des différents espaces et logiques de représentation et les arènes de négociation socio-étatique. Le cas des syndicats de transports révèle que la logique de représentation activée par le gouvernement ne répond pas seulement à la volonté présidentielle mais aussi aux « sélectivités » au cœur de l'État et aux pressions exercées « par le bas ».

RESUMEN

ESTADO Y REPRESENTACIÓN POLÍTICA EN EL ECUADOR CONTEMPORÁNEO
EL CASO DE LOS TRANSPORTISTAS SINDICALIZADOS

Este trabajo analiza los nexos establecidos entre el Gobierno ecuatoriano de Rafael Correa y el sector del transporte sindicalizado durante sus dos primeros períodos (2007-2013). Se presta particular atención a las formas en que el Gobierno habilita la representación de los transportistas en el Estado. Semejante cuestión tensiona dos tesis propuestas por la literatura especializada para caracterizar la Revolución Ciudadana: aquella que al definir el Gobierno como « populista » ignora el conjunto de mediaciones sociopolíticas establecidas entre diversos intereses sociales y el poder político; y aquella que identifica al Gobierno como « anticorporativo » sin observar las distintas lógicas y espacios de representación abiertos en estos años según específicas arenas de negociación socio-estatal. El caso de los transportistas revela que las lógicas de representación activadas por el gobierno no responden solo a la voluntad presidencial sino también a las selectividades y rasgos inscritos en el Estado así como a la presión sindical ejercida « desde abajo ».

ABSTRACT

STATE AND POLITICAL REPRESENTATION IN CONTEMPORARY ECUADOR
THE CASE OF TRANSPORT TRADE UNIONS

This paper studies the relationship between Rafael Correa's government and the unionized carriers in Ecuador during 2007-2013. It gives special attention to the ways in which the government enables the political representation of the unionized carriers within the State. Such an issue questions two thesis that have been proposed



by specialised literature when characterizing the Citizenship Revolution: that defining Correa's government as populist ignores the diverse social and political mediations that have been established between the social interests and the political power; and a second one that identifies the government as "anticorporation" failing to observe the different logics and spaces of representation which have been activated according to specific social and state negotiating fields. The case of the trade unions of transport reveals that the logics of representation enabled by the government are not only a result of presidential will but also of the "selectivities" at the center of the State and of the pressure exerted "from the bottom".

Texte reçu le 21 mars 2016, accepté le 9 janvier 2017.

MOTS-CLÉS

- État
- représentation politique
- syndicats de transports

PALABRAS CLAVES

- Estado
- representación política
- transporte sindicalizado

KEYWORDS

- State
- political representation
- trade unions of transport