

Énoncé de vision

DES CHEMINS DE FER SÛRS ET DURABLES

Des chemins de fer sûrs et durables peuvent aider à sortir le monde de la crise économique, climatique et sociale que nous traversons actuellement. Les chemins de fer sûrs et durables constituent un **nouveau modèle économique et social** qui redéfinit le rôle des passagers, des travailleurs, des employeurs, de l'État et de l'environnement.

Les investissements publics dans le secteur ferroviaire peuvent donner un coup d'accélérateur à la **relance de nos économies**. En Inde par exemple, chaque dollar investi dans le rail crée 5 dollars de PIB dans le reste de l'économie.

Le transport ferroviaire **réduit les émissions de dioxyde de carbone**. Les transports publics et ferroviaires sont la clé du profond changement modal écologique dont nous avons besoin dans les transports. Par kilomètre-passager, le rail lourd émet 75% **d'émissions en moins que la voiture**, et le rail léger, 57%.

Le transport ferroviaire **favorise l'égalité socio-économique** grâce à l'accès à l'emploi qu'il propose, à ses emplois qualifiés et aux salaires plus élevés. En moyenne, chaque emploi créé dans le ferroviaire en crée un autre dans l'industrie, l'alimentaire, le commerce ou d'autres secteurs. Le rail offre également aux citoyens la mobilité nécessaire pour accéder à l'emploi et à des moyens de subsistance.

SÉCURITÉ

Nous avons besoin **de services ferroviaires pleinement dotés en effectifs** pour la sécurité de toutes et tous. Les deux tiers des affiliés interrogés ont assisté à des réductions d'effectifs sur leur lieu de travail. Les travailleurs de la billetterie et de la maintenance sont les plus menacés par les pertes d'emploi, lesquelles touchent les femmes de façon disproportionnée parce qu'elles occupent majoritairement les fonctions de billetterie. Celles-ci menacent la sûreté et la sécurité des passagers, ainsi que des populations qui sont reliées par les voies ferroviaires et en sont riveraines. Le manque d'effectifs expose également les passagers et les personnels, en particulier les femmes, à des risques accrus de violence et de harcèlement.

Nous devons combler les pénuries de compétences par le **travail décent**, et l'éducation gratuite et la formation pour que le rail soit à la hauteur des défis de demain. La précarisation des emplois, des salaires, des conditions de travail et de la santé et de la sécurité au travail (SST) exacerbent les pénuries de main-d'œuvre et de compétences. Nous avons besoin de cheminots qualifiés à bord de nos trains, ainsi que dans la construction et la réparation des voies. Nous avons besoin d'**apprentissages** dans le domaine ferroviaire pour les femmes, les jeunes et toutes les catégories qui se heurtent à des difficultés accrues pour entrer, rester et progresser dans la profession.

Dans le secteur ferroviaire, les nouvelles technologies ne représentent pas nécessairement un atout de sécurité ou d'efficacité par rapport à des systèmes pleinement dotés en effectifs qualifiés. **La négociation collective** doit être mise à profit pour faire cesser l'exploitation (qui touche de façon disproportionnée les femmes et les jeunes), les bas salaires, les heures supplémentaires, la fatigue, le stress, la ségrégation professionnelle entre hommes et femmes, et les failles de sécurité, corollaires des nouvelles technologies.

Nous réclamons :

- 1. Des effectifs complets** à bord des trains, dans les gares et dans toutes les exploitations ferroviaires de transport de marchandises et de voyageurs, et la fin des équipements « agent seul » ou sans conducteur.
- 2. Un travail décent** pour tous les cheminots, par la liberté syndicale, la négociation collective et le respect de toutes les Conventions de l'OIT relatives à l'emploi et aux droits des travailleuses et travailleurs.
- 3.** Des normes de **santé et de sécurité au travail** (SST) ainsi qu'un accès à des installations sanitaires, et des systèmes de repos et de congé négociés et respectés constituent des droits fondamentaux pour tous les cheminots.
- 4. Des comités SST** et des **représentants** élus sur tous les lieux de travail, avec pleine reconnaissance par l'employeur et représentation des travailleuses.
- 5.** Des **enquêtes tripartites sur les défaillances en matière de SST** et les accidents ferroviaires.
- 6.** La protection des travailleurs contre **la violence et le harcèlement au travail**, à travers la ratification et l'application de la convention n° 190 de l'OIT.
- 7.** La fin de la **ségrégation professionnelle entre hommes et femmes**, par la formation et la représentation des travailleuses au sein des processus décisionnels des parties prenantes.
- 8. Des conditions de travail et de rémunération égales pour un travail de valeur égale** pour tous les cheminots, y compris dans les services externalisés et en sous-traitance, et les formes atypiques d'emploi.

PROPRIÉTÉ PUBLIQUE

La privatisation est synonyme de risques pour les passagers, les cheminots et les populations. D'innombrables exemples, aux quatre coins du monde, prouvent que les sociétés ferroviaires privées :

- N'investissent pas dans la maintenance et la mise à niveau
- Externalisent et sous-traitent les opérations et services essentiels
- Rendent les prix, les billets et les services trop chers, compliqués et inaccessibles
- Fragmentent les réseaux en systèmes inégaux et inefficaces
- Réduisent les voies, les gares et les infrastructures
- Surchargent des personnels sous-payés et exploités
- Siphonnent les subventions publiques vers les poches du privé
- S'appuient sur le diesel sans chercher à réduire leurs émissions
- Procèdent à des réductions d'effectifs, rendant les chemins de fer moins accessibles pour les personnes handicapées et les autres groupes vulnérables

Résultat : les kilomètres-passagers ont généralement tendance à diminuer dans un cadre privatisé. Parmi les affiliés sondés, 77% estiment que la libéralisation ferroviaire a dégradé les conditions de travail. Intrinsèquement, **le rail privatisé est dangereux et non viable**. Il ne peut proposer la planification et les investissements à long terme indispensables au changement modal écologique vers le rail.

Quand ils sont sous-traités, les services d'entretien, de restauration, de maintenance et autres sont moins sûrs et reposent sur l'**exploitation d'une main-d'œuvre sous-qualifiée**. Ces emplois sont restructurés, sous-traités et/ou exploités, dans toutes les professions ferroviaires, et occupés de façon disproportionnée par les femmes et les jeunes. La sous-traitance constitue également un obstacle majeur au report modal de la route vers le rail en ce qui concerne le transport de marchandises. Deux tiers des syndicats interrogés estiment que l'externalisation est problématique pour leurs membres cheminots. Les emplois de la maintenance et des infrastructures ont été identifiés comme étant les premières cibles de l'externalisation.

Les chemins de fer sont un bien public. Le rail doit être conçu pour répondre aux besoins des personnels, des passagers et des populations, pas à ceux des entreprises et des capitaux privés.

La propriété publique est plus sûre, mieux pensée, plus efficace, de meilleure qualité, plus accessible, plus transparente, et l'un des **grands facteurs égalisateurs** de notre société.

Les bénéfices doivent être réinvestis dans le rail, utilisés pour subventionner d'autres transports en commun écologiques, ou reversés au Trésor public. **Le financement public** est la seule façon de garantir que le rail soit sûr, financièrement solide et suffisamment robuste pour nous extirper des crises d'aujourd'hui et de demain.

Des chemins de fer sûrs et durables dépassent le simple cadre de l'objectif de réduction des émissions. **Ils constituent un nouveau modèle économique et social de mobilité** qui redéfinit le rôle des personnels, de l'État et de l'environnement.

Ce modèle social peut s'appuyer sur les nouvelles technologies pour valoriser les compétences des cheminots, favoriser le travail décent et promouvoir la sécurité ferroviaire. Il requiert la **participation active des cheminots**, plaçant leurs connaissances et compétences au service de l'intérêt général, et proposant des emplois décents, sains, sans danger et épanouissants.

Nous réclamons :

- 1. La propriété publique** des chemins de fer, ceux-ci constituant un bien collectif, et la **fin des privatisations ferroviaires**.
- 2. Des systèmes ferroviaires unitaires**, dans lesquels l'infrastructure, le matériel roulant et l'exploitation relèvent d'une même entité publique.
- 3. Un financement public**, les bénéfices étant réinvestis dans les chemins de fer et des transports publics écologiques, ou reversés au Trésor public.
- 4. L'intégration du rail** avec d'autres modes de transport public afin de proposer des services abordables, sûrs et accessibles.
- 5. Une négociation collective avec les syndicats** pour déterminer les besoins de transport et autres des travailleuses et travailleurs, des voyageurs et des populations.
- 6. La garantie de la liberté syndicale**, de la négociation collective et des droits des travailleuses et travailleurs tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

DURABILITÉ

Nous vivons une situation d'urgence climatique. Une **transformation économique** profonde s'impose pour éviter la catastrophe. Les chemins de fer sûrs et durables doivent être au cœur de ce nouveau modèle économique.

La technologie à elle seule ne permettra pas de réduire les émissions au niveau nécessaire pour décarboner les transports. Les transports en commun doivent remplacer la majeure partie des voitures individuelles et les modèles de distribution de fret inefficaces, afin de réduire suffisamment les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports. Des chemins de fer sûrs et durables sont la clé de ce **report modal vers les transports en commun**.

En plus de ce changement modal vers le rail, nous devons aussi **décarboner le ferroviaire** lui-même, et le **système énergétique** sur lequel il s'appuie. Les trains électriques et à hydrogène (Hydrail) bénéficient de coûts moins élevés et d'investissements plus importants sur les grands marchés ferroviaires. La construction, l'installation, la maintenance et l'exploitation de réseaux ferroviaires électriques et à hydrogène peuvent créer et maintenir des millions d'emplois qualifiés.

L'investissement dans les **trains à grande vitesse** réduit les émissions imputables aux véhicules longue distance et ouvre les capacités ferroviaires existantes au transport de fret. En Allemagne, une augmentation d'1% des trains à grande vitesse entraîne une progression de 0,25% de la croissance économique. Les trains à grande vitesse doivent être au cœur de toute économie durable au niveau national et international.

Nous réclamons :

- 1. Un Nouveau pacte écologique pour les transports** et, pour le stimuler, des dépenses publiques équivalentes à 5% du PIB pré-Covid consacrées au changement modal vers le rail.
- 2. La reconnaissance du rail en tant qu'infrastructure écologique** dans le cadre de tout programme d'objectifs, politiques et dépenses au titre de l'environnement et de la décarbonisation.
- 3. Des investissements dans des systèmes de transport multi- et inter-modaux**, injectés dans les réseaux ferroviaires passagers et fret actuels et futurs.
- 4. Des investissements publics massifs et urgents dans le train à grande vitesse** en tant qu'infrastructure écologique essentielle au changement modal requis pour le transport longue distance.
- 5. Des garanties de travail décent** de la part des opérateurs ferroviaires et des employeurs concernant l'ensemble des investissements en matière d'infrastructure et des exploitations, y compris un engagement en faveur d'une transition **du travail informel vers le travail formel**.
- 6. L'investissement public dans, et la propriété publique des systèmes ferroviaires fonctionnant à l'électricité, à l'énergie solaire et à l'hydrogène**, dans le cadre d'un système énergétique public vert.
- 7. Une énergie renouvelable** pour le rail :
 - Faire passer les industries fossiles sous propriété publique majoritaire.
 - Contrôle public des sources d'énergie renouvelable et durable et investissement dans celles-ci.

JUSTICE SOCIALE

L'environnement et l'économie exigent des investissements d'une telle ampleur en faveur du rail que l'appui des travailleurs, des passagers et des citoyens est nécessaire. Le soutien à une entreprise de cette envergure ne peut reposer que sur la transparence, la démocratie et la responsabilité, à chaque étape du processus.

La négociation collective constitue la forme la plus efficace et la plus puissante de démocratie et de responsabilité au travail et doit donc figurer au cœur d'un système ferroviaire sûr et durable. Les opérateurs publics ont besoin de négociation collective et de coopération avec les syndicats pour adopter, vérifier et réparer les normes de sécurité et du travail dans le secteur ferroviaire.

Le rail est un monopole naturel. Le report global sans précédent vers le rail pour le bien de l'environnement appelle donc **une entité publique unique et coordonnée** responsable d'une planification et d'une mise en œuvre justes.

La transparence ne saurait être laissée sur un quai de gare. Les chaînes d'approvisionnement de l'industrie ferroviaire doivent être garantes de **justice sociale**. Ces chaînes d'approvisionnement doivent être soumises aux mêmes normes, aux mêmes contrôles et aux mêmes améliorations. Ceci inclut de collaborer avec l'ITF et ses affiliés du monde entier pour garantir **la viabilité financière, des passations de marchés éthiques et un devoir de diligence en matière de droits humains** dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire.

Les opérateurs ferroviaires multinationaux doivent être tenus **responsables des normes de travail et de sécurité dans tous les pays où ils opèrent**. Les employeurs et les opérateurs multinationaux doivent collaborer avec l'ITF afin de garantir le respect des normes et du travail décent par-delà les frontières.

Les nouvelles technologies devraient être utilisées pour le bien collectif, pas pour faire de l'argent. Les cheminots doivent **négoier, se voir proposer des formations et être récompensés pour l'utilisation de toute nouvelle technologie** lancée dans le cadre des systèmes ferroviaires. Il ne devrait pas y avoir d'automatisation sans négociation.

Les travailleuses et travailleurs doivent avoir le contrôle sur leurs données et la façon dont elles sont utilisées. Les nouvelles applications et les algorithmes intègrent des biais sexistes, culturels et ethniques, et prennent des décisions de vie ou de mort sans réelle intervention humaine. La surveillance et le contrôle des passagers et des cheminots qui utilisent les nouvelles technologies constituent un défi inédit dont nous ne saisissons pas encore pleinement l'ampleur. Le changement doit favoriser la responsabilité et la transparence.

Nous réclamons :

- 1.** Une responsabilité démocratique dans la planification et le développement du rail grâce à la **négociation collective avec les autorités ferroviaires et la direction** et au travers d'une **représentation du personnel en leur sein**.
- 2.** Une **entité publique unique** responsable de la planification, du développement et de la gestion du report modal vers le rail et d'autres modes de transport public, et de la décarbonisation des transports.
- 3.** Des **évaluations de l'impact selon le genre et des conséquences pour l'emploi** réalisées en partenariat avec les syndicats dans l'ensemble des systèmes de transport ferroviaire et public et de leurs chaînes d'approvisionnement.
- 4.** Une coopération avec l'ITF et ses affiliés pour assurer un **devoir de diligence efficace en matière de droits humains** dans les passations de marchés, le financement et la chaîne d'approvisionnement du réseau ferroviaire public.
- 5.** **Contrôle par les cheminots de l'utilisation de leurs données, et propriété, réglementation et conservation publiques** des données.
- 6.** **Pas d'automatisation ni d'introduction/changement de technologie sans négociation** avec les syndicats.
- 7.** **Éducation et (re)formation gratuites pour tous les cheminots**, dispensée par l'employeur et/ou le gouvernement, notamment pour les compétences requises par les nouvelles technologies.