



NOS
TRANSPORTS
PUBLICS

POLITIQUE POPULAIRE
DES TRANSPORTS PUBLICS

REVENDICATIONS RELATIVES À LA POLITIQUE POPULAIRE DES TRANSPORTS PUBLICS

NOTRE MÉTHODOLOGIE

L'ITF a élaboré ces revendications en s'appuyant sur trois sources : les politiques et déclarations existantes de l'ITF, les récentes évolutions et expériences dans les transports urbains, et les contributions externes d'organisations et militants. Les chapitres de la Politique populaire des transports publics rédigés par ces dernières n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la position de l'ITF et de ses affiliés. Chaque chapitre comprend des études de cas ainsi que des supports de campagne et des matériels didactiques. Tous les chapitres sont disponibles à l'adresse suivante : www.OPTpolicy.org.

CHAPITRE 1

PROPRIÉTÉ PUBLIQUE

Par WeOwnIt

Ce chapitre traite de la propriété publique, de la responsabilité démocratique et du renforcement de la position des travailleuses et travailleurs.

CHAPITRE 2

FINANCEMENT PUBLIC

Par le Centre for Research on Employment and Work, University of Greenwich, Royaume-Uni

Ce chapitre présente les options de financement public de l'exploitation et de l'infrastructure ferroviaires, pour s'éloigner du modèle partenariat public-privé (PPP).

CHAPITRE 3

EMPLOI ET TRAVAIL DÉCENT

Par Julie Porter, chercheuse en politique sociale et du travail

Ce chapitre examine les difficultés de la transition du secteur informel vers l'emploi formel, et le lien entre services de qualité et emplois de qualité.

CHAPITRE 4

LES FEMMES DANS LES TRANSPORTS PUBLICS

Par le Département des femmes de l'ITF

Ce chapitre traite spécifiquement du genre dans les transports publics, et des moyens de promouvoir l'emploi des femmes et de mettre fin à la violence sexiste.

CHAPITRE 5

CONTRÔLE DES TECHNOLOGIES PAR LES TRAVAILLEURS

Par The Waving Cat et Victor Figueroa, ITF

Ce chapitre porte sur l'impact de la technologie et de l'automatisation sur les travailleurs et sur les conditions requises pour que les travailleurs tirent parti des nouvelles technologies.

CHAPITRE 6

TRANSPORTS PUBLICS ET LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

par Trade Unions for Energy Democracy (TUED, Syndicats pour la démocratie énergétique)

Ce chapitre analyse les politiques de transports publics et la transition vers une économie durable, sobre en carbone. Il réfléchit au rôle des syndicats en la matière et au besoin d'un contrôle démocratique de l'énergie et des transports.

NOTRE VISION

Les transports publics sont un service vital sur lequel comptent des millions d'usagers partout dans le monde. Ils revêtent une importance stratégique dans la vie économique et sociale des villes. Les syndicats des transports publics sont un contre-pouvoir non seulement en entreprise, mais aussi dans la sphère publique, là où sont prises les décisions relatives à la propriété, à la direction, à l'organisation et au financement des transports.

Ce lien entre dimensions politique et industrielle place les syndicats des transports publics dans une position stratégique clé. Nous sommes unis dans le programme de l'ITF, « Nos transports publics ». Nous renforçons notre pouvoir industriel dans des villes et modes de transport cibles, en nous positionnant politiquement pour obtenir un système populaire de transports publics répondant aux besoins de toutes et tous.

NOS transports publics appartiennent aux :

- Millions de travailleuses et travailleurs qui dépendent des transports publics pour gagner leur vie et qui assurent les mobilités urbaines
- Syndicats des transports publics du monde entier, qui négocient de bonnes conditions de travail et de rémunération pour les personnels
- Millions de travailleuses et travailleurs informels qui assurent des transports publics et en vivent
- Millions de citoyennes et citoyens qui utilisent les transports publics pour se déplacer dans les villes
- Millions de citoyennes et citoyens qui n'ont toujours pas accès comme il se doit aux transports publics
- Personnes handicapées, aux femmes, aux personnes âgées et aux jeunes qui dépendent des transports publics pour leurs besoins particuliers d'accès et de mobilité

La mondialisation des entreprises et les politiques économiques néolibérales ont transformé le secteur des transports et entraîné privatisations, déréglementations et concurrence. Alors que les grandes entreprises affermissent leur pouvoir, ce sont les personnes, les travailleurs et les syndicats, ainsi que l'environnement, qui paient le prix de la course au profit.

Les partenariats public-privé (PPP)

ont instauré des objectifs de rentabilité, entraînant des coûts plus élevés en matière d'emprunts, de transactions et de concurrence, et se soldent souvent par une hausse des tarifs pour les usagers. L'exploitation des transports publics a été externalisée au secteur privé dans le cadre d'appels d'offres, mais est toujours subventionnée par les administrations locales, municipales et centrales. Dans ces conditions, les entreprises privées s'efforcent d'augmenter leurs bénéfices en diminuant les coûts d'exploitation par des réductions de salaire des travailleurs, une détérioration des conditions de travail et une baisse des retraites, et par des investissements insuffisants dans les infrastructures et les systèmes de sécurité. Les besoins des usagers et des travailleurs et la préservation de l'environnement sont le cadet de leurs soucis, les profits passant avant tout. Partout dans le monde, les contrats de services publics sont aux mains de quelques grandes multinationales.

Pourquoi une privatisation des transports ?

L'idée veut que les moyens publics manquent, et qu'il s'avère donc nécessaire de mobiliser des investissements privés. Pour le secteur privé, le secteur public représente le plus grand potentiel d'expansion de marché. Les capitaux financiers et la quête d'investissements rentables constituent le principal moteur de la privatisation accrue des infrastructures et services publics. La privatisation des services publics est souvent encouragée par des institutions financières internationales, comme la Banque mondiale.

Les arguments en faveur de la privatisation sont nombreux. La lourde dette de nombreuses sociétés publiques de transport traditionnelles est imputée à une mauvaise gestion. La réalité, dans la plupart des pays, c'est que l'État a sous-investi pendant de nombreuses années dans

les réseaux de transport, et que ceux-ci sont aujourd'hui obsolètes.

Pour les usagers, la privatisation dégrade souvent la qualité des transports publics et l'accès à ceux-ci. Si l'opérateur privé fait faillite, l'État doit prendre le relais. La privatisation peut aussi poser un risque pour la sécurité. Un bon niveau de sécurité passe par des investissements constants, et des personnels qualifiés et expérimentés.

Pour les travailleuses et travailleurs des transports, la privatisation est souvent synonyme de dégradation des salaires, des retraites et des autres avantages sociaux, d'allongement du temps de travail et de dévalorisation de la formation, la société privée essayant d'accroître ses profits. De nombreuses fonctions de transport sont externalisées, ce qui prive les travailleurs de la possibilité d'influencer les décisions. Pour les femmes et les personnels informels, la privatisation peut exacerber les inégalités au travail.

De nombreux syndicats continuent de faire campagne pour empêcher les privatisations ou y mettre fin. Il faut du courage et un fort soutien de l'opinion publique pour s'opposer au pouvoir en place. La tâche n'est pas simple. Un autre défi se pose aux syndicats : organiser les travailleurs du transport dans les secteurs privé et informel. Cet enjeu leur impose de réviser leurs statuts et de réfléchir à de nouvelles méthodes d'organisation. Nous soutenons pleinement l'obtention de droits et de normes décentes pour les effectifs du public comme du privé.

En tant que syndicats des transports, nous pouvons encourager le développement et l'amélioration des transports publics, tout en poursuivant des objectifs plus larges de promotion de l'égalité sociale, de durabilité environnementale et de qualité de vie.

Nous défendons un modèle social pour les transports publics, afin que ceux-ci soient axés sur l'humain et non sur les profits. Nous pensons que NOS transports publics

devraient être **accessibles, abordables, efficaces, fiables, sûrs, écologiques et intégrés**, composant un maillage urbain de bus, trains, métros, ferries, taxis et trams, mais aussi de pistes cyclables et d'axes piétons. Pour que les transports en commun soient équitables, ils doivent être placés sous propriété publique et contrôle démocratique, avec une implication des usagers et des personnels, de bonnes conditions de travail et des droits syndicaux.

L'investissement dans les transports publics est une solution à la crise **climatique**. Des services de qualité peuvent convaincre les automobilistes de délaissé la voiture au profit des transports en commun. NOS transports publics ont le potentiel de réduire la congestion des villes, diminuer les émissions de gaz à effet de serre, améliorer la qualité de l'air et créer des millions d'emplois climatiques.

Les travailleuses et travailleurs des transports sont essentiels au fonctionnement sûr et efficace de NOS transports publics. Du fait de **leurs connaissances**, les travailleuses et travailleurs des opérations et infrastructures de transport devraient être associés régulièrement et dès le début aux **consultations et décisions** avec les autorités locales et nationales.

NOS REVENDICATIONS POLITIQUES

- 1 – Les services de transports publics doivent être détenus et exploités par une entité publique
- 2 – Améliorer et développer des transports publics intégrés et des emplois dans les transports publics
- 3 – Garantir une responsabilité démocratique dans la planification, le développement et l'avenir des transports publics
- 4 – Donner la priorité à l'investissement et à la responsabilité démocratique dans les transports publics
- 5 – Promouvoir des modèles financiers publics
- 6 – Envisager la gratuité des transports publics
- 7 – Intégrer le travail décent en tant qu'objectif central des transports durables
- 8 – Faire le lien entre emplois de qualité et services de qualité
- 9 – Réglementer l'emploi dans les transports publics informels
- 10 – Associer les travailleurs informels à la formalisation des transports publics
- 11 – Renforcer l'emploi des femmes et promouvoir le travail décent dans les transports publics
- 12 – Mettre fin à la violence à l'égard des travailleuses des transports
- 13 – Introduire les nouvelles technologies de façon à faire progresser l'égalité des sexes
- 14 – Associer les travailleuses aux décisions relatives aux transports publics
- 15 – Propriété publique des infrastructures numériques pour le bien commun
- 16 – Consulter et négocier les changements technologiques
- 17 – Contrôler les technologies d'évaluation, de suivi et de surveillance
- 18 – Contrôler l'utilisation d'algorithmes et de banques de données
- 19 – Réglementer la mobilité en tant que service (MaaS)
- 20 – Réglementer les plateformes à la demande en tant qu'opérateurs de transport public
- 21 – Faciliter la mobilité d'emploi et former les travailleurs
- 22 – Utiliser et partager les données pour le bien commun
- 23 – Réduire le temps de travail si la productivité augmente
- 24 – Réglementer les dispositifs de commande à distance et d'essais de véhicules autonomes (sans conducteur)
- 25 – Garantir une « transition juste » pour les travailleurs des transports
- 26 – Adopter une approche économique globale pour réduire les émissions liées au transport
- 27 – Soutenir l'électrification des transports publics
- 28 – Œuvrer en faveur d'une démocratie de l'énergie et des transports

POUR FAIRE VALOIR CES REVENDICATIONS, NOUS :

- nous opposerons à la privatisation et à la sous-traitance
- lutterons en faveur de la remunicipalisation (nationalisation) des transports et de nouveaux modèles de financement public
- interviendrons lors de l'expiration des contrats ou lorsque les prestataires privés sont en situation de rupture de contrat, afin de nous battre pour la remunicipalisation
- pèserons sur les politiques nationales et municipales en vue de développer les transports publics intégrés, d'améliorer le financement public, la qualité des opérations et des services des transports publics
- mènerons des recherches sur l'incidence de l'évolution des transports publics sur les travailleurs, afin de permettre aux syndicats des transports, en tant que parties prenantes, de contribuer utilement aux consultations et négociations relatives à la planification des transports publics
- négocierons des salaires et des conditions de travail qui favorisent l'égalité et améliorent l'emploi dans l'ensemble des systèmes de transports publics
- renforcerons le processus de négociation collective et les structures de consultation afin de faire une réalité du travail décent, des droits syndicaux et de l'amélioration des services
- nous pencherons sur la question de la ségrégation professionnelle fondée sur le genre et plaiderons en faveur d'un meilleur accès des femmes à l'emploi dans le secteur
- négocierons la mise en œuvre de programmes d'intervenantes auprès des femmes sur les lieux de travail des transports publics
- mènerons campagne en faveur de politiques de transports publics soucieuses de l'égalité des sexes, notamment de l'égalité entre hommes et femmes au travail
- représenterons les travailleurs informels dans la transition vers l'économie formelle
- serons aux côtés des travailleurs informels pour assurer une transition juste au profit de l'ensemble des employés du secteur des transports
- ferons du travail décent un pilier des transports publics durables de sorte que tous les travailleurs des transports bénéficient d'un salaire et de conditions de travail décentes ainsi que de la stabilité de l'emploi
- préconiserons des structures qui donnent vraiment aux travailleurs et aux communautés voix au chapitre concernant les opérations et le financement des transports publics et les moyens d'engager la responsabilité des décideurs
- ferons campagne afin que les syndicats soient associés aux consultations et aux négociations relatives aux nouvelles infrastructures de transport public, à l'extension des systèmes existants et à l'adoption de nouvelles technologies
- forgerons des alliances avec les associations de passagers, féminines et les organisations environnementales, les communautés locales et les syndicats d'autres secteurs afin de faire campagne pour la justice, l'inclusion et la démocratie dans nos systèmes de transport et d'énergie

NOUS EXIGEONS LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE

En permettant aux citoyens d'avoir accès au travail, à l'éducation, aux services publics, à la vie sociale, aux activités de loisirs et en contribuant à réduire les émissions de carbone, des transports publics performants sont essentiels pour l'économie et contribuent à l'amélioration de la qualité de la vie, aux résultats en matière de santé publique, à l'égalité et à la stabilité sociales et économiques. De ce fait, les systèmes de transports publics intégrés sont un ingrédient indispensable des infrastructures locales et nationales.

C'est pourquoi les décisions relatives aux transports publics ne doivent pas être laissées aux mains des entreprises privées. Les transports publics doivent nous appartenir, à nous tous, mais plus particulièrement aux travailleurs qui en assurent le fonctionnement et aux usagers qui dépendent de ces services.

C'est dans un cadre de propriété publique municipale et nationale que l'on répond au mieux au besoin de responsabilité publique et de contrôle des transports publics, par opposition à un modèle néolibéral de concurrence et de propriété privée à but lucratif. Les transports en commun sont financés essentiellement par les titres de transport et les fonds publics. Quand les transports publics sont sous-traités à des opérateurs privés, une partie de l'argent est détourné du système au profit des intérêts privés au lieu d'être réinvesti. La privatisation peut sembler réduire les coûts à court terme, mais elle est inefficace et vouée à l'échec sur le long terme. Qu'elle se solde par des accidents ou une faillite, ce sont toujours les usagers qui, au final, paient l'ardoise et doivent pallier les manquements du secteur privé.

L'échec de la privatisation fait de plus en plus consensus. Des sondages réalisés dans de nombreux pays révèlent qu'en majorité, les usagers pensent que les transports en commun devraient être dans le giron public. Nous assistons à une tendance prometteuse à la remunicipalisation, les villes se réappropriant des services comme la distribution d'eau et d'énergie, la collecte et le traitement des déchets, et les transports publics.

Les revendications suivantes doivent se concrétiser afin que les systèmes de transports publics soient effectivement au service de la population :

1

LES SERVICES DE TRANSPORTS PUBLICS DOIVENT ÊTRE DÉTENUS ET EXPLOITÉS PAR UNE ENTITÉ PUBLIQUE

Nous exigeons que les gouvernements, les associations et les syndicats considèrent les transports publics comme un bien public et l'accès aux transports publics comme un droit universel. Les services détenus et exploités par une entité publique représentent la meilleure solution, car ils permettent de planifier la réponse aux besoins sociaux et d'instaurer des voies démocratiques favorisant la participation au processus décisionnel.

Nous exigeons que les administrations nationales et locales accordent la priorité aux besoins de la société, à l'économie en général et à l'environnement, dans le cadre de la planification et du développement des transports publics. Elles doivent répondre aux besoins des travailleurs et des usagers, en particulier les personnes pour qui il est plus difficile d'accéder aux transports publics. Elles doivent s'efforcer d'améliorer l'accessibilité en créant un service où les lignes d'autobus, de train et de tramway sont reliées et complétées par des voies piétonnes et cyclables.

Nous exigeons, pour parvenir à mettre en place un système de transports publics intégrés, que les administrations nationales et locales ne sous-traitent pas les transports publics. Il est vrai que, le plus souvent, les transports publics sont en situation de monopole de fait au service des groupes défavorisés. À cette fin, des infrastructures de grande qualité sont nécessaires et, à long terme, l'externalisation n'est pas rentable économiquement.

Nous exigeons que les pouvoirs publics prennent des dispositions en faveur de la propriété et de l'exploitation publiques des transports en commun, dans la mesure du possible. Cela passe par la propriété publique des infrastructures et du matériel roulant ; par un soutien financier ou autre suffisant

aux opérateurs de transports publics ; par la renationalisation et la remunicipalisation des services de transport public qui ont été privatisés ou externalisés.

Nous exigeons, en particulier, que les gouvernements internalisent les transports publics lorsque les contrats d'exploitation doivent être renouvelés. Il convient dans ce cadre de prendre des mesures concrètes en vue d'une remunicipalisation ou d'une renationalisation, quand les opérateurs privés sont en rupture de contrat, font faillite ou passent sous administration judiciaire. Tandis que le Mécanisme de règlement des différends entre investisseurs et États (RDIE) des grands traités d'échanges commerciaux et d'investissement peut entraver les démarches de remunicipalisation et restreindre la marge de manœuvre politique des autorités locales aux fins d'inverser la privatisation, les recours liés au RDIE des opérateurs privés de services publics sont souvent très excessifs. Nous exhortons les autorités à mener des analyses coût-bénéfice, qui révèlent souvent qu'il est plus intéressant d'un point de vue financier de remunicipaliser à mi-contrat malgré les éventuels frais de pénalité.

2

AMÉLIORER ET DÉVELOPPER DES TRANSPORTS PUBLICS INTÉGRÉS ET DES EMPLOIS DANS LES TRANSPORTS PUBLICS

Deux développements importants sous-tendent le besoin de forcer et de développer les transports publics : l'urbanisation galopante et l'urgence climatique. Ces défis ne peuvent être relevés sans une expansion massive des transports publics. Avec à la clef, des perspectives d'emploi.

Nous exigeons que les opérateurs de transport public, les autorités locales et nationales s'attachent à donner un coup de fouet à l'économie en renforçant et en développant les transports publics. Cette initiative permettra aux gens de se rendre plus rapidement au travail, à l'école, dans leur famille ou dans les services publics et contribuera à l'offre d'emplois décents.

Nous exigeons que les gouvernements encouragent le recours aux transports

publics en améliorant la qualité de service, en maintenant des tarifs bas, en proposant, si possible, la gratuité des transports publics et en adoptant des mesures destinées à réduire le recours à l'automobile.

Nous exigeons que les gouvernements redistribuent les recettes provenant des itinéraires les plus fréquentés et, grâce au subventionnement croisé, financent d'autres itinéraires qui bénéficient aux catégories vulnérables, par exemple en favorisant l'accès aux transports des quartiers défavorisés. Notamment, au travers de la propriété publique et des subventions.

Nous exigeons que les emplois créés par l'extension des transports publics soient des emplois décents, appuyés par des politiques destinées à promouvoir l'emploi des femmes et à intégrer les travailleurs chargés des services de transport informel. La démarche sera d'autant plus simple pour les gouvernements, si la propriété et l'exploitation des transports en commun sont publiques.

Nous exigeons que les opérateurs et les pouvoirs publics collaborent avec les syndicats pour atteindre ces objectifs.

3

GARANTIR UNE RESPONSABILITÉ DÉMOCRATIQUE DANS LA PLANIFICATION, LE DÉVELOPPEMENT ET L'AVENIR DES TRANSPORTS PUBLICS

Les entreprises privées qui gèrent des services de transport public n'ont pas de compte à rendre aux citoyens. Les contrats avec des sociétés privées sont souvent conclus à huis clos, et l'opacité règne. Étant donnée la difficulté à assurer une bonne gestion et un suivi de ces contrats conclus avec des entreprises privées, en particulier de grandes multinationales, il est d'autant difficile de les amener à rendre des comptes.

Nous exigeons que les décisions relatives aux itinéraires tiennent compte des besoins de la population au lieu de servir des intérêts privés. Conserver les services dans le giron public donne aux gouvernements la souplesse d'adapter le réseau en fonction des besoins de la population, plutôt que d'avoir

à payer pour actualiser les contrats conclus avec les sociétés privées.

Nous exigeons la participation de représentants des usagers, des travailleurs et de la société civile à tous les niveaux décisionnels afin que les services soient planifiés et exploités de manière à répondre aux besoins des diverses catégories sociales.

Nous exigeons que les gouvernements mettent en place des mécanismes permettant aux usagers, aux travailleurs et à la société civile de participer activement à l'élaboration des politiques et à la prise de décisions relatives aux transports publics. Ces dispositifs doivent prévoir une représentation des syndicats, de la clientèle des passagers et d'autres organisations de la société civile au sein des autorités de transports et dans les structures décisionnelles chargées des transports publics. Ces structures peuvent prévoir la tenue de scrutins, de réunions publiques et l'organisation de sondages sur les principales décisions relatives à la planification, au financement et à l'exploitation.

Nous exigeons que les opérateurs de transports publics comptent des représentants des syndicats et des associations de passagers au sein de leur conseil d'administration, selon un prorata leur accordant un véritable pouvoir de décision. Ils peuvent également mettre en place des structures consultatives invitant des experts extérieurs et la société civile, par exemple, des organisations environnementales.

Nous exigeons que les opérateurs de transports publics organisent régulièrement des négociations et des consultations avec les syndicats sur les conditions de travail, la sécurité des opérations et les inégalités au travail, notamment les obstacles à l'emploi des femmes et des autres catégories sous-représentées.

Nous exigeons que, par le biais de ces structures, les employeurs reconnaissent la valeur des connaissances, des compétences et de l'expérience des travailleurs et en tirent parti.

NOUS EXIGEONS LE FINANCEMENT PUBLIC

Financer les transports publics, c'est investir dans l'environnement, les populations locales et les générations futures. Le transport public est un droit universel qui doit figurer parmi les principales priorités des responsables politiques. Toutefois, le financement des transports publics, comme des autres services publics essentiels, fait face à d'énormes déficits, dans un monde où pullulent les capitaux improductifs. Ce ne sont donc pas les ressources qui manquent, mais bien les ressources publiques.

Nous devons cette situation aux politiques néolibérales, qui offrent des cadeaux fiscaux aux riches, et imposent des mesures d'austérité et des privatisations dans le secteur public. La concentration de richesses entre des mains privées, nous avait-on promis, permettrait de mobiliser des investissements privés dans les secteurs publics par le biais de privatisations et de PPP – avec au final une efficacité supérieure à celle du secteur public. Mais le modèle a échoué. Ce que nous avons vu, c'est que les investisseurs privés refusent les risques, et s'inquiètent uniquement de leurs sources de revenus et de leur retour sur investissement. Les besoins de la population, et de l'environnement, ne jouent guère dans leurs décisions d'investissement, dont le profit est l'objectif premier.

Le financement public est le meilleur moyen de garantir que les fonds sont affectés de manière équitable et sont plus pérennes. Des investissements bien pensés aujourd'hui peuvent éviter des coûts intenablement et imprévus à l'avenir. Pour que le financement privé soit rentable, les réseaux doivent être fragmentés, et les coûts et dépenses doivent être réduits. Le travail décent, les tarifs abordables et la sécurité sont les premières victimes du sous-investissement.

Les défis auxquels nous sommes confrontés dans les transports publics ne peuvent être relevés qu'au moyen d'une approche planifiée et coordonnée. Le modèle de financement doit être pensé dans un contexte plus large – un contexte de contrôle démocratique, d'égalité face à la mobilité, de bien public, de politique fiscale progressiste

et redistributive et de travail décent. Il faut donc des investissements publics, et non des financements privés ou des PPP. Dans cette optique, voici nos revendications concernant le financement public des transports publics :

4

DONNER LA PRIORITÉ À L'INVESTISSEMENT ET À LA RESPONSABILITÉ DÉMOCRATIQUE DANS LES TRANSPORTS PUBLICS

Les transports en commun sont financés par des fonds publics et sont donc tributaires des décisions budgétaires et politiques fiscales générales. Nous demandons une fiscalité progressiste et redistributive et des mesures de lutte contre l'évasion fiscale, qui s'avèrent essentielles pour dégager les fonds qui financeront les transports publics.

Les coûts initiaux des systèmes de transports publics peuvent s'avérer considérables, mais ils sont largement compensés par les avantages sociaux, économiques et environnementaux qu'apportent les transports publics. Une meilleure santé publique, des trajets raccourcis, un plus large accès à la mobilité et des émissions réduites augmenteront la productivité et amélioreront la qualité de vie de millions de personnes. Compte tenu de l'urgence climatique, le coût que représente un non-investissement dans les transports publics ne nous autorise pas à l'inaction. Nous exigeons que les gouvernements donnent la priorité à l'investissement dans les transports publics afin que chacun et chacune en bénéficie.

Nous exigeons que les gouvernements mettent en place des mécanismes permettant aux usagers, aux travailleurs et à la société civile de participer activement à l'élaboration des politiques et des décisions relatives au degré de priorité et au financement des transports publics et de garantir la transparence financière.

5

PROMOUVOIR DES MODÈLES FINANCIERS PUBLICS

Nous exigeons que les administrations locales et nationales recherchent des possibilités de financement des transports publics dans le cadre de partenariats public-public (PUP) fondés sur la solidarité et non sur la recherche du profit. Les partenariats public-public associent deux partenaires publics, au moins, dont l'objectif est d'améliorer la capacité et l'efficacité d'un partenaire à assurer des prestations de service public. À cet égard, les partenariats entre villes ou entre pays sont un moyen courant d'amorcer un PUP. Les PUP sont des relations entre pairs fondées sur des valeurs et des objectifs communs, qui ont fourni des possibilités de financement indispensables dans d'autres services publics.

Nous exigeons que les administrations locales et nationales exploitent le principe des subventions croisées dans l'ensemble des services publics pour mobiliser des fonds au profit des transports publics. Ainsi, les services publics bénéficient d'un mode de financement courant que les seuls titres de transport des passagers ne peuvent couvrir.

Nous exigeons que les gouvernements réservent les autres recettes fiscales telles que les taxes routières, les taxes sur les carburants et les constructions, comme outil stratégique de financement permanent des transports publics.

Dans la mesure où les employeurs bénéficient des transports publics, nous exigeons qu'ils y contribuent par le biais d'une taxe spéciale sur les effectifs employés ou en subventionnant les trajets de leurs employés dans les transports publics.

Le financement de la lutte contre le changement climatique est un nouveau mécanisme permettant de financer les transports publics. Nous exigeons que ces fonds servent à la promotion des transports publics et de la démocratie énergétique et non au renforcement des modèles politiques et économiques qui ont provoqué ce changement climatique.

Nous exigeons que les administrations locales envisagent l'élaboration participative du budget, qui peut aussi contribuer à l'amélioration des services de base, à l'augmentation des recettes fiscales et à limiter l'évasion fiscale. Cela permet à la population locale d'accroître son influence démocratique sur les budgets municipaux en veillant à ce que les dépenses publiques soient en accord avec les intérêts de la communauté.

6

ENVISAGER LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS

La gratuité des transports publics renforce leur attrait et réduit le nombre des trajets en voiture particulière, chacun en bénéficiant avec une meilleure qualité de vie. Des transports gratuits contribuent à endiguer l'exclusion sociale, les inégalités et la pauvreté. Ceux-ci améliorent aussi la mobilité et réduisent les embouteillages et les émissions nocives. Les usagers deviennent ainsi des « protecteurs de l'environnement ». Quand ils sont gratuits, les transports publics ne sont plus considérés comme une marchandise, mais comme un bien commun au même titre que de nombreux autres services publics, comme les parcs, les pistes cyclables, l'éclairage public, les bibliothèques, la santé et l'éducation.

Nous exhortons les gouvernements à envisager la gratuité des transports publics à titre permanent ou ponctuel (par exemple les jours de pollution), ou pour certains groupes d'usagers, comme les enfants et les retraités.

Nous exigeons que les gouvernements protègent les revenus des travailleurs des transports publics pendant la phase de transition vers la gratuité, que d'autres modes de financement public soient garantis et qu'il soit donné priorité aux investissements dans les transports publics.

NOUS EXIGEONS LE TRAVAIL DÉCENT

Les travailleuses et travailleurs des transports publics sont des millions dans le monde. Les plus visibles sont celles et ceux qui conduisent les véhicules et travaillent dans les hubs et les gares. Mais beaucoup d'autres échappent au regard, assurant le fonctionnement de la microéconomie qui entoure les transports publics. Concrétiser le travail décent dans les transports publics sera porteur d'énormes retombées positives pour la population et l'économie locales. Cependant, le travail décent ne naît pas de lui-même, que l'entreprise soit publique ou privée. En plus de saper les conditions de travail par une course au profit, les politiques néolibérales entraînent d'autres retombées négatives flagrantes. Ces dernières années, de nombreux emplois formels sont devenus de plus en plus précaires. Des syndicats forts et puissants jouissant de la liberté syndicale et du droit de grève sont le meilleur moyen de défendre les intérêts des travailleuses et travailleurs, indépendamment du statut juridique de leur employeur.

La manière dont les transports publics sont structurés par les politiques et réglementations influe de façon décisive sur le quotidien des effectifs, et la qualité des services. Les politiques néolibérales ont entraîné la privatisation des transports publics – soit via des PPP pour l'exploitation des services, soit par la libéralisation et la déréglementation. Dans les villes du Sud, ceci a conduit à la création de puissants groupes d'intérêts privés assurant des services de transports informels. Ces problèmes peuvent être résolus et les transports publics peuvent devenir un moteur du travail décent grâce aux revendications suivantes :

7

INTÉGRER LE TRAVAIL DÉCENT EN TANT QU'OBJECTIF CENTRAL DES TRANSPORTS PUBLICS DURABLES

Les transports publics revêtent une importance stratégique dans la vie économique et sociale des villes. Il s'agit pour les syndicats de lutter pour le pouvoir dans la

sphère publique où les décisions sont prises, et non seulement au travail.

Le travail décent dans les transports publics contribue à la bonne santé économique en créant des milliers d'emplois au bénéfice des populations locales. Il rattache les citoyennes et citoyens à leur lieu de travail, à leur éducation et à leur famille. Dans les villes du Sud, les transports informels constituent une véritable microéconomie faisant vivre des milliers d'hommes et de femmes n'ayant pas accès aux perspectives limitées des transports formels.

Mais les travailleuses et travailleurs des transports publics informels vivent dans la pauvreté. Le travail informel est souvent déguisé, synonyme d'exploitation et de non-respect des normes fondamentales en matière de droits humains. Le travail décent permet de l'enrayer en créant des emplois formels garantissant un salaire juste et sûr, en préservant la santé et la sécurité des personnels et des usagers, et en assurant une protection sociale. Nous exigeons que le travail décent soit un objectif central des transports publics durables. Nous exigeons en outre une inspection du travail efficace, qui est la clé de voûte de ce système.

Le travail décent englobe également une égalité des chances et de traitement, des perspectives de développement personnel, la reconnaissance du travail accompli et le droit à la parole. Nous demandons à ce que le travail décent soit un objectif de transports publics durables, fondé sur la pleine liberté syndicale en tant que moyen le plus efficace de défendre les intérêts des travailleuses et travailleurs.

8

FAIRE LE LIEN ENTRE EMPLOIS DE QUALITÉ ET SERVICES DE QUALITÉ

La qualité des transports publics est étroitement liée à celle des emplois. Les hommes et les femmes qui travaillent dans les transports publics sont les mieux placés pour comprendre combien la façon dont le personnel est employé influe sur la qualité des services.

Nous exhortons les gouvernements à créer un modèle social de transports publics permettant de conjuguer emplois de qualité

et services de qualité. La propriété publique et la gestion directe des opérations de transports en commun signifie que la sécurité et la qualité sont la priorité, sans qu'aucune considération externe n'entre en jeu.

Nous exhortons les gouvernements à respecter les droits des effectifs des transports publics à s'organiser et à négocier collectivement avec les employeurs, et à consulter et à négocier avec les autorités locales et nationales ainsi que les planificateurs des transports.

9

RÉGLEMENTER L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS PUBLICS INFORMELS

La réglementation de l'emploi constitue un point essentiel des réformes visant à lutter contre la pauvreté et formaliser les transports publics informels, et elle est essentielle à la concrétisation du travail décent dans les transports publics. Elle est nécessaire pour veiller à la sécurité et à la santé des travailleurs et des usagers et promouvoir l'égalité hommes-femmes dans les transports publics.

Nous exhortons les gouvernements à réglementer l'emploi pour attaquer à la racine bon nombre de problèmes de qualité endémiques qui caractérisent les transports publics informels – dont la conduite dangereuse et l'engorgement. L'absence de réglementation du travail informel fait le lit de la corruption et de l'extorsion, sapant plus encore la qualité des services et le rôle des autorités.

Nous exigeons que cette réglementation survienne au début de tout processus de formalisation, parce qu'elle permet une « transition juste » des effectifs vers des services réformés. La réglementation de l'emploi permet de transférer durablement les emplois du secteur informel vers le secteur formel en imposant aux employeurs d'intégrer les structures réglementaires et légales. Les recettes fiscales qui en résultent peuvent contribuer à financer la transition. En outre, les travailleurs deviennent les alliés de ceux qui souhaitent formaliser les transports publics, et les entraves à de futures formalisations sont levées.

Nous exhortons les gouvernements à renforcer les règles pour les propriétaires de véhicules et les associations routières. Un engagement fort du gouvernement est nécessaire pour que les employeurs rendent des comptes, et pour prévenir toute corruption visant à préserver des intérêts personnels et des pratiques d'exploitation.

10

ASSOCIER LES TRAVAILLEURS INFORMELS À LA FORMALISATION DES TRANSPORTS PUBLICS

Nous exigeons que les administrations locales et nationales associent les syndicats, les organisations de travailleurs informels, les associations de micro-entrepreneurs et les autres acteurs des transports publics informels à un processus démocratique visant à formaliser et à moderniser les transports publics.

Nous exigeons que les gouvernements fassent bénéficier les travailleurs informels d'une aide financière, organisationnelle et technologique. Le changement initié par les travailleurs favorise les intérêts des personnes pauvres. Les hommes et les femmes qui travaillent dans le secteur des transports publics informels sont les mieux placés pour comprendre la réalité quotidienne de l'exploitation des services. Nous exigeons des mesures pour faire évoluer le système de répartition insoutenable des revenus, des coûts, des risques et des responsabilités dans les transports publics informels, qui érige la conduite dangereuse et les engorgements en stratégies de survie économique.

NOUS EXIGEONS L'ÉGALITÉ DES SEXES

Les transports publics jouent un rôle important dans la vie des femmes. Le secteur demeure pourtant à prédominance masculine. Cette situation est manifeste concernant l'emploi des femmes dans le transport public, mais elle se constate également dans les valeurs intrinsèques de son organisation et de ses prestations, notamment la tarification et la planification des itinéraires. Des études confirment l'existence de différences sexospécifiques en matière d'accès à la mobilité et d'utilisation des transports publics découlant des divergences dans les rôles économiques et sociaux des femmes et des hommes. Cependant, la politique de transports publics est principalement conçue et décidée par les hommes.

Il est indispensable de développer les transports publics pour offrir aux femmes un accès égal, sûr, et abordable à leur lieu de travail, aux services publics, notamment l'éducation, la garde d'enfants et les soins de santé. Cette approche permet aux femmes d'acquérir davantage d'autonomie à travers leur implication progressive dans la vie économique et publique et facilite l'engagement à l'égard d'un large éventail de droits – notamment, le droit de travailler et les droits au travail, le droit à l'éducation, le droit aux soins de santé et le droit de participer à la vie politique.

Les transports publics ne tiendront compte du genre que lorsque des femmes seront employées à tous les échelons de ce secteur. Il est urgent de créer des débouchés professionnels sûrs et décents dans le secteur, permettant d'attirer et de fidéliser les femmes et de lutter contre la ségrégation professionnelle. Pour atteindre l'ensemble de ces objectifs, nous posons les exigences suivantes :

11

RENFORCER L'EMPLOI DES FEMMES ET PROMOUVOIR LE TRAVAIL DÉCENT DANS LES TRANSPORTS PUBLICS

Comme dans d'autres secteurs des transports, les transports publics se caractérisent par une

ségrégation professionnelle marquée entre les hommes et les femmes, avec notamment une surreprésentation des femmes dans l'emploi informel. Les stéréotypes de genre persistent, parfois sous la forme d'a priori négatifs vis-à-vis des compétences des femmes et de leur aptitude à travailler dans les transports publics. En pratique, c'est ce qu'illustrent les différences de statut et de conditions des emplois tenus par les femmes et les hommes, les femmes occupant généralement les emplois les moins bien rémunérés et les plus précaires.

L'expansion des transports publics offre des perspectives d'emploi aux femmes, notamment l'occasion de passer du travail précaire ou informel vers le travail formel. Nous exigeons que les gouvernements adoptent des politiques qui accompagnent les femmes vers l'emploi. Dans cette optique, nous exigeons que les employeurs facilitent l'accès des femmes de tous âges à la formation, à la reconversion et à d'autres mesures telles que le mentorat.

De nombreux problèmes se posent aux travailleuses des transports publics – par exemple, l'absence de droits de maternité, les longs horaires de travail, la conception des véhicules et des uniformes, les inégalités salariales et les infrastructures mal conçues. Nous savons que ceux-ci peuvent se répercuter sur l'emploi des femmes dans le secteur. Le manque de sécurité dans les espaces sanitaires et l'inadéquation des équipements de protection individuelle (EPI) peuvent avoir un impact considérable sur la santé, la sécurité et la dignité des personnels des transports publics, et d'autant plus pour les femmes. Nous exigeons des aménagements et des conditions de travail identiques pour les hommes et les femmes. À titre d'exemple, l'absence de toilettes séparées pour les femmes en dit long sur l'importance qu'on leur accorde en milieu professionnel.

Il est, par conséquent, nécessaire de consolider l'emploi des femmes dans les transports publics bien au-delà du simple recrutement. Nous exigeons que les employeurs se penchent sur tous les éléments du cadre de l'OIT intitulé « Le cycle de carrière des femmes dans le secteur des transports », notamment l'attraction, le recrutement et la sélection, le maintien dans l'emploi, l'interruption de carrière, le retour dans

l'emploi, l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, les charges familiales et la concrétisation du travail décent.

12

METTRE FIN À LA VIOLENCE À L'ÉGARD DES TRAVAILLEUSES DES TRANSPORTS

La violence physique et non-physique est une problématique très répandue dans les transports publics, tant pour les travailleuses que pour les usagères, et demeure un obstacle considérable à l'égalité hommes-femmes dans la société. Le harcèlement sexuel, la violence et la crainte des violences en particulier constituent des entraves majeures à la mobilité des femmes. Il existe en outre un lien étroit entre la violence sexiste et la ségrégation professionnelle entre hommes et femmes dans le secteur des transports (un constat dressé par l'OIT dans son document sur la politique des transports) et l'incidence des violences domestiques affecte également les femmes employées dans ce secteur.

Nous exigeons que les gouvernements garantissent un environnement d'intransigeance totale à l'égard de toutes les violences fondées sur le genre et adoptent une législation protégeant les femmes sur les lieux de travail. Nous exhortons les employeurs à mettre en œuvre des réponses et des mesures préventives efficaces sur le lieu de travail, dans le cadre de conventions collectives, d'actions d'éducation et de formation, ainsi que des mécanismes d'enquête et de traitement des plaintes éprouvés, et à accorder des congés payés aux employées touchées par les violences domestiques.

Si les gouvernements et les employeurs n'apportent pas de réponse à la réalité des violences fondées sur le genre, toutes les initiatives visant à améliorer l'emploi des femmes dans les transports publics seront réduites à néant. Nous exigeons que les questions relatives aux femmes dans les transports publics soient traitées de manière prioritaire, ce qui rendra les transports publics plus attractifs et plus sûrs pour toutes et tous.

13

INTRODUIRE LES NOUVELLES TECHNOLOGIES DE FAÇON À FAIRE PROGRESSER L'ÉGALITÉ DES SEXES

L'introduction de nouvelles technologies comporte des avantages et des risques potentiels pour l'emploi des femmes dans les transports publics. Ainsi leurs emplois, souvent à la billetterie et au service client, sont particulièrement susceptibles d'être automatisés et donc fortement à risque, mais les évolutions technologiques des véhicules peuvent leur ouvrir davantage les fonctions de conduite et les plateformes d'emploi numériques peuvent représenter un mode de travail flexible dans les transports, attirant pour les femmes. Cependant, des questions se posent quant à l'égalité d'accès à la propriété de véhicules et à la technologie, ainsi qu'aux moyens d'assurer des conditions de travail décentes, dont le statut d'emploi. Les femmes qui travaillent dans l'économie « des petits boulots » sont aussi plus exposées à la violence et au harcèlement. Les syndicats des transports publics ont un rôle fondamental à jouer pour que les nouvelles technologies aient des retombées positives pour les travailleuses et travailleurs ainsi que pour la société, et pour qu'elles n'exacerbent pas plus encore les inégalités existantes. Nous exigeons que les gouvernements et les employeurs fassent en sorte que les femmes bénéficient des nouveaux emplois créés par la technologie dans les transports publics, en veillant à ce qu'elles disposent des compétences nécessaires qui seront acquises dans le cadre de formations, le cas échéant.

14

ASSOCIER LES TRAVAILLEUSES AUX DÉCISIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS PUBLICS

On réduit souvent les besoins des femmes dans les transports publics à ceux des utilisatrices, en négligeant ceux des travailleuses. Pourtant, leurs besoins respectifs sont intimement liés, et les travailleuses des transports publics ne doivent pas être oubliées.

Nous exhortons les gouvernements à associer les travailleuses des transports publics aux décisions et à la planification relatives aux transports publics – dont la consultation précoce sur toutes les nouvelles infrastructures de transports publics, l'introduction de nouvelles technologies et le développement du réseau actuel – pour garantir des évaluations de l'impact selon le genre et la prise en compte des problématiques des femmes. Nous demandons que les travailleuses aient accès à des informations adéquates sur les droits et dispositifs de protection dans le domaine social et du travail, dont leurs droits en tant que représentantes syndicales.

NOUS EXIGEONS UN CONTRÔLE ACCRU DE LA TECHNOLOGIE PAR LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS

Les technologies numériques commencent à toucher tous les secteurs des transports publics. Outre les infrastructures physiques, les municipalités paient des entreprises technologiques pour développer une infrastructure numérique qui sert de socle aux transports urbains. Cette infrastructure numérique doit être propriété publique et tenir compte des intérêts des travailleurs, tant dans sa conception que dans son utilisation. À cet égard, il importe que les travailleurs soient informés, consultés et puissent intervenir dans la conception et l'application des technologies numériques.

De tous temps, les innovations technologiques ont eu des retombées sociales négatives et positives. La technologie a toujours servi à réduire les coûts de la main-d'œuvre pour les employeurs. Les évolutions technologiques ne peuvent être dissociées de la question du pouvoir, car la personne qui détient le pouvoir est aussi celle qui décide des technologies à mettre au point et de leur utilisation. Les technologies numériques génèrent des données. En contexte professionnel, les données sont le reflet des travailleurs et des missions qu'ils exécutent. Ces informations renforcent le pouvoir de ceux qui en ont le contrôle. En conséquence, les données font pencher le rapport de force au travail

du côté de la direction, tout en privilégiant les entreprises technologiques en termes de pouvoir économique. Au-delà de l'enjeu social, la technologie est donc aussi un enjeu professionnel.

L'accroissement de la numérisation crée des données qui peuvent être utilisées pour mesurer, mais aussi pour superviser et contrôler. En renforçant le contrôle de gestion, elle a une incidence sur les conditions de travail. La technologie numérique permet également de remplacer ou de délocaliser les travailleurs et de restructurer les processus de travail afin d'abaisser le coût de la main-d'œuvre. L'amélioration des données relatives aux processus de travail permet aux employeurs de choisir les nouvelles procédures qui seront externalisées sans perte de contrôle.

La société génère volontairement de plus en plus de données en utilisant des plateformes numériques privées. De nombreuses villes font appel à des entreprises privées pour élaborer des modèles de « villes intelligentes » associant ces données aux données professionnelles afin d'« optimiser » la ville. Les travailleuses et travailleurs des transports constateront de plus en plus que les données seront utilisées pour dicter leur vie, en tant que travailleurs et citoyens. Les technologies numériques pourraient donner naissance à un système de transport à deux vitesses, les transports publics se trouvant relégués au second plan derrière les services à la demande, par exemple.

La technologie risque de faciliter le contrôle des travailleurs en matière de conditions de travail et d'horaires. Certaines technologies permettent aussi de supprimer des tâches dangereuses ou fastidieuses. Les données pourraient également être utilisées pour planifier et modéliser les transports de façon à réduire leur impact sur l'environnement. Le problème est que les données sont une création sociale, mais que les entreprises technologiques se les approprient à des fins de profit. Sans contrôle démocratique, la technologie risque de donner un immense pouvoir aux entreprises et aux directions au détriment des travailleurs et de la société. Elle peut également accentuer la discrimination fondée sur le genre et la ségrégation professionnelle entre les sexes.

En tant que syndicats, nous pouvons faire nôtres la technologie et l'innovation qui modernisent et améliorent les transports publics : nous voulons un air plus propre et des services sûrs et fiables pour nous-mêmes et pour notre famille. Nous voulons que les transports urbains soient un service social qui rende compte de la diversité locale. Nous voulons résister aux tentatives de dégrader et de déprécier le travail sous couvert d'innovation. Nous pensons que les gouvernements devraient approuver le récent appel de l'OIT en faveur d'une Garantie universelle pour les travailleurs, qui protégerait les travailleurs dans le cadre du passage au numérique.

Si les syndicats s'engagent à mener campagne pour obtenir gain de cause sur les revendications énumérées ici, les travailleurs tireront avantage des évolutions technologiques. Les principes de base qui sous-tendent un usage acceptable de la technologie sont l'information, la consultation, la participation et la négociation.

Nous exigeons que les gouvernements, les législateurs et les opérateurs inscrivent les revendications suivantes dans les lois, les règlements et les procédures :

15

PROPRIÉTÉ PUBLIQUE DES INFRASTRUCTURES NUMÉRIQUES POUR LE BIEN COMMUN

Les technologies numériques sont de plus en plus étroitement liées aux infrastructures physiques des transports publics. Si ces technologies ne sont pas propriété publique, elles seront mises à profit pour réduire les coûts salariaux et transmettre des quantités toujours plus importantes d'informations sur les villes et les travailleurs aux entreprises privées qui n'ont pas de comptes à rendre aux habitants de ces villes. Nous exigeons que les gouvernements subventionnent les villes afin qu'elles développent leurs capacités numériques. Nous exigeons que les législateurs instaurent des contrôles qui garantissent que l'utilisation des données publiques, notamment les données relatives aux transports, serve exclusivement le bien public. Ces réglementations devront définir le bien public au-delà du seul coût des

services, par exemple en veillant à ce que les conditions de travail soient également prises en compte. Nous exigeons que les municipalités créent des conseils des données et des nouvelles technologies afin de contrôler l'utilisation de la technologie dans l'ensemble des transports publics.

16

CONSULTER ET NÉGOCIER LES CHANGEMENTS TECHNOLOGIQUES

Nous exigeons que les travailleurs soient tenus au courant en temps opportun quand l'employeur envisage de mettre en œuvre une nouvelle technologie, et informés des détails relatifs à cette technologie. Les travailleurs doivent être consultés et associés aux débats qui portent sur la technologie et sa nécessité. Son introduction doit faire l'objet de négociations avec les syndicats. Les syndicats doivent être en droit d'exiger une étude d'impact indépendante sur les nouvelles technologies, comprenant une évaluation des répercussions selon le sexe. Toute modification de la structure du processus de travail, notamment l'externalisation, doit faire l'objet d'une consultation et d'une négociation avec les syndicats. Nous exigeons que les opérateurs de transport créent une commission paritaire du changement technologique associant les syndicats.

17

CONTRÔLER LES TECHNOLOGIES D'ÉVALUATION, DE SUIVI ET DE SURVEILLANCE

L'association de caméras, de microphones, de capteurs (dans les machines, les outils et les équipements), de données biométriques et de systèmes de suivi GPS, met à la disposition des directions des entreprises des informations sans précédent et leur permet de contrôler les processus de travail. Cette situation constitue une atteinte à la vie privée des travailleurs et élimine la dimension sociale du travail, avec des conséquences néfastes sur la santé mentale en renforçant le sentiment d'isolement. À l'heure actuelle, ces données sont utilisées pour automatiser la discipline et intensifier les cadences, et créent des volumes de travail déraisonnables

dégradant considérablement les conditions de travail et la qualité de vie. Nous exigeons que les syndicats et les employeurs décident en commun à quelles fins sont collectées et exploitées les données professionnelles, et conviennent des normes et des critères de performance dans diverses activités. Les employeurs ne doivent pas recueillir les données des téléphones personnels et doivent communiquer avec les employés en évitant d'utiliser les appareils personnels. Nous exigeons que les données relatives aux travailleurs soient stockées sur des serveurs publics, avec une exploitation strictement limitée.

Ces technologies sont, pour l'essentiel, achetées dans le commerce grand public, sans tenir aucunement compte de la réglementation ou des conditions locales. Nous exigeons que les employeurs organisent des formations sur les technologies d'évaluation, de suivi et de surveillance (BMS) et sur leur utilisation, en mettant l'accent sur leur rôle dans l'amélioration de la sécurité des travailleurs. Les travailleurs doivent disposer du droit d'accès aux données professionnelles les concernant.

18

CONTRÔLER L'UTILISATION D'ALGORITHMES ET DE BANQUES DE DONNÉES

Le numérique produit d'énormes quantités de données, dont la majeure partie est fournie volontairement sur les réseaux sociaux et les applications. En utilisant ces données, les algorithmes peuvent calculer des probabilités pour toutes sortes de choses (ce qu'on appelle l'intelligence artificielle). Appliquées au travail, elles peuvent servir à identifier les possibles appartenances sociales et politiques ou les affiliations à des organisations, puis à les exploiter pour fragiliser les conditions de travail et la stabilité de l'emploi. Nous exigeons que les gouvernements veillent à ce que l'exploitation de ces données sociales soit strictement contrôlée. Les algorithmes doivent intégrer la responsabilité sociale et personnelle en cas d'utilisation abusive et garantir un recours en justice pour les personnes ou groupes de personnes ayant subi des préjudices.

Par exemple, certaines formes d'algorithme utilisent des images et d'autres données pour faire des prévisions sur la probabilité d'une maladie. Les données de surveillance et de suivi au travail peuvent être utilisées pour empêcher le recrutement ou accélérer le licenciement. Nous exigeons que les syndicats puissent accéder aux algorithmes utilisés au travail et soient informés des critères qui président à la « prise de décisions ». Les travailleurs devraient pouvoir vérifier que ces algorithmes se conforment à la réglementation relative aux conditions de travail et être en mesure de signaler les violations. Dans cette optique, les entreprises doivent garantir que les syndicats ont accès à ces informations dans le cadre des commissions paritaires du changement technologique.

Parfois, des algorithmes sont mis en œuvre sur l'ensemble d'un réseau d'entrepreneurs et de fournisseurs. Ils comprennent souvent des critères qui affectent les conditions de travail sans les contrôler de manière explicite, par exemple avec la définition d'objectifs minimaux. Nous exigeons que les gouvernements réglementent ces algorithmes afin que les syndicats y aient accès et empêchent que cela ne se produise.

19

RÉGLÉMENTER LA MOBILITÉ EN TANT QUE SERVICE (MAAS)

La Mobilité en tant que service (MaaS) regroupe les informations de multiples prestataires de transport sur une plateforme qui permet aux usagers de planifier les trajets, quels que soient les modes de transport, du train à la bicyclette, des véhicules de transport avec chauffeur à la marche. Ces systèmes reposent souvent sur les données fournies gratuitement par les autorités de transports publics, ce qui a pour effet de créer des systèmes de transports hybrides qui associent les services planifiés, les services à la demande et les services gratuits. Selon leur configuration, ils peuvent susciter une concurrence basée sur le coût entre les différents types de service, au détriment des conditions de travail.

Nous exigeons que les autorités de transports publics reconnaissent la valeur des données qu'ils transmettent aux opérateurs privés.

Elles doivent s'efforcer de proposer d'autres solutions détenues et contrôlées par l'État. Les opérateurs privés qui souhaitent être intégrés au service devraient payer une redevance et signer un ensemble d'engagements relatifs à l'utilisation de la technologie et aux conditions de travail. Les données collectées par ces « intégrateurs » doivent être conservées localement et leur usage doit être contrôlé.

Nous exigeons que les administrations locales consultent à la fois le grand public et les travailleurs sur la conception, la mise en œuvre et les réglementations relatives au MaaS et prévoient l'évaluation de l'incidence sociale et des conséquences pour le travail.

20

RÉGLÉMENTER LES PLATEFORMES À LA DEMANDE EN TANT QU'OPÉRATEURS DE TRANSPORT PUBLIC

Dans certaines villes, les plateformes de transport à la demande, comme Uber, intègrent les transports publics dans leurs applications. Dans certains cas, ces entreprises ne se considèrent pas comme opérateur de transport afin de contourner les réglementations et d'éviter les taxes. Elles classent à tort leurs travailleurs sous le statut d'indépendant, augmentant ainsi leurs bénéfices tout en contournant les réglementations. Dans un certain nombre de villes, les travailleurs et les syndicats ont attaqué Uber en justice afin d'être reconnus comme employés. Nous exigeons que les administrations nationales et locales réglementent les plateformes de transport à la demande et veillent à ce qu'elles soient répertoriées comme des opérateurs qui emploient des conducteurs et paient des impôts. Les travailleurs des entreprises de services à la demande doivent bénéficier du droit au temps de travail minimum, au salaire minimum, à l'assurance, aux indemnités de maladie et du droit de faire appel des décisions fondées sur des algorithmes. Nous exigeons que les employeurs soient également tenus d'équiper les véhicules de systèmes d'alarme et de mettre sur pied des équipes d'intervention pour assurer la sécurité des conducteurs.

Le transport à la demande a un rôle à jouer dans le cadre des services de transports publics intégrés. Mais sans réglementation, ces services peuvent détourner les passagers plus aisés des transports publics et contribuer à l'augmentation des émissions, des embouteillages et de la pollution.

21

FACILITER LA MOBILITÉ D'EMPLOI ET FORMER LES TRAVAILLEURS

L'introduction de nouvelles technologies fait évoluer les compétences dont les travailleurs ont besoin et peut se traduire par des pertes d'emplois. La déqualification est une préoccupation majeure pour les travailleurs dont les tâches sont automatisées. Nous exigeons que les employeurs proposent une reconversion aux employés afin qu'ils tirent profit des nouvelles technologies et que les pertes d'emploi soient aussi limitées que possible. Ces formations doivent être gratuites et tenir compte des besoins particuliers des travailleuses. Elles doivent permettre aux employés d'obtenir les qualifications nécessaires pour travailler dans un environnement de travail utilisant la technologie numérique.

En cas de pertes d'emplois, nous exigeons que les travailleurs, en particulier les femmes et les employés plus âgés, bénéficient du droit à une réaffectation au sein de l'entreprise ou chez d'autres employeurs. Le droit à la réaffectation doit tenir compte des emplois principalement exercés par les femmes. Les travailleurs proches de la retraite doivent bénéficier de pensions décentes.

22

UTILISER ET PARTAGER LES DONNÉES POUR LE BIEN COMMUN

Nous exigeons que la profusion de données désormais disponibles servent à améliorer les transports et non à favoriser les profits privés. Par exemple, les données relatives à l'accès des travailleurs aux installations sanitaires devraient servir à installer des toilettes propres et salubres là où les travailleurs en ont le plus besoin. À l'heure actuelle, il est difficile de déterminer précisément le type de

données recueillies, à quoi elles sont utilisées et où elles sont stockées. La gouvernance des données devrait protéger les droits individuels et collectifs, en réglementant la façon dont les données sont recueillies, utilisées, stockées et anonymisées. Nous demandons que le stockage et l'analyse des données fassent partie des « communs » et soient gérés par la collectivité dans l'intérêt de toutes et tous. Les gouvernements et les employeurs doivent informer les travailleurs et les passagers sur le type de données recueillies et garantir l'accès à ces données.

23

RÉDUIRE LE TEMPS DE TRAVAIL SI LA PRODUCTIVITÉ AUGMENTE

Le numérique produit des données qui peuvent améliorer l'efficacité. La combinaison d'informations de meilleure qualité sur les processus, l'automatisation de certaines tâches et l'utilisation de la technologie BMS pour intensifier le rythme de travail peuvent contribuer à la hausse de la productivité et à la réduction des coûts. Le prix est élevé pour les travailleurs, si la balance penche en faveur de la technologie BMS. Les données produites par les travailleurs servent à « roder » la technologie appelée à les remplacer ultérieurement. Nous exigeons que les administrations locales et nationales adoptent une loi qui prévoit un dédommagement pour ces facteurs avec un temps de travail réduit à salaire plein.

24

RÉGLÉMENTER LES DISPOSITIFS DE COMMANDE À DISTANCE ET D'ESSAIS DE VÉHICULES AUTONOMES (SANS CONDUCTEUR)

L'avenir est à l'introduction massive de la technologie des véhicules autonomes dans le transport routier de passagers. De nombreux experts s'interrogent sur sa faisabilité, car elle se heurte à d'énormes obstacles technologiques, sociaux et réglementaires avant de pouvoir être mise en œuvre. Pour la majorité des conducteurs d'aujourd'hui et de demain, le plus grand changement sera dû aux technologies BMS.

Néanmoins, les lacunes des technologies autonomes peuvent être largement compensées par la présence d'un opérateur humain. Les avancées des technologies de la communication, telles que les connexions Internet mobile 5G, pourraient rendre possible le contrôle à distance de véhicules comme les autobus, les trolleybus et les tramways. Les autobus pourraient être partiellement automatisés et les conducteurs pourraient disposer de plusieurs écrans et de données provenant de capteurs installés à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule. Avec l'introduction des dispositifs de commande à distance, les conducteurs seront écartés des autobus pour rejoindre les bureaux. Les coûts d'exploitation seraient moindres en transférant les conducteurs vers des postes moins coûteux.

Nous pensons que les transports publics ont un rôle social et que la présence humaine à bord d'un véhicule est essentielle à cet égard et pour la sécurité des passagers. Si le contrôle à distance des véhicules est appelé à gagner du terrain, nous exigeons que les gouvernements veillent à ce que les opérateurs de ces véhicules soient qualifiés, connaissent l'environnement urbain concerné et soient familiers du travail dans le secteur.

NOUS EXIGEONS LA DÉMOCRATIE DE L'ÉNERGIE ET DES TRANSPORTS

Si nous agissons maintenant, il nous reste une chance d'enrayer les changements climatiques dangereux. Des politiques audacieuses s'imposent, adaptées aux spécificités des différents contextes nationaux et municipaux. Le développement des transports publics constitue un axe essentiel de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et les changements climatiques. Les coûts engagés d'entrée pour l'expansion des réseaux de transport en commun peuvent sembler considérables, mais les retombées sociales, économiques et environnementales les valent largement.

Le modèle de l'ITF réduire, changer, améliorer s'articule autour de trois grands axes : (a) réduire les déplacements ; (b) changer les modes de déplacement, en délaissant ceux à fortes émissions de carbone pour privilégier les transports sobres en carbone ; et,

(c) améliorer notre utilisation des méthodes et technologies actuelles et futures pour promouvoir l'efficacité énergétique.

Les émissions augmentent plus dans les transports que dans tout autre secteur. Les tentatives de ralentir les émissions ont échoué. Près de trois quarts des émissions liées au transport sont imputables aux transports routiers, ce qui signifie que le CO₂ généré par les voitures, les camions et les motos doit être une priorité politique. Le nombre de voitures individuelles est en hausse, et à peine 0,2% des véhicules (au nombre d'1,2 milliard) sont électriques. Les transports publics se développent, mais trop lentement pour endiguer l'augmentation des émissions ou répondre aux besoins d'une population urbaine toujours plus nombreuse.

L'augmentation du nombre de voitures individuelles pose un grand défi pour la lutte contre les émissions liées au transport et le changement climatique. Les gouvernements doivent adopter des politiques fermes afin de diminuer nettement le nombre de véhicules privés dans l'espace public. Pour réduire les émissions et les embouteillages, mais aussi pour faire de la place (tant économique que physique) à des transports publics modernes. Les transports publics à coût abordable sont la seule véritable alternative à la voiture particulière. Tous ces éléments font des revendications suivantes une priorité urgente :

25

GARANTIR UNE « TRANSITION JUSTE » POUR LES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS

Nous exhortons les gouvernements à garantir une « transition juste » pour les salariés des transports d'aujourd'hui et à veiller à ce que ceux de demain bénéficient de conditions de travail et de rémunération correctes ainsi que d'une stabilité d'emploi. Pour réduire les émissions liées au transport, de nombreux emplois devront être créés. En outre, la création de nouveaux emplois verts dans les transports doit s'inscrire dans le cadre de politiques nationales de l'emploi, conformément à la Convention 122 et à la Recommandation 169 de l'OIT. Les gouvernements et les employeurs doivent pleinement associer les travailleurs des

secteurs du transport formel et informel à la planification et à la mise en œuvre de ces systèmes de transports publics élargis. Les chauffeurs de taxi et de minibus d'aujourd'hui possèdent les connaissances, les compétences et l'expérience nécessaires pour participer à la conception et à la dotation en effectifs des nouveaux services de mobilité publique de demain.

26

ADOPTER UNE APPROCHE ÉCONOMIQUE GLOBALE POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS LIÉES AU TRANSPORT

La réduction des émissions des transports ne s'inscrira dans une transition énergétique réussie que si les émissions d'autres grands secteurs – la production d'électricité, l'industrie, le bâtiment, l'agroalimentaire, et bien d'autres – sont également revues à la baisse. Cela nous permet également de nous poser des questions sur le rôle des transports dans nos vies, sur la façon dont les réseaux sont conçus, et sur la façon dont ils sont contrôlés. C'est pourquoi nous demandons à ce que les politiques gouvernementales se fondent sur des solutions prenant effet au cœur même de l'économie mondiale et qui auront un impact majeur sur notre mode de vie.

27

SOUTENIR L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS PUBLICS

La voiture électrique est vantée à tort et de façon irréaliste comme la solution écologique d'avenir, alors qu'il n'y a pas eu suffisamment d'investissements dans l'électrification des transports publics. Les voitures électriques rechargées avec de l'énergie renouvelable peuvent en effet contribuer à répondre à certains besoins de transport à l'avenir, mais l'électrification des parcs de véhicules publics, dont les bus à haut niveau de service (BRT), permettrait des gains d'émissions bien plus grands.

Le passage à des transports publics électrifiés plus propres et plus verts nécessitera une augmentation considérable de la production électrique. Nous exigeons que l'électrification du réseau ferroviaire et des autobus soit

une priorité absolue des gouvernements et des employeurs et que leur utilisation se développe. Les taxis électriques (dont les taxis à la demande) ont un rôle à jouer pour le premier et dernier tronçon vers les hubs de transports publics. Conjuguer l'électrification des transports à la décarbonisation de la production d'électricité, au moyen d'une expansion massive de l'énergie renouvelable, permettra de réduire sensiblement les émissions.

28

ŒUVRER EN FAVEUR D'UNE DÉMOCRATIE DE L'ÉNERGIE ET DES TRANSPORTS

Même si les capacités de production d'énergie renouvelable augmentent chaque année, la demande générale progresse plus vite encore, et la consommation de combustibles fossiles ne cesse donc d'augmenter. Les approches axées sur le marché empêchent avancées et percées. Nous exigeons que les gouvernements accélèrent le développement des sources d'énergie renouvelable pour contribuer à la décarbonisation des transports.

Les syndicats des transports sont concernés au premier plan par le combat pour la démocratie énergétique et des énergies renouvelables publiques. Nous exhortons les gouvernements à faire en sorte que l'énergie et les transports fassent l'objet d'une participation plus démocratique et d'une propriété publique, pour que la décarbonisation de ces deux secteurs puisse aller de l'avant sans entrave, de façon planifiée et coordonnée, avec une garantie de « transition juste » pour les travailleuses et travailleurs.

La construction des infrastructures et le développement des services nécessaires à l'essor des transports publics créera des emplois. Il faudra par exemple de nombreuses bornes de recharge, et celles-ci devraient être publiques. Leur déploiement pourrait être placé sous le contrôle des collectivités locales. Nous exigeons une approche intégrée des « biens publics », qui est essentielle pour l'avenir des deux secteurs.



**NOS
TRANSPORTS
PUBLICS**

Nos transports publics, ITF

OurPublicTransport.org

OPTpolicy.org

[#OurPublicTransport](https://twitter.com/OurPublicTransport)

opt@itf.org.uk

