

FAIRE AVANCER LE MONDE

CONGRÈS DE L'ITF 2024

VISION ET RÉOLUTIONS
DU CONGRÈS
2024 – 2029



FÉDÉRATION
INTERNATIONALE
DES OUVRIERS
DU TRANSPORT

ITF

LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT (ITF) EST UNE FÉDÉRATION DÉMOCRATIQUE DIRIGÉE PAR SES AFFILIÉS, RECONNUE COMME LA PLUS GRANDE ORGANISATION MONDIALE DU SECTEUR DES TRANSPORTS. NOUS METTONS TOUTE NOTRE ÉNERGIE À AMÉLIORER LE QUOTIDIEN DES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS, EN CRÉANT DU LIEN ENTRE PLUS DE 700 SYNDICATS AFFILIÉS DE PLUS DE 150 PAYS POUR OBTENIR DES DROITS, L'ÉGALITÉ ET LA JUSTICE POUR LES TRAVAILLEURS DU MONDE ENTIER. NOUS REPRÉSENTONS PRÈS DE 16,5 MILLIONS DE TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS À TRAVERS LE MONDE.

SOMMAIRE

VISION DU CONGRÈS	7
SECTION 1 : LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS MÈNENT LE CHANGEMENT	8
SECTION 2 : CRISES ET PERSPECTIVES	10
SECTION 3 : NOS REVENDICATIONS DE CHANGEMENT	12
A. Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports	12
B. L'égalité pour les travailleuses et travailleurs des transports	13
C. Santé et sécurité pour les travailleuses et travailleurs des transports	15
D. Façonner l'avenir du travail	17
E. Responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales	19
F. Rendre les transports durables	20
SECTION 4 : QUELLE STRATÉGIE POUR FAVORISER LES CHANGEMENTS ?	22
Accroître et mobiliser les effectifs	23
Mener des campagnes innovantes	25
Influencer les politiques mondiales et régionales	27
CONCLUSION : LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS FONT AVANCER LE MONDE	28

RÉSOLUTIONS DU CONGRÈS	29
A. DROITS	
A01 : Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports	30
A02 : Situation en Palestine et en Israël	33
A03 : Crise dans l'Est de la République démocratique du Congo (RDC)	35
A04 : Yémen	36
A05 : Crise dans les pays du Sahel	37
A06 : Le droit à la paix et à la sécurité de tout être humain et de tous les peuples est une obligation fondamentale des États et des institutions intergouvernementales	38
A07 : Tolérance zéro pour l'extrême droite	40
A08 : Eswatini	42
A09 : Coupe du monde de la FIFA 2026 et 2030	44
A10 : Renforcer les syndicats des travailleuses et travailleurs des transports en Europe centrale et orientale	46
A11 : La sécurité sociale, un droit humain pour l'ensemble des travailleuses et travailleurs des transports	48
A12 : Pour notre mémoire collective	50
A13 : Intensifier l'organisation des travailleuses et travailleurs transfrontaliers et informels dans les transports routiers	51
A14 : L'avenir des travailleuses et travailleurs de l'aviation est en danger	53
A15 : De meilleures réglementations mondiales pour les travailleuses et travailleurs de l'aviation civile	55
A16 : Prise en compte des aspects sociaux et du travail dans le programme de l'OACI sur le développement économique du transport aérien	57
A17 : Soutien aux travailleuses et travailleurs des transports en Ukraine	59
A18 : Flotte stratégique australienne	61
A19 : Droits syndicaux dans le secteur ferroviaire au Pakistan	62
B. ÉGALITÉ	
B01 : L'égalité pour les travailleuses et travailleurs des transports	64
B02 : Lutter contre la discrimination envers les personnes LGBT+ travaillant dans le secteur des transports	67
B03 : Handicap et égalité dans le secteur des transports à l'échelle mondiale	69
B04 : Autonomiser les jeunes travailleuses et travailleurs des transports au sein de l'ITF	71

B05 : Aller de l'avant : les femmes de l'itf, 25 ans plus tard	73
B06 : Promouvoir l'avenir du travail pour les jeunes travailleurs du transport maritime	75
B07 : La formation de nos jeunes	77
C. SANTÉ ET SÉCURITÉ	
C01 : Santé et sécurité pour les travailleuses et travailleurs des transports	78
C02 : Rentrer chez soi en toute sécurité (get me home safely)	81
C03 : Atténuer les risques de fatigue pour les personnels navigants – assurer la sécurité, la santé et la conformité à la réglementation dans le secteur aérien	83
C04 : La libéralisation compromet la santé et la sécurité dans les aéroports	85
C05 : Un environnement de travail décent, sûr et sain dans la pêche	87
D. AVENIR DU TRAVAIL	
D01 : Façonner l'avenir du travail	90
D02 : Recrutement et organisation des cols blancs	93
D03 : Des garanties collectives de haut niveau pour les travailleurs de plateformes !	94
D04 : Conserver deux pilotes aux commandes des avions commerciaux et refuser l'exploitation à équipage réduit	95
D05 : Trains sans conducteur	97
D06 : Véhicules autonomes dans les transports publics routiers	99
D07 : Transport à la demande (« microtransit »)	101
E. RESPONSABILITÉ	
E01 : Responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales	102
E02 : Principes des taux de rémunération garants de la sécurité et renforcement du pouvoir syndical dans les chaînes d'approvisionnement des transports	105
E03 : Solidarité dans les chaînes d'approvisionnement Maersk	107
E04 : Promouvoir les droits humains et les normes du travail dans la stratégie mondiale de finance durable	109
E05 : Le canal de Panama, clé de voûte des chaînes d'approvisionnement mondiales	111
E06 : Renforcer la structure du groupe de travail de l'ITF sur la navigation intérieure dans notre région	113
E07 : Élaboration d'une charte sur les droits et libertés des travailleuses et travailleurs du transport aérien	114

E08 : Contre les conséquences de la déréglementation et de la fragmentation des chaînes d'approvisionnement de l'aviation	116
E09 : Remédier à l'inefficacité des clubs de protection et d'indemnisation (les « clubs P&I »)	118
E10 : Renforcement de la coopération entre l'ITF et le Memorandum d'entente de Paris	120
E11 : Soutien au forum international de négociation (ibf)	121
E12 : Protection du cabotage maritime au Chili	122
F. DURABILITÉ	
F01 : Rendre les transports durables	124
F02 : Investir dans les chemins de fer pour enrayer le changement climatique	127
F03 : Non au démembrement des sociétés ferroviaires intégrées et à la privatisation des transports publics	128
F04 : Réévaluation de la politique de l'ITF sur le plateau continental offshore	130

VISION DU CONGRÈS

SECTION 1 :

LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS MÈNENT LE CHANGEMENT

Les travailleuses et travailleurs des transports font avancer le monde. Nous conduisons des véhicules, nous acheminons des colis, nous arpentons les mers, nous manutentionnons les cargaisons dans les ports, nous pêchons, nous pilotons des avions, nous garantissons la sécurité en cabine, nous vérifions les aspects techniques, nous nettoions, nous livrons des repas, nous vendons des billets, nous veillons au bon fonctionnement des aéroports, nous faisons tourner les entrepôts... Nous sommes les femmes, les jeunes, les travailleuses et travailleurs formels et informels qui transportent les personnes et les marchandises aux quatre coins du monde. Quatre-vingt-dix pour cent des marchandises, pour une valeur totale de 14 000 milliards d'USD par an, sont transportées par voie maritime. Chaque jour, des millions de voyageuses et voyageurs se déplacent en toute sécurité dans les villes et les pays, mais aussi par-delà les frontières, que cela soit par la route, la mer ou les airs. Neuf personnes sur dix considèrent que les transports constituent un service public indispensable.

Quand le monde s'est arrêté pendant la pandémie de COVID-19, ce sont les travailleuses et travailleurs des transports qui l'ont maintenu en mouvement, dans des circonstances exceptionnellement difficiles. Comme toujours au service des populations, nous avons acheminé des denrées alimentaires, des médicaments, des voyageurs, des personnels médicaux, des étudiant(e)s, des enseignant(e)s et des travailleuses et travailleurs essentiels, et nous avons assuré le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement, des échanges commerciaux, de la société et du monde en général.

Les travailleuses et travailleurs des transports sont le moteur de l'économie internationale, et assurent le lien entre les chaînes d'approvisionnement, les marchés et les populations. Nous nous trouvons donc dans une position de choix pour réclamer et impulser le changement. Les transports sont notre vie, notre travail et notre avenir.

Depuis plus de 130 ans, les travailleuses et travailleurs des transports s'organisent en syndicats et font preuve d'une solidarité par-delà des frontières, pour défendre leurs intérêts socio-économiques et faire reconnaître les services de transport public comme essentiels. L'ITF et ses syndicats affiliés sont unis dans la construction d'un mouvement ouvrier international. Notre force, ce sont nos effectifs, et notre diversité. Nos Statuts incarnent nos valeurs de paix, de justice, de respect et d'égalité, de même que notre volonté de construire un monde meilleur.

Nous présentons ici notre vision 2024-2029, « Les travailleuses et travailleurs des transports font avancer le monde ». Ce sont nos revendications, ainsi que la stratégie par laquelle nous ferons bouger les lignes pour donner vie à une économie et une société plus sûres, plus justes et plus durables pour toutes et tous. Nous croyons en un monde fondé sur la justice sociale, économique et environnementale, où l'ensemble des travailleuses et travailleurs sont traités sur un pied d'égalité, dans la dignité et le respect, où personne n'a à craindre pour sa sécurité et n'est victime de discrimination, et où chacun(e) touche un salaire à la hauteur de sa contribution cruciale à la richesse et à la prospérité collectives.

Depuis toujours, nous unissons les travailleuses et travailleurs. Nous avons combattu l'autoritarisme,



Depuis plus de 130 ans, les travailleuses et travailleurs des transports s'organisent en syndicats et font preuve d'une solidarité par-delà des frontières, pour défendre leurs intérêts socio-économiques et faire reconnaître les services de transport public comme essentiels.

la cupidité et la souffrance ; nous avons survécu à la guerre, aux tensions nucléaires et à une pandémie mondiale ; et nous avons fait progresser les droits, l'égalité et la justice au fil des révolutions industrielles et des évolutions sociales.

Aujourd'hui, alors que les inégalités se creusent, que les offensives sur les droits humains se multiplient, que l'autoritarisme, la corruption et la cupidité gagnent du terrain, et qu'une catastrophe environnementale nous guette, nous parlons d'une seule et même voix solidaire.

Nous sommes unis face aux défis du travail, de la société et de l'environnement. Nous nous organisons, nous menons des campagnes, nous luttons pour nos droits et nous basculons le pouvoir du capital vers les travailleuses et travailleurs.

L'ITF est une fédération syndicale internationale démocratique et unique en son genre. Nos

structures démocratiques forment la pierre angulaire de notre action collective. Grâce à notre force de levier dans le secteur des transports, nous améliorons les droits et les conditions de travail. Nous pouvons nous targuer d'avoir obtenu pour nos gens de mer la seule convention collective internationale au monde. Nous devons capitaliser notre expérience et notre histoire pour construire de nouveaux modèles de pouvoir syndical au profit des travailleuses et travailleurs des transports.

Notre force n'aura d'égale que celle des jeunes, des femmes, des LGBT+, des migrants, des autochtones, des personnes en situation de handicap, des groupes minorisés, des effectifs informels, des groupes marginalisés et de la classe ouvrière que nous représentons.

Ensemble, grâce à notre force cumulée, nous faisons avancer le monde vers un avenir meilleur.

SECTION 2 :

CRISES ET PERSPECTIVES

Aujourd'hui, les travailleuses et travailleurs du monde entier voient leur avenir compromis par une convergence de crises économiques, politiques, sociales et climatiques. Le risque est grand de voir celles-ci creuser plus encore les inégalités existantes. Face à ces sombres perspectives, les syndicats apportent l'espoir d'un renouveau solidaire à l'échelle de la planète, en redonnant vie aux actions revendicatives et au pouvoir des travailleuses et travailleurs. L'ITF constitue le tremplin qui leur permettra de rejoindre ce mouvement mondial et de saisir cette occasion exceptionnelle.

Nous connaissons une crise sanitaire. Chaque année, les déficits de santé et sécurité au travail coûtent la vie à [près de 3 millions de personnes](#) et font perdre environ 4 points de PIB. Les dévalorisations salariales, l'informalisation des emplois, la réduction des coûts, le déclin de la sécurité sociale, la sous-traitance et d'autres pressions économiques néfastes ont un impact direct sur la santé et la sécurité et accroissent les risques de blessures, de violences et de harcèlement au travail, à la maison et sur les trajets domicile-travail.

Nous connaissons une crise économique. L'économie de marché fait le lit de l'inflation, de la fraude et de l'évasion fiscales, de la privatisation, de la déréglementation, de la dette, des baisses salariales, des offensives sur les normes du travail, des pénuries de travail décent, de l'exploitation des travailleuses et travailleurs migrants, des risques de travail forcé et de l'esclavage moderne, des inégalités croissantes, de la précarité et des perturbations des chaînes d'approvisionnement.

L'exclusion systémique et la dévalorisation du travail des femmes desservent la croissance économique. La fragmentation des chaînes d'approvisionnement et les inégalités à l'intérieur des pays et entre eux continuent de diviser les travailleuses et travailleurs pour que les monopoles au sommet puissent mieux régner.

Ce n'est pas aux travailleuses et travailleurs des transports de faire les frais de ce modèle intenable. Les syndicats sont les seuls acteurs des chaînes d'approvisionnement à posséder la connaissance et la représentation nécessaires sur le terrain pour troquer la cupidité contre un nouveau modèle fondé sur la transparence, la responsabilité, les droits, l'égalité et la durabilité.

Nous connaissons une crise politique. Les dérives de l'économie de marché, la montée des inégalités et le désenchantement des travailleuses et travailleurs offrent un boulevard à l'extrême droite, à la xénophobie et à l'autoritarisme. Les droits sont remis en question dans de nombreuses démocraties et la répression politique gagne [toutes les régions du monde](#). Depuis la nuit des temps, les syndicalistes, les migrants, les femmes, les communautés LGBT+, les autochtones, les personnes handicapées et les autres groupes minorisés sont les premières victimes des actes de haine, de racisme et de violence. Et comme toujours, les travailleuses et travailleurs des transports, leurs syndicats et l'ITF sont en première ligne pour les défendre.

Depuis 2018, aucune région n'échappe aux [conflits](#). Des millions de réfugiés sont contraints de fuir leur patrie et d'autres sont déplacés par [dizaines de millions](#) à l'intérieur de leur propre pays – pour la plupart dans le Sud. Le changement climatique

La fragmentation des chaînes d'approvisionnement et les inégalités à l'intérieur des pays et entre eux continuent de diviser les travailleuses et travailleurs pour que les monopoles au sommet puissent mieux régner.



Photo : REUTERS

cause de plus en plus de conflits et de mouvements migratoires, dans de nombreuses régions du monde. On estime que depuis 2008, en moyenne 21,5 millions de personnes sont déplacées de force chaque année à la suite de catastrophes naturelles. Le risque de guerre nucléaire reste bien réel, et les institutions multilatérales ne sont plus aussi à même de contenir les tensions croissantes entre les nations. L'ITF et ses organisations membres s'engagent ensemble pour la paix, l'égalité et la compréhension mutuelle.

Nous connaissons une crise climatique. Si rien n'est fait, les températures mondiales moyennes pourraient dépasser de 1,5 °C celles de l'ère préindustrielle, et notre planète subira des changements dévastateurs et irréversibles. Pour autant, le changement climatique et la perte de biodiversité n'arrêtent pas leur marche folle, déstabilisant les fondements mêmes de la vie humaine. Les conséquences se feront tout particulièrement sentir dans les pays du Sud, dont le niveau d'endettement continuer de limiter

sérieusement les possibilités d'investissements publics indispensables face aux priorités sociales et environnementales. Les pays du Nord ne respectent pas leurs engagements.

Ensemble, nous devons trouver une réponse à ces crises et contester cette classe politique et ces employeurs pour qui les profits passent avant l'humain. Les syndicats gagnent en puissance, montrent l'exemple et suscitent le changement, partout dans le monde. Nous ouvrons un nouveau chapitre de notre fière histoire. Nous collaborons avec des employeurs et politiques responsables pour changer la donne. L'ITF, avec la force des travailleuses et travailleurs des transports et de ses syndicats affiliés, est aux avant-postes de ce changement. Nous relèverons les défis, et nous l'emporterons.

SECTION 3 :

NOS REVENDICATIONS DE CHANGEMENT

Voix collective des travailleuses et travailleurs des transports au niveau mondial, l'ITF s'attelle aux grands enjeux qui touchent à leur quotidien et à leurs moyens de subsistance. Nous devons agir pour relever les défis, et façonner notre avenir de manière proactive, que cela soit pour améliorer les salaires et les conditions de travail dans les transports ou résoudre les problèmes structurels de notre secteur et de la société en général.

Nos six revendications sont la voie à suivre pour faire front commun. Les effectifs des transports sont indispensables au quotidien, sont toujours en première ligne et sont des spécialistes du terrain. Voici les revendications collectives que nous adressons aux gouvernements, aux employeurs, aux investisseurs et aux autres institutions.



DES DROITS POUR LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS

C'est sur le lieu de travail que se joue le combat pour les droits et la démocratie. Les offensives lancées sur les droits fondamentaux ainsi que les menaces croissantes de la déréglementation, de la précarisation et des autres formes atypiques d'emploi compromettent le quotidien et les moyens de subsistance des travailleuses et travailleurs. Les droits d'association et de négociation collective sont éoussés dans de nombreux pays.

Le droit de grève, inscrit dans les textes internationaux, est mis à mal. Que les choses soient claires : le droit de retrait est une réalité, et les travailleuses et travailleurs peuvent le faire valoir.

Le droit de protester, de faire grève et de participer à des actions revendicatives est le fondement de la solidarité internationale. Nous devons être aux côtés des travailleuses et travailleurs et de leurs syndicats pour exiger le respect universel des Conventions 87 (Convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical) et 98 (Convention sur le droit d'organisation et de négociation collective) de l'OIT. Les salaires et les conditions de travail doivent être établis principalement par le biais de la négociation collective.

Nous nous employons à combattre ces atteintes aux droits des travailleuses et travailleurs pour que la cupidité des entreprises ne signe pas la fin d'acquis sociaux durement gagnés. Nous défendrons et nous encouragerons le droit de grève et ferons campagne pour le travail décent, et notamment pour des salaires décents et équitables et des protections sociales pour les travailleuses et travailleurs des transports du monde entier. Nous réclamons l'élargissement de la protection sociale à l'ensemble des travailleuses et travailleurs des transports, avec les financements nécessaires.

Tous et toutes doivent avoir les mêmes droits, y compris les travailleurs migrants, et ce quel que soit leur statut d'emploi ou qu'il s'agisse de l'économie formelle ou informelle. Il convient de transformer les contrats temporaires récurrents en relations de travail classiques et permanentes.

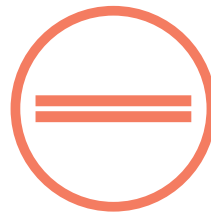
Tous et toutes doivent avoir les mêmes droits, y compris les travailleurs migrants, et ce quel que soit leur statut d'emploi ou qu'il s'agisse de l'économie formelle ou informelle.

Les normes internationales du travail doivent être respectées, renforcées et élargies. Nous devons agir de façon coordonnée pour assurer la transition des travailleuses et travailleurs des transports de l'économie informelle vers l'économie formelle, reconnaissant ainsi l'importance de la Recommandation 204 de l'OIT.

À la perspective de changements (dont ceux résultant de fusions, d'acquisitions ou de transferts, les entreprises de transport étant en constante évolution) susceptibles d'entraîner des répercussions majeures sur l'emploi, les employeurs doivent en avertir les syndicats dans un délai raisonnable en vue de maintenir les normes d'emploi et d'atténuer les effets négatifs.

La personne devant être licenciée a droit à un délai de préavis raisonnable ou à une indemnité en tenant lieu.

Nous défendrons les droits des travailleuses et travailleurs des transports dans toutes nos activités. Nous ferons preuve de solidarité. Nous soutiendrons tous nos affiliés qui s'organisent et mènent des campagnes pour protéger et promouvoir nos droits. Nous nous battons pour mettre fin au travail forcé et au travail des enfants partout où ils existent dans les transports. En nous engageant auprès des gouvernements, des entreprises, des investisseurs et d'autres institutions, nous ferons comprendre que nous ne transigeons pas avec le respect de nos droits fondamentaux, dont la liberté d'association, la négociation collective et le droit de grève.



L'ÉGALITÉ POUR LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS

Partout dans le monde, les employeurs des transports perpétuent un secteur fortement genré dans lequel les femmes représentent moins de 20 % des effectifs mondiaux, mais sont cantonnées aux formes d'emploi les plus précaires. Dans un secteur des transports majoritairement masculin, les femmes se heurtent à des obstacles structurels qui entravent leur accès ainsi que leur avancement ; elles sont plus exposées à la violence et au harcèlement, et sont souvent sous-représentées dans la prise de décision. Les droits reproductifs des femmes sont menacés dans de nombreux pays, avec des conséquences dramatiques pour leur rôle dans la vie active.

Les jeunes entrent dans un monde du travail caractérisé par une précarité accrue, des conditions d'emploi et salaires dévalorisés et une insécurité grandissante. On estime qu'environ 77 % des jeunes actifs occupent un emploi informel, sans bénéficier de protection sociale ou autres mesures de protection, et que, dans le secteur des transports en particulier, l'emploi informel des jeunes est en augmentation.

Les travailleuses et travailleurs migrants sont davantage exposés à la violence et à l'exploitation, et bénéficient de moins de protections sociales dans un monde de plus en plus hostile. Les travailleurs handicapés subissent également des discriminations. Dans de nombreux pays, les personnes LGBT+ doivent toujours faire profil bas sous peine de subir des discriminations, des violences, voire dans certains cas la peine capitale. Nous devons lutter contre les inégalités, le racisme, la discrimination et la stigmatisation à tous les niveaux, dénoncer les injustices et exiger des comptes des responsables. Les effectifs des transports transfrontaliers sont particulièrement exposés à ces agissements, mais la lutte contre les inégalités fait avancer les droits de l'ensemble des travailleuses et travailleurs.

Nous prônons l'égalité des chances, l'équité entre les genres, un processus décisionnel inclusif et démocratique, et un leadership représentatif. Nous luttons contre le racisme, la misogynie, le patriarcat, les préjugés, les discriminations et la stigmatisation sur le lieu de travail. Nous promovons l'égalité des chances et de traitement pour l'ensemble des travailleuses et travailleurs, quel que soit leur âge, ainsi que l'égalité des lois, réglementations et pratiques en la matière, et des mesures pour empêcher toute discrimination en matière d'emploi et de profession à l'égard des travailleurs âgés.

Nous avons besoin d'un secteur des transports porteur de transformations pour l'égalité des genres. Nous continuerons de dénoncer et d'agir contre les discriminations - y compris les formes croisées de discrimination - dans notre culture d'entreprise et les pratiques de notre secteur, et nous balaierons devant notre propre porte. Il est crucial d'améliorer l'égalité et l'équité des genres pour assurer la durabilité et la résilience des secteurs des transports. Celle-ci doit être intégrée à tous les niveaux des transports et, en la matière, le leadership des femmes dans notre secteur et dans notre mouvement revêt une importance vitale. Nous avons pour mission d'améliorer la visibilité, le statut et les conditions de travail des travailleuses

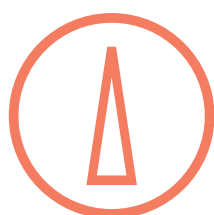
des transports. Nous avons pour ambition de faire en sorte que les lieux de travail soient justes, et proposent les mêmes perspectives aux femmes qu'aux hommes, en toute équité. Il n'y a pas de syndicats forts sans les femmes. Nous renforcerons le militantisme des femmes, reconnaitrons et garantirons un leadership des travailleuses des transports, et mettrons en œuvre des activités utiles aux travailleuses des transports, et nous aiderons à construire des syndicats plus forts et plus égalitaires capables de susciter les grands changements dont notre secteur, et la société au sens large, ont besoin.

Conformément à la Convention 156 de l'OIT, les personnes ayant des responsabilités familiales doivent pouvoir exercer le droit d'occuper un emploi sans faire l'objet de discrimination et, dans la mesure du possible, sans conflit entre leurs responsabilités professionnelles et familiales. Les employeurs des transports doivent mettre en place des mesures appropriées en faveur des personnes ayant des responsabilités familiales, notamment des horaires fiables et flexibles, une limitation du temps de travail et une protection contre le licenciement. La durée du temps de travail doit être réglementée, si possible, sur la base de conventions collectives.

Pour être forts, les syndicats ont besoin des jeunes. Pour pouvoir nous développer, il nous faut mobiliser la prochaine génération. Nous devons recruter davantage de jeunes, créer des structures et des espaces qui leur sont dédiés au sein de nos organisations, et soutenir le leadership des jeunes, y compris sur les enjeux comme la justice climatique, l'égalité des genres, la migration et la santé mentale. Nous soutiendrons la représentation des jeunes dans la prise de décision, la direction de nos campagnes et la lutte contre l'exploitation, la précarisation et l'insécurité de la situation de travail.

Nous renforçons notre pouvoir et façonnons un avenir exempt d'inégalités et de discriminations sous toutes ses formes, sur nos lieux de travail et dans nos communautés.

Il faut exiger des comptes des employeurs négligents et les gouvernements doivent légiférer, ratifier les Conventions de l'OIT et faire respecter les normes du travail décent.



SANTÉ ET SÉCURITÉ POUR LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS

L'OIT estime qu'en 2019 dans le monde, 2,93 millions de personnes ont perdu la vie en raison de facteurs liés au travail, et que [395 millions d'autres ont subi des accidents du travail non mortels](#). Dans le secteur des transports, des millions d'autres sont contraints de travailler dans un contexte de négligence, de harcèlement, de coercition, de violence et de non-respect des besoins les plus élémentaires, comme [l'accès aux toilettes](#) et des conditions de travail sûres, avec pour conséquences des blessures et maladies pourtant évitables. Les négligences et infractions aux normes de sécurité continuent de mettre en danger

la vie, la santé et le bien-être des travailleuses et travailleurs des transports.

La protection de la vie des travailleuses et travailleurs, la prévention des blessures et les revendications de sécurité ont de tout temps été au cœur du mouvement syndical, de nos initiatives d'organisation et de nos campagnes – et le seront toujours. L'ITF a pour priorité de protéger la vie et les moyens de subsistance des travailleuses et travailleurs, et de veiller à ce que leur voix soit réellement entendue s'agissant de la fixation de normes de santé et de sécurité dans leur environnement professionnel.

La [reconnaissance universelle de la santé et la sécurité au travail \(SST\) en tant que droit fondamental](#) constitue une grande victoire pour le mouvement syndical mondial et nous ouvre de formidables perspectives. Il faut exiger des comptes des employeurs négligents et les gouvernements doivent légiférer, ratifier les Conventions de l'OIT et faire respecter les normes du travail décent

Les employeurs sont responsables de la santé et de la sécurité sur le lieu de travail. Des politiques devraient être élaborées et mises en œuvre en collaboration avec les salariés par l'intermédiaire de leurs syndicats. La participation des travailleuses et travailleurs est essentielle à l'efficacité de la gestion de la santé et de la sécurité au travail. Les travailleuses et travailleurs et leurs syndicats doivent être consultés, informés et formés à tout ce qui concerne la SST, dont l'évaluation des risques, par le biais de comités paritaires SST sur le lieu de travail.

Les effectifs des transports sont parmi les plus exposés aux maladies, aux virus, aux problèmes de santé mentale, aux blessures et aux décès, leur travail étant difficile, dangereux et sans relâche. La [crise climatique accentue ces risques](#), notamment sur le plan du stress thermique, des risques pour la santé mentale et des conséquences des épisodes météorologiques extrêmes de plus en plus rapprochés.

Le transport de voyageurs et de marchandises ne peut se faire dans de bonnes conditions de sécurité que si les effectifs sont reposés, qualifiés et non soumis au stress. Il s'agit notamment de veiller à ce que les effectifs soient en suffisance pour assurer la sécurité des activités et prévenir des effets dommageables sur la SST.

Les systèmes de gestion de la SST doivent accorder une attention particulière au temps de travail et à son impact sur la santé et la sécurité des effectifs, dont ceux travaillant par équipes ou de nuit, et les employeurs doivent veiller à proposer une rémunération correcte.

Nombreux sont les jeunes à entrer sur le marché du travail [sans avoir reçu de formation adéquate en matière de sécurité](#). Ils sont plus exposés aux risques professionnels et plus susceptibles de subir des accidents graves au travail. Les travailleuses des

transports sont souvent négligées quand on parle de santé et de sécurité au travail, par exemple en leur donnant des équipements de protection individuelle (EPI) mal adaptés. Une approche « neutre » de la SST (dans les faits, centrée sur les hommes) risque de nous faire manquer des occasions de prévenir des accidents et des problèmes de santé. Il n'existe pas de solution universelle, et il est essentiel que l'environnement de travail soit sûr, sain et digne pour protéger la santé des femmes sans stigmatisation.

La violence et le harcèlement sont une réalité quotidienne dans le secteur des transports, et touchent les femmes de manière disproportionnée. Pour protéger nos familles, nos amis et nos communautés, nous devons protéger l'ensemble des travailleuses et travailleurs des transports contre les menaces qui pèsent sur leur santé et leur sécurité. La Convention 190 de l'OIT sur la violence et le harcèlement constitue un socle sur lequel peuvent s'appuyer les syndicats et les autres parties prenantes pour relever les défis et construire un secteur des transports fonctionnel et propice au recrutement et à la rétention de davantage de femmes. Les gouvernements doivent ratifier la Convention et les employeurs doivent collaborer avec les syndicats pour que ses dispositions deviennent réalité pour les travailleuses et travailleurs des transports.

Les gouvernements et les employeurs ont besoin que les travailleuses et travailleurs des transports et leurs syndicats soient autonomisés et actifs sur les lieux de travail en matière de santé et de sécurité. Nous devons participer au processus d'identification, de vérification et de résolution des problèmes de SST. Nous exigeons des comptes des gouvernements et des employeurs et nous faisons campagne pour des environnements de travail sûrs et sécurisés pour toutes et tous.



FAÇONNER L'AVENIR DU TRAVAIL

Les technologies sont en train de transformer la façon de transporter les marchandises et les personnes. Correctement utilisées, elles peuvent améliorer les emplois, accroître la qualité de vie des personnes et favoriser une meilleure prise de décision. Avec la participation des travailleuses et travailleurs par le biais des syndicats, la formation, le renforcement des compétences et la reconversion, les nouvelles technologies peuvent améliorer la vie des travailleurs et contribuer à la résolution de problèmes de société critiques, comme la décarbonation.

Les nouvelles technologies appellent une attention toute particulière, une réglementation et une surveillance adéquates, et une mise en œuvre par le biais du dialogue social, avec une participation et une consultation accrues des travailleuses et travailleurs. Sans protections, la technologie peut provoquer des goulots d'étranglement, devenir un outil de surveillance, porter atteinte aux droits fondamentaux ou encore générer des discriminations à l'encontre des travailleuses et travailleurs et de leurs syndicats, mais aussi des usagers. Les technologies sont de plus en plus utilisées pour priver les travailleuses et travailleurs d'un emploi permanent et formel, ainsi que des droits et des conditions qui leur reviennent.

Pour la plupart des travailleuses et travailleurs des transports, la pandémie a accentué le rôle des données et de la technologie sur les lieux de travail, dans les foyers et dans la collectivité, exacerbant encore les inégalités existantes. Les emplois principalement occupés par des femmes dans le secteur des transports sont plus susceptibles d'être menacés par l'impact de l'automatisation et de la transition numérique. Les nouvelles technologies, les nouveaux modes de transport et les nouvelles formes de travail précaire sont souvent introduits sans consulter les travailleuses.

Les syndicats agissent pour que les nouvelles technologies n'exacerbent pas la discrimination et l'exclusion, et profitent aux travailleuses des transports. Ceci doit passer par une « transition

juste » pour soutenir les travailleuses des transports actuelles et potentielles de tous âges.

Les jeunes qui entrent sur le marché du travail seront davantage exposés aux effets de l'automatisation et de la numérisation. Nous nous assurerons de soutenir activement les jeunes pour qu'ils comprennent les tendances numériques et acquièrent les compétences requises pour travailler avec les nouvelles technologies. D'autres groupes peuvent également être affectés négativement, dont les travailleuses et travailleurs âgés et les minorités ethniques. Nous prévoyons un financement spécifique pour développer nos propres initiatives, dirigées par nos jeunes, afin de fournir une formation et un accès aux outils numériques à toutes les personnes impactées pour renforcer les stratégies d'organisation et de mobilisation des syndicats.

Bénéficiant d'avantages fiscaux considérables, les grandes plateformes numériques transnationales ont accru leur présence, leur richesse et leur pouvoir dans les transports, dans l'économie et dans la société au sens large, souvent au détriment des travailleuses et travailleurs, tout en faisant la promotion de la surveillance, de l'automatisation et de ce qu'ils appellent le « travail flexible ». Le commerce en ligne a accéléré le brouillage des lignes de démarcation entre les secteurs d'activité, les pays et les lieux de travail et a augmenté les pressions liées à la productivité. Partout dans le monde, les travailleuses et travailleurs des transports font les frais des pratiques d'exploitation dont sont coutumières les plateformes de travail à la demande. Cette remise en question de l'équité et de la sécurité au travail appelle une réponse internationale. Toutes les plateformes numériques devraient payer des impôts, ne pas abuser des systèmes de contrôle et de surveillance, et garantir la protection des données des travailleuses et travailleurs.

Les travailleuses et travailleurs des transports sont observés, surveillés, contrôlés et soumis à des pressions encore inimaginables il y a à peine dix ans. Les rapports montrent que plus de 35 % des entreprises de transport de l'UE surveillent leurs employés, cette proportion atteignant près de 50 % dans certains pays. Les jeunes seront fortement exposés aux nouvelles technologies de contrôle, de surveillance, de notation et d'étalonnage qui s'appuient sur des données et des algorithmes. Les algorithmes sont appliqués sans tenir compte de la diversité humaine. Ils apportent avec eux un

Les jeunes seront fortement exposés aux nouvelles technologies de contrôle, de surveillance, de notation et d'étalonnage qui s'appuient sur les données et les algorithmes.

biais, puisque qu'ils ne tiennent pas compte du fonctionnement de l'exclusion systémique et des inégalités salariales au travail. Ils perpétuent ainsi les discriminations existantes. Pour les travailleuses, ce biais, qui résulte d'une incompréhension du fonctionnement de l'exclusion systémique et des inégalités salariales au travail, signifie plus de discrimination et d'exclusion, ainsi que moins d'opportunités et des salaires plus bas. Pour de nombreux travailleurs, la surveillance et le contrôle seront leur principale expérience des nouvelles technologies sur le lieu de travail. Des limites claires doivent être posées : Les systèmes de notification et de suivi ne doivent pas servir à contrôler les faits et gestes de la personne et sa productivité ; ce type d'évaluation est à éviter. D'une manière générale, la protection des données de la personne doit être garantie.

Nous ne pouvons laisser les nouveaux géants de la technologie dicter les règles de l'économie numérique et les données dont les transports ont besoin, entraînant un nivellement par le bas dans tout le secteur. Ils devraient être soumis aux mêmes réglementations et aux mêmes règles fiscales que les autres entreprises. Nous réclamons une régulation de l'introduction et du développement de toute intelligence artificielle (IA) dans les transports, notamment en ce qui concerne la participation et le leadership des femmes et l'élimination de la discrimination.

Les syndicats doivent participer activement aux processus décisionnels relatifs aux mesures d'introduction de changements technologiques sur le lieu de travail. Ce n'est qu'avec la reconnaissance

du rôle des travailleurs dans la production de données, mais aussi une participation et un engagement réels de ces derniers, que nous pourrions assurer la sécurité et relever les défis liés à l'emploi et aux conditions de travail. Les syndicats et le dialogue social sont les moyens les plus efficaces d'identifier les perspectives et les risques de l'introduction des nouvelles technologies sur le lieu de travail, et ainsi d'y répondre. Aux côtés de gouvernements et d'employeurs responsables, nous devons prendre la tête des réformes législatives sur les transports, l'avenir du travail et les chaînes d'approvisionnement.

La transformation et la numérisation doivent avoir pour objectif de créer de meilleurs emplois et non d'en supprimer. Des conventions collectives et des réglementations doivent porter sur la transformation et la numérisation pour que celles-ci tiennent compte du point de vue des travailleuses et travailleurs. Les syndicats et les organes de représentation des travailleuses et travailleurs doivent être associés au processus dès ses premières phases, et participer à la prise de décision. C'est à l'employeur de trouver une solution personnalisée pour chaque employé(e). La fragmentation des activités ne doit pas entraîner de dévalorisation des profils d'emploi, qui s'accompagnerait donc d'une perte de salaire.

Dans le monde d'aujourd'hui, l'accès à Internet est un droit fondamental dont devrait disposer l'ensemble des effectifs des transports, en particulier en cas de longues périodes d'éloignement car ils en ont besoin pour garder le contact.



RESPONSABILITÉ DANS LES CHAÎNES D'APPROVISIONNE- MENT MONDIALES

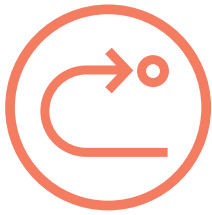
Des décennies de déréglementation, d'externalisation, de sous-traitance, de sous-investissement et d'exploitation des travailleuses et travailleurs ont conduit à un nivellement par le bas dans les chaînes d'approvisionnement du transport routier. La pandémie l'a mis en évidence de façon criante. Les rouages étaient grippés. Les travailleuses et travailleurs ont subi la crise de plein fouet : au plus fort de la pandémie, des centaines de milliers de marins étaient bloqués sur leurs navires, parfois plusieurs mois après l'expiration de leur contrat, avec à la clé un énorme stress et d'autres problèmes de santé. Les perturbations des chaînes d'approvisionnement ont depuis été exacerbées par la multiplication des conflits dans le monde. Faute d'un modèle différent, la quête de profit a créé de l'inflation, limité l'approvisionnement en énergie et en denrées alimentaires, et laissé libre cours à la spéculation financière opportuniste.

Dans certains secteurs, les profits et le pouvoir sont détenus par une poignée de grandes multinationales au sommet des chaînes d'approvisionnement. Lorsque ces entreprises lancent des appels d'offres pour obtenir des contrats au meilleur prix, un grand nombre de transporteurs et de personnels au bas des chaînes sont contraints de se faire concurrence sur les salaires, la sécurité et les droits humains. L'externalisation a des conséquences dommageables sur les structures de négociation collective, les politiques de l'employeur, les mesures propices à l'égalité et les opportunités.

Les investisseurs, les passagers des transports, les gouvernements et les législateurs détiennent le pouvoir, en plus des entreprises de transport elles-mêmes. Nous devons exiger de ceux qui détiennent le pouvoir qu'ils respectent les normes du travail dans leurs investissements et tout au long des chaînes d'approvisionnement. L'ensemble des travailleuses et travailleurs – directs, sous-traitants ou informels – doivent bénéficier d'un emploi décent, jouir des droits humains et du travail fondamentaux et disposer d'une protection sociale réelle. Nous devons lutter contre les relations d'emploi déguisées qui servent souvent à priver les travailleuses et travailleurs des droits et des conditions qui leur reviennent.

Les politiques favorisant l'emploi et le travail décent des jeunes doivent être au cœur des plans des entreprises, des gouvernements et des législateurs pour inverser la tendance actuelle aux pertes d'emploi, au travail précaire, à l'insécurité, à la discrimination et aux piètres conditions de travail. Des clauses doivent être négociées dans les contrats conclus avec les entreprises concernant le travail décent et les droits du travail, et inclure des mesures en faveur de l'égalité des genres, comme des politiques sur le harcèlement sexuel et les possibilités de promotion et de formation.

Nous sommes implantés tout au long des chaînes d'approvisionnement mondiales – des entrepôts aux routes et aux chemins de fer, en passant par les ports, les aéroports, les mers et les airs – et disposons ainsi d'une énorme force de levier. Nous avons cette occasion exceptionnelle de tirer parti de ce pouvoir, d'impulser les changements nécessaires dans les chaînes d'approvisionnement et de redonner la main et le contrôle démocratique aux travailleuses et travailleurs.



RENDRE LES TRANSPORTS DURABLES

Il ne peut y avoir de justice économique, sociale ou politique sans justice environnementale. La relance doit donc s'articuler autour des travailleuses et travailleurs, pour construire une société plus juste et plus verte. Les transports représentent près d'un quart des émissions énergétiques au niveau mondial. Notre pouvoir doit influencer la planification, le financement de l'action climatique et la prise de décision en matière de transport.

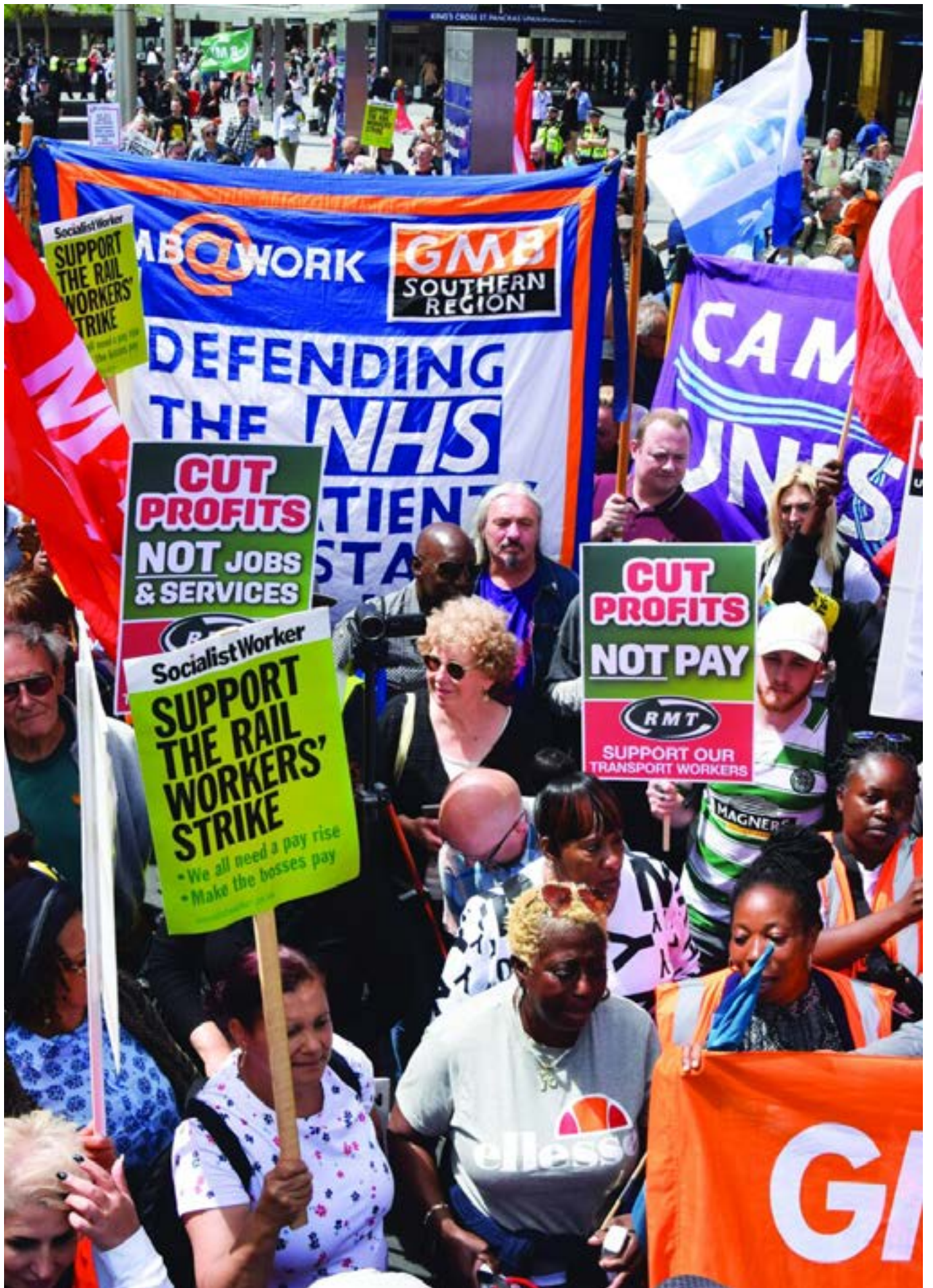
Les gouvernements et les employeurs du monde entier se sont montrés incapables de construire et de maintenir des systèmes de transport compatibles avec les besoins de la collectivité et de l'environnement. Une transition juste vers une société durable et zéro carbone s'impose. Nous avons besoin de toute urgence d'un report modal vers les transports publics et d'une progression rapide de la production d'énergie renouvelable, des carburants alternatifs et des sources d'énergie zéro carbone, dans le respect du travail décent, de la démocratie et de l'investissement public.

Les travailleuses et travailleurs des transports sont de plus en plus exposés à l'escalade des impacts climatiques : du stress thermique aux tempêtes, en passant par les inondations et les turbulences. Il est essentiel de les protéger en investissant et en planifiant, pour que les systèmes de transport soient adaptés aux nouvelles réalités climatiques. La démarche de réduction des émissions occasionne des changements majeurs, comme l'introduction de nouvelles technologies susceptibles de fragiliser l'emploi et les conditions de travail. Si les travailleuses et travailleurs ne sont pas consultés, ces changements risquent d'entraîner des répercussions majeures. Une transition juste s'impose. Pour que les travailleuses et travailleurs des transports soient entendus, et pour qu'ils soient reconnus comme co-créateurs de solutions aux enjeux climatiques.

Nous avons besoin de plans professionnels, sectoriels, nationaux, régionaux et internationaux, soutenus par des investissements et des plans de transition juste, dans chaque secteur des transports. Nous avons besoin de transports équitables, bien financés et placés dans le giron public.

La transition juste vers un avenir durable doit s'appuyer sur les droits syndicaux, le travail décent, le travail formalisé et une participation active dans le cadre des principaux processus décisionnels relatifs à l'action climatique. Ceci implique de former et de préparer les travailleuses et travailleurs pour leur permettre de s'adapter et d'acquérir les compétences modernes requises pour faire fonctionner et entretenir les nouvelles technologies, plus écologiques. Les jeunes employés de façon informelle risquent davantage de perdre leur emploi dans la transition vers la sobriété carbone. Nous devons former une nouvelle génération de jeunes dirigeants pour le climat qui mèneront une transition juste pour les travailleuses et travailleurs des transports.

L'égalité hommes-femmes, tant au niveau des emplois que des services, est un préalable à la durabilité. Il faut donc veiller à mieux mobiliser et représenter les femmes dans les prises de décision relatives aux transports, notamment par des évaluations d'impact sur la main-d'œuvre utilisant des données ventilées par sexe et une planification sensible au genre.



SECTION 4 :

QUELLE STRATÉGIE POUR FAVORISER LES CHANGEMENTS ?

Mise en œuvre de la mission et de la stratégie : Secrétariat de l'ITF

Le fonctionnement opérationnel de l'ITF doit être adapté aux besoins de nos affiliés et de nos membres. Les fonctions opérationnelles du Secrétariat de l'ITF ont fait l'objet d'un processus d'évaluation et de réforme en vue de mieux répondre aux besoins des affiliés, aujourd'hui et demain.

À la suite de cette évaluation, nous prendrons toutes les mesures nécessaires pour assurer une répartition équitable des ressources, y compris l'augmentation de la part des dépenses totales consacrée aux activités. Les dépenses opérationnelles, dont les coûts du secrétariat, donneront la priorité aux régions de l'ITF afin de mieux répondre aux besoins des affiliés et d'aider à garantir la viabilité financière à long terme de l'ITF.

Nos sections et départements industriels guident et mettent en œuvre la vision et la stratégie pour tous les modes de transport, pour les travailleuses

et pour les jeunes. Les Régions de l'ITF sont en charge des problématiques et dimensions régionales liées aux défis mondiaux. Elles sont également responsables de la coordination des activités régionales, et soutiennent les affiliés au quotidien sur les priorités régionales, nationales et internationales. Elles assurent par ailleurs la liaison international-national afin que nous puissions mener à bien nos activités.

Les équipes de l'ITF chargées des campagnes, de la communication, de la recherche, des questions juridiques, des ressources humaines, des finances, de l'administration, des systèmes informatiques et des services linguistiques collaborent avec les Sections, les Régions et les Départements pour mettre en œuvre la vision et la stratégie du Congrès. Nous continuerons d'améliorer l'engagement des affiliés en ce qui concerne ces services, et à collaborer étroitement avec les secrétariats des affiliés pour ce faire.

Les trois approches stratégiques de l'ITF	Comment nous mesurons l'impact
Accroître et mobiliser les effectifs – aider les affiliés à augmenter leurs effectifs et ceux de l'ITF	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage d'augmentation des affiliés et de membres déclarés à l'ITF • Pourcentage d'augmentation des effectifs féminins et jeunes
Mener des campagnes innovantes – cibler les multinationales, les gouvernements, les investisseurs et d'autres acteurs afin d'accroître la négociation collective et la force de levier des affiliés	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de politiques de l'ITF conclues avec des multinationales • Nombre de conventions collectives potentielles pour les affiliés
Influencer les politiques mondiales et régionales – établir des normes internationales pour l'ensemble des travailleuses et travailleurs des transports, donnant le pouvoir aux affiliés d'améliorer les normes régionales, nationales et locales.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de normes internationales adoptées • Nombre de ratifications de normes internationales par les gouvernements

ACCROÎTRE ET MOBILISER LES EFFECTIFS

Objectif : augmenter les effectifs déclarés de l'ITF de plus d'1 million

Nous avons pour mission collective de renforcer le pouvoir des travailleuses et travailleurs des transports. Pour renforcer ce pouvoir, nous devons commencer par accroître nos effectifs. Nous nous sommes fixé un nouvel objectif de croissance des effectifs : augmenter les effectifs déclarés de l'ITF – à la fois par une augmentation des effectifs déclarés des affiliés existants et par de nouvelles affiliations – de plus d'un million de travailleuses et travailleurs des transports d'ici le prochain Congrès, ce qui représenterait une augmentation de 14 % par rapport à nos effectifs de 2024. Étant donné que [la demande mondiale de transport de voyageurs devrait augmenter de 79 % d'ici à 2050, et que la demande de transport de fret devrait doubler](#), ceci est essentiel pour que nous puissions suivre le rythme.

Les affiliés organisent les travailleuses et les travailleurs, avec le soutien de l'ITF. L'ITF doit fournir les ressources et outils nécessaires, dont des analyses fondées sur les données de masse et la recherche stratégique, pour l'organisation des affiliés, la formation, l'engagement, la fourniture de services et les autres activités faisant croître les effectifs.

Nous y parviendrons en adoptant un objectif de croissance des effectifs de 14 % pour chaque

section, région et département. La croissance sera soutenue par des projets d'organisation ciblés et par le renforcement des capacités syndicales, en mettant l'accent sur la syndicalisation des jeunes et des femmes, notamment en finançant des activités qui se traduiront par une augmentation notable de ces effectifs.

Renforcement syndical

L'Équipe du renforcement syndical appuiera ce travail et dirigera notre collaboration avec les organisations de soutien de la solidarité syndicale (TUSSO). La précieuse contribution, le soutien et la participation pro-active des TUSSO ont permis d'accroître les adhésions et de renforcer nos structures. La mise en œuvre de notre stratégie en matière d'affiliations passe par une coopération vigoureuse et continue avec les TUSSO et les partenariats de projets bilatéraux. Nous nous efforcerons d'approfondir les relations avec les partenaires existants et d'en envisager de nouvelles, sur la base de nos valeurs communes. Les affiliés de l'ITF, eux-mêmes souvent engagés avec les TUSSO dans leur propre pays, constituent le troisième angle indispensable de cette puissante relation triangulaire, qui vise à renforcer le pouvoir des travailleuses et travailleurs des transports. Nous continuerons de construire et de développer ces relations.

La fragmentation des chaînes d'approvisionnement et les inégalités à l'intérieur des pays et entre eux continuent de diviser les travailleuses et travailleurs pour que les monopoles au sommet puissent mieux régner.

Photo : REUTERS



Mobiliser les effectifs

Des membres actifs et engagés sont la clé de voûte de l'ITF. Nous mobiliserons et renforcerons le militantisme de toutes les travailleuses et tous les travailleurs des transports par l'éducation, la formation et la participation à des actions et campagnes mondiales, avec les femmes et les jeunes au cœur de toutes les activités. Cela comprend notamment les personnes exerçant des professions classiques dans le domaine des transports, le personnel des services auxiliaires et les travailleuses et travailleurs occupant des postes de direction, ainsi que les personnes dont les emplois évoluent en raison des nouvelles technologies et d'autres changements structurels dans le secteur. Nous veillerons à ce que notre militantisme soutienne la croissance des affiliés, ce qui par effet de ricochet renforcera notre pouvoir en matière de campagnes et de pressions. Les Comités nationaux de coordination (CNC) sont également importants pour mobiliser nos membres.

Notre communauté militante est la force motrice de nos campagnes et de notre militantisme. Nous avons une communauté militante en ligne

composée de syndicalistes mais aussi de membres du public soutenant les travailleuses et travailleurs des transports et les enjeux du secteur. Celle-ci peut être mobilisée pour aider les affiliés dans leurs campagnes. Une communauté de dimension internationale, avec une mobilisation massive, peut interpellier les entreprises et exiger des comptes des gouvernements concernant les lois réclamées par les travailleuses et travailleurs. Nous visons à ce que d'ici le prochain Congrès, cette communauté soit forte de 150 000 membres.

MENER DES CAMPAGNES INNOVANTES

Objectif : conclure des accords avec des multinationales dans l'ensemble des sections et des départements afin d'accroître les possibilités d'organisation, de levier et de négociation collective pour les affiliés

Les campagnes et le militantisme sont au cœur de l'action des syndicats des transports. Nous vivons dans un monde interconnecté, où les décisions prises par un pays peuvent avoir des effets sur

les travailleuses et travailleurs dans un autre. Qu'il s'agisse de lutter pour la justice sociale, les droits des travailleuses et travailleurs ou les conventions collectives, ou de réclamer de nouvelles réglementations nationales ou internationales, ce sont nos campagnes qui nous font avancer.

Nous soutenons le pouvoir industriel et politique des syndicats des transports en jetant des ponts entre les enjeux au niveau de l'entreprise et du secteur, et les revendications de solutions de politique publique. Faire le lien entre la sécurité des travailleuses et travailleurs des transports et les politiques de lutte contre le changement climatique renforce le pouvoir industriel et politique des travailleuses et travailleurs des transports, tant au niveau mondial que national.

Nous exercerons une influence au niveau international en coordonnant et reliant les campagnes nationales et régionales sous l'égide de trois campagnes mondiales :

01. Justice climatique, justice pour les travailleurs – enrayer le dérèglement climatique et préparer les emplois des transports aux évolutions environnementales et professionnelles par le biais de plans de Transition juste.
02. Halte à la cupidité des entreprises – assainir les chaînes d'approvisionnement mondiales et obliger les entreprises, y compris les multinationales clientes à leur sommet, à assumer leurs responsabilités pour toutes les travailleuses et tous les travailleurs des transports, de la logistique et des entrepôts dans leurs chaînes d'approvisionnement.
03. Démocratie et droits – promouvoir les droits syndicaux, notamment en défendant le droit de grève.

Mouvement syndical mondial

Par l'intermédiaire du Conseil des Syndicats mondiaux (CGU) et de sa collaboration avec d'autres Fédérations syndicales internationales (FSI) et la Confédération syndicale internationale (CSI), l'ITF continuera de promouvoir les priorités du mouvement syndical international en coopérant en matière d'organisation, de campagnes contre les pratiques déloyales et la cupidité des multinationales, et d'influence sur l'échiquier politique et économique mondial. Nous unissons les travailleuses et travailleurs de différents secteurs d'activité au niveau mondial, ce qui renforce notre influence dans la chaîne d'approvisionnement et dans les transports.

Alliances

De nombreuses organisations, dont des ONG et des mouvements sociaux et progressistes, partagent nos valeurs et nos objectifs. La coopération avec celles-ci nous permet de faire avancer la cause des travailleuses et travailleurs des transports. Cette coopération, dont la participation à certaines initiatives multipartites, se poursuivra, dans le respect de notre spécificité d'organisation fondée sur l'adhésion de membres et dirigée par ses affiliés, représentant les travailleuses et travailleurs des transports du monde entier.

Mener des campagnes avec les affiliés

En cas de conflits sociaux, d'arrestations de syndicalistes ou d'autres atteintes graves aux droits humains et du travail, l'ITF a mis en place son programme d'Actions de solidarité en faveur des affiliés. Nous mettons en place des fonds de solidarité et des collectes de fonds en ligne pour récolter de l'argent afin d'aider les travailleuses et travailleurs des transports lors de conflits ou de catastrophes naturelles.

Nous rééquilibrons la balance du pouvoir au sein des multinationales en donnant à leurs effectifs disséminés partout dans le monde le moyen de s'exprimer. Par le biais d'accords, nous aiderons nos affiliés à s'organiser, nous soutiendrons leurs campagnes et relations sociales, tout en collaborant avec les gouvernements et les entreprises à condition que ceci favorise notre croissance et notre pouvoir sur le terrain. Une aide sera apportée à chaque comité de section et de département en vue de développer des relations formelles avec des multinationales responsables, ceci aux fins de susciter des perspectives d'organisation, de levier et de négociation collective pour les affiliés.

Quand les gouvernements et les entreprises refuseront de collaborer et de faire cesser l'exploitation, nous monterons au créneau et nous l'emporterons. Nous exigerons un siège à la table des décisions avec des droits de négociation pour les travailleuses et travailleurs des transports dans toutes les multinationales, et renforcerons notre pouvoir dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. Il s'agira notamment de cibler les multinationales clientes au sommet des chaînes d'approvisionnement afin d'améliorer les conditions de travail des effectifs des transports et d'agir pour que les choses changent.

Nous exercerons une influence au niveau international en renforçant nos capacités de campagne pour mener à bien les campagnes mondiales, soutenir les campagnes dans les Sections, les Régions et les Départements, et œuvrer à des changements sectoriels durables, notamment en :

01. Mobilisant notre communauté mondiale ;
02. Développant et affinant l'utilisation des stratégies sur le capital des travailleurs, en encourageant les affiliés à soutenir ou rejoindre le Comité sur le capital des travailleurs et en renforçant l'échange d'informations et le partage des bonnes pratiques sur l'investissement responsable ;
03. Soutenant l'engagement des affiliés dans les processus politiques nationaux, y compris les élections ;
04. Soutenant les réseaux et les plateformes d'échange d'informations et de bonnes pratiques pour les travailleuses et travailleurs des transports dans les entreprises multinationales ;
05. Faire en sorte que l'ITF soit considérée comme la première organisation de défense des droits des travailleuses et travailleurs des transports, grâce à la grande qualité de ses analyses financières, enquêtes stratégiques, publications et rapports ;
06. Utiliser le Sondage mondial de l'ITF pour suivre les tendances de l'opinion publique dans le monde et le soutien de la population en général aux revendications des travailleuses et travailleurs des transports ;
07. Développant l'utilisation et l'analyse de pointe de masses de données pour soutenir les campagnes ;
08. Utilisant le plus efficacement possible les stratégies et les outils de communication pour soutenir les campagnes et influencer les politiques.

INFLUENCER LES POLITIQUES MONDIALES ET RÉGIONALES

Objectif : renforcer la réglementation mondiale et les normes dans tous les secteurs des transports

Influencer les politiques, c'est améliorer les normes du secteur en :

- élaborant des politiques thématiques pour soutenir nos stratégies en matière d'adhésions et de campagnes ;
- garantissant les droits et les conditions de travail dans les lois et réglementations industrielles et sectorielles à l'échelon mondial, national et régional ;
- influençant les groupes d'employeurs, les forums sectoriels et les institutions internationales de commerce et d'investissement.

Nos stratégies d'organisation et nos campagnes reposent sur l'élaboration de politiques thématiques apportant des solutions aux problématiques du secteur des transports. Qu'il s'agisse de sécurité, de durabilité, de technologie, de chaînes d'approvisionnement, de propriété publique, d'investissement, de droits à l'assainissement, de l'exclusion systémique des femmes de l'accès au travail décent et sûr ou d'emploi des jeunes, nous continuerons de développer des politiques qui unissent nos membres et nous permettent d'interpeller les acteurs sectoriels et d'obtenir des changements.

Le débat et l'engagement avec les affiliés et les membres constituent la fondation de l'élaboration de toutes nos positions politiques, dont nous veillons à ce qu'elles soient alimentées par les réalités du monde du travail. En adoptant des positions communes sur des enjeux spécifiques, nous entendons non seulement unir les travailleuses et travailleurs des transports, mais aussi faire campagne avec autorité en leur nom.

Chacune de nos revendications s'articule autour d'une réglementation forte. C'est ce qui nous permet d'exiger des comptes des employeurs. Dans une économie mondiale dominée par la volonté des entreprises de déréglementer et d'affaiblir les conditions de travail dans les transports intérieurs comme internationaux, obtenir du pouvoir au travers du système des Nations Unies, des organisations intergouvernementales régionales ayant

compétence de réglementation et des législateurs nationaux, constitue un axe essentiel de la défense et de la promotion des intérêts de nos membres.

Après des décennies de privatisation et de déréglementation néolibérales, les investissements publics et les renationalisations regagnent du terrain. Les transports nécessitent près de [50 000 milliards d'USD d'investissements d'ici 2040](#) pour répondre à la hausse de la demande. L'initiative chinoise « Ceinture et Route » (BRI, ou les « Nouvelles routes de la soie »), le plan américain « Build Back Better » et l'électrification des transports partout dans le monde représentent des milliards et des milliards de dollars d'investissements publics dans les transports intérieurs et internationaux, avec à la clé des millions d'emplois. L'ITF collaborera avec ses affiliés pour s'assurer que cet investissement public respecte bien les droits humains, dont les droits du travail, et favorise le travail décent.

Nos campagnes, nos pressions et nos démarches d'organisation réécriront les règles de l'investissement international, des institutions financières internationales et des passations de marchés publics. Ceci suppose de collaborer avec les gouvernements qui soutiennent nos positions pour exposer les avantages que représentent le respect et l'élargissement des droits syndicaux. Nous défendrons et développerons le travail décent et nous nous battons pour des investissements sûrs, démocratiques, justes, ouverts et garants d'emplois locaux et qualifiés pour les travailleuses et travailleurs des transports.

Enfin, en collaborant avec des groupes d'employeurs, des forums sectoriels et des institutions internationales de commerce et d'investissement, nous porterons nos revendications auprès de tous les groupes qui ont leur mot à dire dans le secteur des transports et sur ses conditions de travail. Nous ferons valoir que des modèles d'entreprise durables doivent reposer sur une réglementation forte et un dialogue social. Nous parviendrons à un consensus sur le besoin de développer et de faire appliquer les normes pour les travailleuses et travailleurs des transports, et nous veillerons à la reconnaissance du rôle de la liberté d'association et de la négociation collective dans ce processus.

Dans le secteur maritime, l'ITF compte 140 inspecteurs(trices) et personnes de contact dans 120 ports de 57 pays du monde entier. Leur mission consiste à inspecter les navires en escale pour s'assurer des bonnes conditions de vie, de travail et de rémunération des gens de mer dans le cadre de la campagne sur les pavillons de complaisance (FOC). Les inspecteurs(trices) vérifient si les navires FOC sont couverts par un accord de l'ITF et si ses clauses sont bien respectées. Nous nous inspirerons de l'essor et du développement de la campagne FOC, dont le Forum international de négociation (IBF), et du Corps d'inspection pour réfléchir à de possibles modèles d'élaboration et d'application des normes dans d'autres secteurs des transports, pour toujours mieux défendre les droits et les conditions de travail des effectifs des transports.

Pour concrétiser les appels à l'action convenus pour nos 6 revendications, nous influencerons les politiques qui touchent les travailleuses et travailleurs des transports en :

01. Élaborant et mettant en œuvre des instruments internationaux au travers du système des Nations Unies ;
02. Identifiant et en partageant les meilleures pratiques en matière de législation nationale et de politique gouvernementale ;
03. Apportant des conseils et soutiens juridiques aux affiliés et en déployant des stratégies juridiques pour soutenir les droits des travailleuses et travailleurs des transports ;
04. Apportant des analyses et recherches sur les changements législatifs et réglementaires touchant les travailleuses et travailleurs des transports ;
05. Coopérant avec les groupes d'employeurs lorsque cela est bénéfique aux travailleuses et travailleurs des transports ;
06. Mettant à profit les enseignements de la campagne FOC pour développer des modèles similaires dans d'autres secteurs des transports ;
07. Développant des meilleures pratiques de dialogue social afin d'aider les affiliés de l'ITF à négocier de meilleures conditions de travail.

CONCLUSION :

LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS FONT AVANCER LE MONDE

La vision du Congrès est une feuille de route afin de façonner un avenir meilleur pour le secteur des transports, et pour les travailleuses et travailleurs qui maintiennent le monde en mouvement. Nous sommes unis autour de ses six revendications, que nous mettrons en œuvre par le biais de nos adhésions, de nos campagnes et de nos stratégies politiques. Ensemble, nous pouvons accroître notre pouvoir industriel et façonner l'avenir des secteurs des transports.

La vision, le pouvoir et le leadership des travailleuses et travailleurs des transports permettront de rendre le secteur des transports plus sûr et plus juste, et ainsi d'exploiter pleinement son potentiel en tant que moteur de l'égalité et de la justice économique et sociale pour toutes et tous. Nous faisons bouger le monde. Nous sommes l'avenir. Nous sommes l'ITF.

RÉSOLUTIONS DU CONGRÈS



A01 : DES DROITS POUR LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Prend note des engagements des résolutions adoptées par le 44^e Congrès de l'ITF en 2018 visant à soutenir la paix dans la péninsule coréenne et le rôle des syndicats (Résolution 6) ; à soutenir les syndicats des transports en Palestine (Résolution 7) ; à s'opposer aux menaces pesant sur les routiers grévistes en Iran (Résolution 11) ; à soutenir les campagnes pour la liberté syndicale en Argentine (Résolution 12) ; à s'opposer aux offensives sur la négociation collective par le biais de la législation sur la concurrence (Résolution 13) ; à élaborer des politiques mondiales en matière de visas pour les gens de mer (Résolution 16) ; à renforcer les droits des gens de mer et à améliorer les normes du travail (Résolution 17) ; à protéger les droits des jeunes gens de mer et dockers (Résolution 20) ; à améliorer les normes pour les équipages de la navigation intérieure dans les pays en développement (Résolution 22) ; et à soutenir les campagnes en faveur de la liberté d'association et de la négociation collective au sein de Delta Air Lines et de sa chaîne d'approvisionnement (Résolution 26).
02. Prend acte des engagements souscrits par :
 - a. la Conférence régionale de l'Asie-Pacifique en octobre 2022 en vue de mener campagne contre les accusations frauduleuses portées contre des responsables syndicaux aux Philippines (Motion d'urgence n° 1) ;
 - b. la Conférence de la Section de la pêche en décembre 2022 en vue d'étendre le réseau de défense des droits des pêcheurs (FRN) en Asie du Sud-Est et d'organiser les travailleurs pour lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) en Amérique latine ;
 - c. la Conférence de la Section de la navigation intérieure en décembre 2022 en vue de mener campagne en faveur de normes minimales internationales lors de la réunion sectorielle de l'OIT en 2023 (Résolution 22) ;
 - d. la Conférence des transports urbains en mars 2023 en vue de coordonner la solidarité pour défendre les droits démocratiques et d'exiger la propriété et l'investissement publics dans les transports urbains (Résolution 2) ;
 - e. la Conférence de la Section des transports routiers en mars 2023 en vue de protéger les droits, la sécurité et la durabilité dans le transport de voyageurs sur longue distance (Résolution 2) ; et de rétablir les droits de transit des routiers palestiniens (Résolution 5) ;
 - f. la Conférence de la Section des cheminots en mars 2023 en vue d'œuvrer à l'amélioration des conditions d'égalité pour les personnes handicapées sur les lieux de travail des chemins de fer partout dans le monde (Résolution 2) ; de collaborer avec des groupes de militants défendant les droits des personnes handicapées, des associations de retraités et d'autres collectifs de voyageurs pour dénoncer les réductions de personnel et les fermetures de guichets ; et de soutenir la campagne des cheminots pakistanais en faveur des droits fondamentaux du travail dans le contexte de la crise climatique ;
 - g. la Conférence des travailleuses des transports en septembre 2023 en vue de combattre le retour en arrière en matière d'égalité des sexes, ainsi que les idées rétrogrades de l'extrême droite concernant les femmes ;

- h. la Conférence de la Section des gens de mer en décembre 2023, appelant les affiliés à suivre de près la révision de la Politique de Mexico, et à œuvrer ensemble à sa mise en œuvre juste et équitable ;
 - i. la Conférence de la Section des gens de mer en décembre 2023 en vue d'aider les affiliés à faire appliquer la politique d'Athènes de l'ITF sur les ferries, et de partager des informations sur les Conventions et la législation nationale sur les routes maritimes de courte distance (Résolution 9) ;
 - j. le Comité d'action contre les pratiques déloyales (FPC) en décembre 2023 en vue de prendre des mesures à l'encontre des entreprises qui coopèrent ou ont des accords avec l'International Seafarers' Union (ISU) ; et en soutien à la campagne FOC, y compris le renforcement des dispositions de l'article 91 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), la poursuite d'une définition sensée du lien substantiel, conformément à l'article 94 de l'UNCLOS, et l'examen des pratiques d'immatriculation des navires et de la Convention des Nations unies sur les conditions d'immatriculation des navires (1986) (Résolution, 75^e anniversaire de la Campagne FOC).
03. Reconnaît que les droits du travail et les droits syndicaux sont des droits humains. Depuis 128 ans, l'ITF a à cœur de défendre, promouvoir et élargir ces droits pour les travailleuses et travailleurs des transports — et par extension pour l'ensemble des travailleuses et travailleurs — partout dans le monde.
 04. Note que les offensives lancées sur les droits du travail dans le monde entier, y compris les principes et droits fondamentaux au travail, compromettent la démocratie et la responsabilité, alimentent la division et la concurrence entre les travailleurs, ainsi que la montée de l'extrême droite ; et que le pouvoir collectif des syndicats est la force la plus puissante pour contrer ces tendances.
 05. Prend note des travaux de l'[Organisation internationale du travail \(OIT\)](#), de la [Confédération syndicale internationale \(CSI\)](#) et du [Conseil des syndicats mondiaux \(CGU\)](#), ainsi que des combats et sacrifices de l'ensemble du mouvement syndical mondial, qui permettent de défendre et d'élargir les droits au bénéfice de l'ensemble des travailleuses et travailleurs des transports.
 06. Constate l'affaiblissement du droit de grève dans de nombreux pays, secteurs et chaînes d'approvisionnement ; les offensives sur le droit de grève lancées par les employeurs au sein de l'OIT ; et le besoin de collaborer avec le mouvement syndical mondial au sens large pour inverser cette tendance.
 07. Prend note de l'adoption de législations sur la responsabilité des entreprises dans plusieurs pays, y compris des lois contraignantes sur le devoir de diligence en matière de droits humains dans les chaînes d'approvisionnement, à la suite des revendications des syndicats et de la société civile.
 08. Prend note qu'en cas de conflits sociaux, d'arrestations de syndicalistes ou d'autres atteintes graves aux droits humains et du travail, l'ITF a mis en place son programme d'Actions de solidarité en faveur des affiliés. L'ITF a créé des fonds de solidarité pour aider les travailleuses et travailleurs des transports lors de conflits ou de catastrophes naturelles et organisé des collectes de fonds en ligne pour récolter de l'argent.
 09. Note le rôle d'une imposition équitable comme moyen d'obtenir des investissements dans les services publics, les systèmes d'inspection du travail et une protection sociale pour tous.
 10. Invite les gouvernements, ainsi que les employeurs, les investisseurs, les clients multinationaux et tous les acteurs, à respecter les principes et droits fondamentaux au travail, dont la liberté d'association, la négociation collective, le droit d'organisation, y compris le droit de grève, et à ratifier, mettre en œuvre effectivement et respecter les [Conventions 87](#) et [98](#) de l'OIT et les autres instruments de l'OIT traitant des droits syndicaux.

11. Demande à l'ITF ce qui suit :
- a. Développer une stratégie d'adhésion et d'organisation pour les travailleuses et travailleurs migrants et les emplois atypiques dans les services de transport des chaînes d'approvisionnement ;
 - b. Coordonner les actions de solidarité mondiales menées par les syndicats des transports, les travailleuses et travailleurs des transports, nos alliés et nos sympathisants ;
 - c. Coordonner une campagne mondiale sur la démocratie et les droits, une campagne mondiale d'actions de solidarité de l'ITF pour les droits syndicaux, dont le droit de grève ;
 - d. Soutenir les actions en justice stratégiques et les réformes législatives des affiliés ;
 - e. Encourager une plus grande coopération entre les agences spécialisées des Nations Unies, et en particulier demander à l'OIT de collaborer plus étroitement avec ses agences sœurs ;
 - f. Élaborer, mettre en œuvre et veiller à l'amélioration continue des instruments internationaux au travers du système des Nations Unies, notamment par :
 - i l'obtention d'instruments de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur les chaînes d'approvisionnement mondiales et les plateformes numériques ;
 - ii un Traité des Nations Unies sur les sociétés transnationales et autres entreprises et les droits de l'homme ;
 - iii les normes existantes de l'OIT, dont la C190 et celles relatives à la santé et à la sécurité au travail ;
 - iv la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ;
 - v des interventions au niveau sectoriel, notamment l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ;
 - vi les Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies ;
 - g. Soutenir les affiliés et utiliser au maximum le système de contrôle de l'OIT, les traités des Nations Unies, les mesures de sauvegarde des IFI, les mécanismes d'échanges, mécanismes régionaux des droits humains et des instruments non normatifs relatifs aux entreprises et aux droits humains.



A02 : SITUATION EN PALESTINE ET EN ISRAËL

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech, du 13 au 19 octobre 2024 :

01. Compte tenu du long passé de violations des droits humains et du droit humanitaire international en Palestine et en Israël et de la gravité du conflit qui sévit depuis le 7 octobre 2023, ainsi que de l'importance de promouvoir la paix et de protéger les droits des travailleuses et travailleurs dans la région ;
02. Compte tenu de l'appel de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) à un cessez-le-feu immédiat et permanent, et, dans le même temps, au retour immédiat de tous les otages et autres prisonniers arbitraires, garantis et surveillés par les Nations Unies, et à de véritables efforts en vue d'une paix durable ;
03. Appelant à l'ouverture de nouveaux couloirs humanitaires ainsi qu'au maintien des couloirs existants pour acheminer davantage d'aide humanitaire vitale afin d'éviter de nouvelles catastrophes humanitaires et de nouvelles pertes civiles ;
04. Notant l'émission de mesures provisoires par la Cour internationale de justice (CIJ) le 26 janvier 2024 dans la procédure engagée par l'Afrique du Sud contre Israël ;
05. Notant que l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une Résolution le 18 septembre 2024 demandant à l'État d'Israël, entre autres, de se conformer pleinement à l'avis consultatif de la CIJ du 19 juillet 2024 concernant les Conséquences juridiques découlant des politiques et pratiques d'Israël dans le Territoire palestinien occupé, y compris Jérusalem-Est ;
06. Notant l'enquête menée actuellement par le Procureur de la Cour pénale internationale (CPI) sur la Situation dans l'État de Palestine ;
07. Regrettant les répercussions négatives du conflit sur les travailleuses et travailleurs des transports, dont les transfrontaliers, et réaffirmant le besoin de protéger l'ensemble des travailleurs essentiels contre la violence et d'assurer leur sécurité et leur bien-être ;
08. Rappelant qu'en tant que syndicats des transports, nous sommes fiers de soutenir depuis toujours les opprimés et de prôner la paix, la justice, l'égalité des chances, l'anti-impérialisme, la démocratie et la souveraineté dans nos statuts et politiques ;
09. Rappelant les Statuts de l'ITF, qui appellent à la paix et à la défense de la démocratie et de la liberté, et à l'opposition au colonialisme, à l'impérialisme, au totalitarisme et à l'agression sous toutes leurs formes, ainsi qu'à toute discrimination fondée sur le genre, la nationalité, la couleur de peau, l'âge, l'orientation sexuelle, l'infirmité ou la croyance ;
10. Reconnaisant le besoin urgent d'actes de solidarité et de soutien aux travailleuses et travailleurs, aux enfants, aux femmes et aux personnes âgées victimes de cette violence ;
11. Demande à l'ITF de soutenir :
 - a. un cessez-le-feu immédiat et permanent en Palestine et en Israël pour empêcher une catastrophe humanitaire et éviter de nouvelles pertes civiles ;
 - b. la libération immédiate et inconditionnelle de tous les otages et autres prisonniers arbitraires, dans le respect du droit international, en ce compris les gens de mer enlevés en mer Rouge alors qu'ils étaient en service ;
 - c. l'ouverture de nouveaux couloirs humanitaires ainsi que le maintien des couloirs existants pour acheminer davantage d'aide vitale et ainsi répondre aux besoins de millions de personnes pour éviter une catastrophe humanitaire à Gaza ;
 - d. la collaboration avec la communauté internationale, les entreprises et les syndicats pour réduire les risques que pose le conflit pour les travailleuses et travailleurs des transports ;

- e. le respect, par toutes les parties, du droit international, en particulier des droits humains et du droit humanitaire, pour protéger les vies civiles ;
 - f. l'activation de mécanismes par la Cour pénale internationale et les Nations Unies pour prévenir les crimes internationaux et y mettre fin ;
 - g. une action des États pour renforcer la confiance dans l'ordre juridique international et soutenir les institutions juridiques internationales ;
 - h. l'engagement politique et le soutien de tous les gouvernements à une paix négociée fondée sur une solution à deux États, en mettant fin à la violence, aux colonies illégales et à l'occupation, sur la base des résolutions 242 et 338 du Conseil de sécurité des Nations Unies ;
 - i. l'intensification des démarches d'organisation des travailleuses et travailleurs pour garantir le bon respect de leurs droits.
12. Le Congrès demande également à l'ITF ce qui suit :
- j. exhorter les gouvernements à condamner les attaques contre l'Office de secours et de travaux des Nations Unies pour les réfugiés de Palestine dans le Proche-Orient (UNRWA) et à renouveler et renforcer d'urgence son financement ;
 - k. encourager et pousser les gouvernements à cesser la vente, le transfert et le détournement d'armes, de munitions et d'autres équipements militaires dont l'utilisation pourrait entraîner de nouvelles violations du droit humanitaire international ainsi que des atteintes aux droits humains ;
 - l. continuer d'encourager les dons au Fonds de solidarité syndicale pour la Palestine de l'ITF et envisager de réorienter une partie des fonds à la reconstruction et au redressement de Gaza après la guerre ;
 - m. faire campagne pour la reconstruction et le redressement rapides et efficaces de Gaza, avec la reconstruction ou la réhabilitation des infrastructures détruites, réaffirmer l'importance de la Recommandation 205 de l'OIT sur l'emploi et le travail décent pour la paix et la résilience adoptée en 2017 pour permettre le redressement et renforcer la résilience, et activer l'emploi décent à Gaza, notamment en redéveloppant l'économie locale pour mener des projets propices à la démocratie, aux droits humains et à la paix ;
 - n. faire campagne pour que l'État de Palestine devienne un membre à part entière de l'Organisation internationale du travail (OIT) ;
 - o. Encourager les affiliés à agir au niveau national pour contribuer à la mise en œuvre de cette Résolution.
13. Le Congrès réitère également les revendications contenues dans la déclaration des Syndicats mondiaux du 11 juillet 2023 :
- Exiger que l'ONU intervienne pour protéger la vie du peuple de Palestine et d'Israël, y compris par l'utilisation de forces de maintien de la paix ;
 - Appeler le mouvement syndical mondial, sous la direction des Syndicats mondiaux, à envisager et à poursuivre toutes les options possibles pour cibler et faire pression sur les entreprises, les employeurs et les investisseurs qui sont impliqués dans, ou qui facilitent l'expansion et la poursuite des colonies israéliennes illégales dans les territoires occupés.
- Nous exprimons notre solidarité et notre soutien aux enfants, aux femmes, aux personnes âgées, à tous les civils et travailleuses et travailleurs touchés par la violence en Palestine et en Israël, ainsi qu'à tous les membres de nos affiliés affectés par ce conflit.



A03 : CRISE DANS L'EST DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO (RDC)

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Grandement préoccupé par la poursuite des offensives de groupes armés, dont le M23, et la présence de forces armées étrangères dans l'Est de la RDC, qui ne fait qu'exacerber la crise humanitaire, avec 2,5 millions de personnes déplacées, des milliers de morts, des viols barbares de filles et de femmes, et un risque de propagation à tous les pays de la région des « Grands Lacs » ;
02. Déplorant le pillage à grande échelle des minerais et des ressources naturelles de la RDC par des groupes armés à la botte des pays voisins et des multinationales ;
03. Constatant avec amertume les graves atteintes aux droits humains et du travail, notamment dans les transports, et les difficultés d'acheminement des personnes et des marchandises dans des régions stratégiques d'Afrique centrale ; le naufrage d'un bateau à Goma le 3 octobre, qui a fait plus de 125 morts, en est la triste illustration ;
04. Se référant aux alertes urgentes des affiliés de l'ITF en RDC, à la Déclaration d'Abidjan adoptée par la dernière Conférence régionale africaine et à l'appel lancé au Secrétaire général de l'ITF par l'affilié britannique RMT ;
05. Demande à l'ITF ce qui suit :
 - a. Exiger le respect de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de la RDC et le retrait inconditionnel des forces armées étrangères ;
 - b. Plaider pour que les institutions régionales et sous-régionales mettent tout en œuvre pour que cessent sur-le-champ les agissements des groupes armés et pour que soient rétablies rapidement la paix et la libre circulation des marchandises et des personnes ;
 - c. Plaider en faveur de la protection des populations civiles, en particulier des travailleuses et travailleurs des transports, de leurs proches et de leurs communautés ;
 - d. Exhorter la communauté internationale à apporter une aide humanitaire massive aux populations déplacées et vulnérables, notamment les femmes et les filles ;
 - e. Engager le Secrétaire général et les affiliés de l'ITF à poursuivre leurs activités de plaidoyer et de pressions en faveur des droits des travailleuses et travailleurs des transports, de la paix et de la justice en Afrique, et en particulier dans l'Est de la RDC.



A04 : YÉMEN

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Reconnaissant que :

- a. En juin 2024, quatre aéronefs de Yemenia Airways ont été saisis à l'aéroport international de Sanaa par le gouvernement de Sanaa.
- b. Ces dernières semaines, le Yémen a également subi des bombardements suite à l'escalade du conflit dans la région.
- c. Cette situation s'ajoute à des années de conflit et de guerre dans le pays, qui ont été source de souffrances pour les travailleuses et travailleurs des transports, leurs familles et leurs communautés.

02. Demande à l'ITF ce qui suit :

- a. Continuer à faire pression sur la communauté internationale pour que toutes les parties au conflit trouvent une solution et mettent fin à la guerre injuste qui affecte les travailleuses et travailleurs et la population du Yémen.
- b. Poursuivre les pressions exercées par le biais des organisations internationales afin de dissocier le secteur des transports yéménite du fléau que représentent les guerres et les conflits et rouvrir tous les aéroports et les ports à des fins humanitaires.
- c. Soutenir les appels au gouvernement de Sanaa à remettre en service les aéronefs de Yemenia Airways à l'aéroport international de Sanaa, et à débloquer les fonds de la compagnie détenus dans les banques de Sanaa pour que la compagnie puisse continuer à exercer ses activités, car elle est le seul transporteur national à opérer à travers tous les aéroports de la République du Yémen.



A05 : CRISE DANS LES PAYS DU SAHEL

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Exprimant sa profonde amertume face aux nombreux massacres perpétrés par des groupes armés terroristes dans les pays du Sahel (Mali, Niger et Burkina Faso), dont le dernier en date, le 24 août, a fait près de 400 morts civiles à Barsalogo, dans le centre-nord du Burkina Faso ;
02. S'inquiétant grandement de l'insécurité massive et endémique au Sahel, en particulier au Burkina Faso, au Mali et au Niger, et de la grave crise humanitaire qui en résulte ;
03. S'inquiétant également de la très sérieuse probabilité que cette crise se propage à tous les autres pays d'Afrique de l'Ouest en raison de la présence et de la multiplication de groupes armés, de mouvements séparatistes et criminels, et de passeurs et trafiquants en tous genres ;
04. Ayant conscience des graves conséquences des activités de groupes criminels opérant dans les pays du Sahel, se livrant notamment à la traite d'êtres humains et au trafic de drogue et de marchandises, et menaçant la paix, la sécurité et la stabilité dans tous les pays d'Afrique de l'Ouest ;
05. S'inquiétant grandement du recul du respect des droits humains et du travail, les autorités priorisant la lutte contre l'insécurité ;
06. Exprimant son profond écœurement face aux attaques subies par les travailleuses et travailleurs des transports qui risquent leur vie en assurant l'approvisionnement des populations et la circulation des personnes ;
07. Mesurant le risque de perturbation des institutions sous-régionales (CEDEAO et UEMOA) et d'anéantissement de tous les efforts d'intégration déployés depuis près de 50 ans ;
08. Suite à l'appel des affiliés de l'ITF au Burkina Faso, au Mali et au Niger et à la Déclaration d'Abidjan adoptée par la dernière Conférence régionale africaine ;
09. Demande à l'ITF ce qui suit :
 - a. Exprimer tout son soutien et toute sa solidarité aux populations et aux travailleuses et travailleurs des transports des pays du Sahel, en particulier au Burkina Faso, au Mali et au Niger ;
 - b. Condamner fermement les actes barbares et odieux perpétrés par des groupes criminels, séparatistes et terroristes ;
 - c. Faire pression sur les gouvernements du Burkina Faso, du Mali et du Niger pour qu'ils renforcent les mesures de sécurité et de protection des travailleuses et travailleurs des transports dans l'accomplissement de leur travail quotidien ;
 - d. Faire pression sur la communauté internationale et les institutions régionales et sous-régionales pour qu'elles apportent un soutien sans faille aux travailleuses et travailleurs et à la lutte contre les groupes criminels, séparatistes et terroristes.



A06 : LE DROIT À LA PAIX ET À LA SÉCURITÉ DE TOUT ÊTRE HUMAIN ET DE TOUS LES PEUPLES EST UNE OBLIGATION FONDAMENTALE DES ÉTATS ET DES INSTITUTIONS INTERGOUVERNEMENTALES

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

Notre constat :

01. La paix n'est pas seulement l'absence de guerre mais le principe de rapports humains fondés sur la libre coopération de tous pour le bien commun. Une paix durable est une condition préalable à l'exercice de tous les droits et devoirs de l'être humain. Ce sont toujours les travailleurs, quelles que soient leurs origines, qui sont les premières victimes des guerres et des situations de pauvreté qu'elles engendrent.
02. La misère, le désespoir, le chômage et la détresse alimentent les conflits. Les éradiquer est une des conditions de paix.

Nos valeurs :

03. Le mouvement syndical a donc un rôle à jouer, une contribution spécifique à apporter, dans la recherche de la paix. La justice sociale est un élément constitutif de la recherche et du maintien de la paix.
04. Nous nous opposons à une quelconque logique belliqueuse ; les efforts doivent porter sur le maintien durable de la paix. La prévention durable des conflits nécessite de s'investir dans les cultures de la paix et de disposer d'institutions et de structures dédiées à la résolution non violente des conflits.

05. Nous condamnons toute occupation des territoires en violation du droit international. L'occupation militaire des territoires constitue la pire des violences. Ces injustices portent atteinte gravement à la paix dans le monde.
06. Nous réitérons notre opposition à toutes formes de violence, d'où qu'elles viennent, et aux punitions collectives à l'encontre des populations civiles. L'ITF réaffirme son engagement pour un monde exempt d'armes de destruction massive et prône le désarmement, notamment l'élimination des armes nucléaires.
07. En outre, si rien ne peut remplacer la légitimité démocratique des citoyens à garantir la paix et la justice et le rôle du dialogue dans la résolution des conflits, on ne saurait oublier l'importance du droit international et le rôle primordial des Nations Unies (ONU) dans la prévention des conflits.
08. Face à une menace contre la paix, à une rupture de la paix ou à un acte d'agression, l'action collective du Conseil de sécurité des Nations Unies, par le biais des pouvoirs qui lui sont conférés en vertu du chapitre VII de la Charte des Nations Unies, doit prévaloir sur toute intervention unilatérale.

Nos préoccupations :

09. En tant qu'organisation syndicale, nous sommes préoccupés par la situation des travailleurs et de leurs familles dans les pays en guerre, de même que nous sommes très inquiets de voir que le droit international est bafoué et que les conflits armés continuent de réduire des populations à la misère, alimentent la haine entre les peuples et la montée des fanatismes.
10. Les armes et les munitions ne doivent plus être considérées comme des marchandises comme les autres par les États. L'absence de réel contrôle démocratique sur leur transfert et commercialisation est un facteur de déstabilisation important qui favorise les nombreux conflits qui ensanglantent la planète.
11. De nombreux textes, traités et conventions, existent. Il est primordial d'exiger leur application effective et le respect des juridictions internationales.
12. Nous demandons à l'ITF ce qui suit :
 - Faire campagne pour une réforme profonde du système de l'ONU, y compris une réforme du Conseil de sécurité qui mettrait en œuvre la répartition géographique équitable prévue dans la Charte des Nations Unies, ainsi que l'abolition du droit de veto effectif des membres permanents.
 - Mobiliser l'opinion publique et intégrer les campagnes et actions sur le processus de désarmement, la promotion de la culture du dialogue et de la paix.
13. Le travail sur le dialogue doit être mené dans notre organisation car nous estimons que c'est dans le dialogue et le débat que les forces favorables à la paix peuvent progresser. Il s'agit donc de s'efforcer toujours de travailler à renforcer le camp de la paix et favoriser les rapprochements et relations avec les autres organisations de travailleurs mais également de la société civile dans son ensemble.
14. Dans ce contexte, nous appelons à développer des actions les plus unitaires possibles à tous les niveaux en mettant à profit et en contribuant au succès de :
 - a. la Journée internationale de la paix, le 21 septembre ;
 - b. la Journée internationale des Nations Unies pour l'élimination totale des armes nucléaires, le 26 septembre ;
 - c. la Journée internationale de la non-violence, le 2 octobre ;
 - d. la Journée mondiale de la science au service de la paix et du développement des Nations Unies, le 10 novembre.



A07 : TOLÉRANCE ZÉRO POUR L'EXTRÊME DROITE

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. La Fédération internationale des ouvriers du transport vit la solidarité.
02. Nous nous opposons fermement à toutes les formes de haine et de rejet de l'autre, et nous nous inquiétons de la montée de l'extrême droite et du populisme de droite partout dans le monde.
03. Les valeurs et objectifs de ces mouvements sont incompatibles avec les valeurs et objectifs de nos syndicats.
04. Le fascisme n'a jamais vraiment disparu, mais a pendant longtemps été relégué aux confins des sociétés démocratiques. Il était, à juste titre, marginalisé. Mais nous assistons aujourd'hui à son retour en force, et à son internationalisation, exacerbée par la diffusion d'un discours d'extrême droite sur les réseaux sociaux. Les médias traditionnels offrent une large tribune aux chefs de file de l'extrême droite radicale. De plus en plus souvent, le monde politique se fait l'artisan d'idées et politiques d'extrême droite. Les gouvernements, avec ou sans la participation de l'extrême droite, prennent des mesures inspirées par celle-ci (renvois sommaires de migrants (*push-backs*), construction de murs aux frontières ...). L'extrême droite est de retour et semble « banalisée ».
05. Décomplexées, les organisations d'extrême droite et populistes de droite s'invitent aujourd'hui encore plus ouvertement dans le débat public via les réseaux sociaux et les médias traditionnels. Leur arrogance et leur agressivité vont crescendo et attisent la haine et la violence par leurs discours incendiaires qui ébranlent la démocratie. L'assaut est donné sur notre État-providence et ses valeurs démocratiques.
06. De leur côté, les syndicats sont souvent ciblés voire littéralement attaqués par l'extrême droite, qui leur est hostile et incarne tout le contraire de ce qu'ils défendent. Le modèle social glorifié par l'extrême droite est celui de l'individualisme, de l'exclusion et de l'application du principe « notre peuple d'abord ».
07. Les syndicats de l'ITF sont attachés aux principes de l'État de droit démocratique et social et rejettent les aspirations totalitaires, fascistes et extrémistes. Ils prônent des valeurs de cohésion, de diversité, de respect et de considération.
08. L'ITF est étroitement solidaire des collectifs de la société civile, des initiatives démocratiques et des groupes de défense des droits humains qui font barrage à la haine et à l'exclusion et défendent les principes démocratiques et l'État de droit à travers le monde.
09. Les syndicats doivent être en première ligne face aux offensives antidémocratiques de la droite. Il convient de condamner et de combattre le populisme de droite et l'extrême droite avec la plus grande fermeté. L'ITF et tous ses membres doivent être le fer de lance de cette croisade.

-
10. Le Congrès appelle donc l'ITF et ses organisations affiliées à formuler une politique vigoureuse contre l'extrême droite :
- S'opposer publiquement et sans réserve à toute forme de populisme de droite, d'extrémisme de droite ou de fascisme.
 - Mettre en place un programme d'action pour mener la lutte contre l'extrême droite en tant que syndicats, pour identifier les différentes formes de l'extrême droite, et le coordonner au niveau international. Encourager les échanges entre les affiliés concernant les meilleures pratiques de lutte contre l'extrême droite.
 - Préparer ou commander des outils pédagogiques, dont une stratégie en ligne, pour sensibiliser les membres des syndicats aux dangers du fascisme et les mobiliser dans la lutte contre celui-ci. Augmenter les échanges entre les jeunes de nos affiliés pour renforcer la cohésion internationale. Nous voulons faire tomber les masques et percer à jour le populisme « social » auquel recourt l'extrême droite pour tromper l'opinion publique et la rallier à sa cause.
 - Appuyer et développer un argumentaire social, inclusif et porteur d'espoir se positionnant comme l'alternative à la démagogie d'extrême droite articulée autour de la peur et du rejet de l'autre, mais aussi de la désinformation.



A08 : ESWATINI

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Attendu que le 46^e Congrès de l'ITF, qui a rassemblé à Marrakech, au Maroc, du 13 au 19 octobre 2024, plus de 2 000 délégués représentant les syndicats de 18,5 millions de travailleuses et travailleurs, a traité de l'Eswatini.
02. Attendu que le Congrès a pris acte de la détérioration de la situation des droits humains et syndicaux en Eswatini, avec des cas alarmants de violences d'État et d'exécutions extrajudiciaires préoccupant grandement l'ITF. Il y a exactement 21 mois, un remarquable avocat spécialisé dans les droits syndicaux, Thulani Rudolf Maseko, a été assassiné à son domicile, semble-t-il par les forces de l'État. L'opinion publique avait réclamé haut et fort une enquête indépendante et des sanctions pour les instigateurs de ce crime haineux. Un appel qui n'a pas été entendu par les autorités.
03. Attendu que les offensives incessantes du gouvernement contre les droits humains et syndicaux ont valu à l'Eswatini de rester dans les « dix pires pays au monde pour les travailleuses et travailleurs » de l'indice CSI des droits dans le monde il y a deux ans. Sans compter qu'en 2021, des manifestations pour la démocratie se sont soldées par 40 morts et de nombreux blessés par balle, ainsi que des centaines d'incarcérations. Le régime a aussi incarcéré et condamné deux députés à une peine combinée de 68 ans de prison. L'un d'eux a fui le pays et est toujours en exil, pour avoir simplement soutenu les appels à la démocratie.
04. Alors que les travailleurs des transports continuaient de faire valoir des revendications progressistes d'amélioration des droits du travail, de justice sociale et de démocratisation du pays, le gouvernement a réagi par une tentative d'assassinat du Secrétaire général du SWATCAWU, Sticks Nkambule, toujours en exil à ce jour. Ceci a récemment conduit la 112^e Conférence de l'OIT à demander au gouvernement de prendre des mesures drastiques pour faire respecter les droits humains et syndicaux, notamment en abandonnant les charges montées de toutes pièces à l'encontre de Sticks Nkambule. Mais en septembre 2024, le gouvernement a signifié à l'OIT de façon lapidaire qu'il refusait catégoriquement de se plier à ces recommandations.
05. Sachant que les manifestations et les partis politiques sont toujours interdits au Swaziland. La répression de l'activisme politique remonte au 12 avril 1973, quand le roi s'est arrogé tous les pouvoirs judiciaires, exécutifs et législatifs.
06. Par ailleurs, au vu de la dégradation récente de la situation, l'Union européenne et les États-Unis ont adopté des résolutions spécifiques envisageant entre autres de revoir ou de réduire les soutiens financiers à l'Eswatini et d'appliquer des sanctions ciblées à l'encontre de certains de ses hauts fonctionnaires.

07. Le 46^e Congrès de l'ITF prend donc les décisions suivantes à l'unanimité :
- a. L'ITF continuera de faire preuve d'une solidarité inébranlable envers le SWATCAWU, son affilié issu de la classe ouvrière opprimée vivant sous la dictature depuis 1973, soit 51 ans d'autoritarisme à ce jour.
 - b. L'ITF apportera tout le soutien technique et de résilience dont a besoin le SWATCAWU pour mener des programmes propices à la pleine jouissance de tous les droits protégés par l'OIT ainsi que par la Déclaration universelle des droits de l'homme de 1948.
 - c. Le Congrès appellera les affiliés de l'ITF à faire pression sur leurs gouvernements et sur la communauté internationale pour qu'il soit intimé à l'Eswatini de se conformer pleinement à l'avis rendu en 2024 par la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations concernant la mise en œuvre de la Convention 87.
 - d. L'ITF continuera d'apporter tout le soutien nécessaire à un fonctionnement efficace du SWATCAWU, à la protection de ses dirigeants et à la lutte pour le retour en toute sécurité de son secrétaire général en exil, Sticks Nkambule.
 - e. L'ITF, aux côtés des Fédérations syndicales internationales (FSI), défendra la cause des travailleurs opprimés d'Eswatini au niveau mondial, dans le but d'isoler le régime répressif du pays et d'appliquer des sanctions ciblées contre les hauts fonctionnaires directement ou indirectement responsables des atteintes aux droits humains et syndicaux.
 - f. L'ITF apportera tout le soutien et la solidarité nécessaires pour que le peuple opprimé d'Eswatini puisse vivre en démocratie et exercer ses droits humains et syndicaux.



A09 : COUPE DU MONDE DE LA FIFA 2026 ET 2030

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Reconnaît l'importance du respect des droits humains, en ce compris les droits fondamentaux du travail, dans le sport et les compétitions internationales, conformément aux principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme et aux principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales.
02. Reconnaît le rôle essentiel joué par les travailleuses et travailleurs des transports dans la planification et l'organisation des compétitions internationales, notamment sur le plan logistique, opérationnel et touristique, avec les déplacements des supporters, mais aussi de la santé et de la sécurité des sportifs et du public.
03. Prend note des initiatives menées par la Confédération syndicale internationale (CSI), le Conseil des Syndicats mondiaux (CGU) et la Sport & Rights Alliance (SRA) pour promouvoir les droits de tous les acteurs du milieu sportif, dont les travailleuses et travailleurs.
04. Prend note de la revendication de l'ITF concernant les droits des travailleuses et travailleurs des transports dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029.
05. Reconnaît l'importance de la Convention 190 de l'OIT sur la violence et le harcèlement dans le monde du travail, ainsi que l'augmentation des risques de violence et de harcèlement à l'encontre des femmes, des jeunes, de la communauté LGBT et des autres travailleuses et travailleurs lors des compétitions internationales et de la hausse d'activités qui les accompagne tant dans les transports publics, les voyages aériens et les services touristiques, que pour l'approvisionnement et les opérations logistiques.
06. Reconnaît l'importance des droits aux installations sanitaires pour les effectifs des transports, en particulier lors de compétitions internationales les obligeant à travailler sur des sites inhabituels, éloignés et/ou très mobiles, et sous forte pression.
07. Reconnaît que le phénomène de la traite des êtres humains prend de l'ampleur dans le secteur des transports, et qu'aussi bien les personnels que les voyageurs sont concernés, en particulier avant et pendant les compétitions internationales. Celui-ci revêt de multiples dimensions :
 - a. Les transports sont un lieu de recrutement – les hubs de transport sont souvent ciblés par les trafiquants pour recruter des personnes vulnérables et des jeunes à des fins de travail forcé.
 - b. Les transports sont un vecteur de traite – les réseaux de transport déréglementés et peu contrôlés sont exploités par les trafiquants pour déplacer les victimes d'un endroit à un autre.
 - c. Les travailleuses et travailleurs des transports sont des cibles – les activités de transport mobiles et déréglementées (par exemple, les transports maritimes et le fret routier) ont de plus en plus recours à de la main-d'œuvre exploitée et victime de la traite des êtres humains.
 - d. Les violations des droits du travail doivent alerter – celles que constatent les syndicats sont souvent le signe d'une potentielle traite et de violations des droits humains.
 - e. Les travailleuses et les jeunes (effectifs et voyageurs) sont les premières cibles de la traite dans les hubs de transport et les chaînes d'approvisionnement.
08. Prend note des atteintes aux droits humains, dont les droits du travail, des travailleuses et travailleurs des transports et d'autres secteurs lors de la Coupe du monde de la FIFA au Qatar en 2022.

09. Note que la Coupe du monde 2026 sera organisée conjointement par seize villes de trois pays d'Amérique du Nord : le Canada, le Mexique et les États-Unis. Selon la candidature commune de ces trois pays, ce grand rendez-vous sportif pourrait générer 14 milliards de dollars de recettes et un bénéfice de 11 milliards de dollars pour la FIFA.
10. Note que la Coupe du monde de la FIFA 2030 sera organisée conjointement par le Maroc, le Portugal et l'Espagne.
11. Note qu'accueillir la Coupe du monde 2026 pourrait générer plus de 5 milliards de dollars en retombées économiques à court terme, incluant environ 4 000 emplois et plus d'un milliard de dollars de revenus supplémentaires pour les travailleuses et travailleurs d'Amérique du Nord (Boston Consulting Group, 2018).
12. Note que la FIFA s'est engagée à réduire son empreinte carbone de 50 % d'ici 2030 et à atteindre l'objectif zéro émission nette d'ici 2050, conformément à l'Accord de Paris de 2015.
13. Appelle la FIFA, les gouvernements, les employeurs, les investisseurs, les multinationales clientes et les autres acteurs à prendre les mesures suivantes lors de la planification et de l'organisation de la Coupe du monde de la FIFA en 2026 et en 2030, en ce compris dans les chaînes d'approvisionnement :
- Promouvoir et respecter les droits humains, dont la liberté d'association et de négociation collective, ainsi que les accords sectoriels et syndicaux applicables ;
 - Prioriser des transports publics abordables et sûrs et investir dans ceux-ci, pour créer des emplois décents et entraîner des impacts positifs durables pour les travailleuses et travailleurs et les populations locales, afin que la FIFA réduise ses émissions de 50 % d'ici 2030 conformément à l'Accord de Paris ;
 - Respecter les principes de l'ITF relatifs aux chaînes d'approvisionnement, et faire en sorte que l'ensemble des employé(e)s directs et indirects des transports, en ce compris la sous-traitance et les formes atypiques d'emploi, bénéficient de normes équivalentes ;
- d. Coopérer avec les syndicats et leur fournir des ressources pour qu'ils dispensent des formations sur la santé et la sécurité au travail, notamment sur la violence et le harcèlement, la sécurité des trajets domicile-travail et le respect de la Charte de l'ITF pour le droit des travailleuses et travailleurs des transports à l'assainissement ;
- e. Coopérer avec l'ITF et ses affiliés pour mener à bien le devoir de diligence en matière de droits humains (DDDH) pour que ceux-ci soient respectés tout au long de la chaîne d'approvisionnement ;
- f. Reconnaître le rôle que jouent les travailleuses et travailleurs des transports et les syndicats formés à la détection des signes de traite des êtres humains et leur donner les moyens d'agir en leur qualité d'intervenants de première ligne.
14. Demande à l'ITF ce qui suit :
- Collaborer avec la CSI, le CGU et la Sport & Rights Alliance pour mener une campagne coordonnée en faveur du respect des droits humains, dont les droits du travail, lors de la Coupe du monde de la FIFA 2026 et 2030 ;
 - Soutenir l'élaboration d'un protocole visant à prévenir et à enrayer la traite des personnels des transports et des voyageurs ;
 - Établir une communication régulière et un réseau de solidarité par le biais des Comités nationaux de coordination de l'ITF au Canada, au Mexique et aux États-Unis pour soutenir les campagnes et les négociations des affiliés dans les transports publics, les aéroports et les autres hubs.
 - Établir une communication régulière et un réseau de solidarité avec les affiliés du Maroc, du Portugal et d'Espagne pour soutenir les campagnes et les négociations des affiliés dans les transports publics, les aéroports et les autres hubs.



A10 : RENFORCER LES SYNDICATS DES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS EN EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Reconnaisant que :

- Sur décision du Comité exécutif de l'ITF en novembre 2019, l'ITF et l'ETF ont lancé un grand projet commun d'organisation syndicale dans les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) pour remédier au recul des adhésions que connaît la région depuis le début des années 2000.
- Ce projet a permis d'obtenir des résultats concrets en termes de renforcement des stratégies d'organisation et de poids politique des affiliés au niveau international, ce qui a contribué à améliorer significativement leur engagement actif au sein de l'ETF et de l'ITF.
- Ce projet commun a également donné lieu à la création de nouveaux syndicats dans les sections de l'aviation, des gens de mer, des dockers, de la navigation intérieure, des cheminots et des transports routiers.
- Dans le même temps, le projet a pu identifier quelques obstacles à l'organisation syndicale, dont les systèmes de financement des syndicats, ainsi qu'à une participation plus active au sein de l'ETF et de l'ITF, dont la barrière de la langue et le manque de sensibilisation à l'importance de la solidarité et de l'action à l'échelle de l'Union européenne.

- De nombreuses multinationales présentes dans les PECO ont leur siège dans des pays caractérisés par de solides mécanismes de participation des travailleuses et travailleurs et un taux de syndicalisation élevé.
- Après les élections européennes de juin 2024, le glissement à droite du Parlement européen compliquera plus encore la situation des travailleuses et travailleurs des transports et de leurs syndicats, en exacerbant les problèmes liés à la mobilité des effectifs.

02. Demande à l'ITF ce qui suit :

- Réaffirmer l'engagement à poursuivre la collaboration avec l'ETF sur le renforcement syndical, l'organisation et la négociation collective dans les PECO, telle que décidée par le Comité exécutif en novembre 2019 et reconfirmée par le Congrès de l'ETF à Budapest en mai 2022.
- Confier la tâche au Secrétariat de l'ITF et de l'ETF de préparer une proposition concrète pour la deuxième phase du projet, en ce compris les aspects financiers.
- Demander à l'ensemble des Sections et Comités de l'ITF et de l'ETF d'accorder une attention particulière aux enjeux spécifiques aux PECO.
- Soutenir l'organisation syndicale et le renforcement des capacités des syndicats de la région des PECO, dont les négociations collectives des affiliés sur les nouvelles technologies, la santé et la sécurité, et les questions de transition juste.

-
- Rappeler que cette démarche d'organisation devrait être rattachée à d'autres activités de l'ITF/ETF, en particulier celles sur les comités d'entreprise européens, les réseaux d'entreprises et le devoir de diligence en matière de droits humains, ainsi que le renforcement de la participation des femmes et des jeunes au sein des syndicats.
 - Mobiliser les affiliés des PECO pour qu'ils participent activement aux travaux de l'ITF et de l'ETF, notamment s'agissant du dialogue social sectoriel européen.



A11 : LA SÉCURITÉ SOCIALE, UN DROIT HUMAIN POUR L'ENSEMBLE DES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Reconnaît que les niveaux de protection sociale demeurent inacceptablement bas à travers le monde, même 76 ans après la Déclaration universelle des droits de l'homme de 1948, qui garantit pourtant le droit à la sécurité sociale. Selon le Rapport mondial de l'OIT sur la protection sociale 2020-2022, plus de 4 milliards de personnes restent totalement dépourvues de couverture sociale.
02. Note que même si les systèmes de sécurité sociale sont propres à chaque pays et varient selon les cadres nationaux, économiques et politiques, le besoin de sécurité sociale transcende néanmoins les frontières et les contextes. Il s'agit de la protection que la société assure aux personnes et aux foyers pour ouvrir l'accès aux soins de santé et garantir la sécurité des revenus, notamment en cas d'âge avancé, de chômage, de maladie, d'invalidité, d'accident du travail, de maternité ou de disparition du soutien de famille. Des situations dans lesquelles toutes les personnes qui travaillent se retrouvent un jour ou l'autre, souvent sans s'y attendre.
03. Note que, selon l'OIT, le VIH/sida et la pandémie de Covid-19 ont creusé l'écart entre les pays à revenu élevé et les pays à revenu faible en matière de protection sociale et que, compte tenu des vulnérabilités croissantes induites par le changement climatique ou des catastrophes naturelles comme les séismes ou les tsunamis, dont les populations défavorisées sont les premières victimes, celle-ci constitue un complément essentiel des politiques vertes et autres politiques actives du marché du travail visant à concrétiser une transition juste.
04. Reconnaît l'écart particulier qui caractérise les travailleuses et travailleurs des transports de l'économie informelle et des formes atypiques d'emploi, ainsi que la modernisation des systèmes de protection sociale qui s'impose pour le combler et pour s'orienter vers un avenir du travail fondé sur la justice sociale et économique.
05. Note néanmoins que les diverses conventions de l'OIT relatives à la protection sociale demeurent pertinentes, et appuie une approche fondée sur les droits, réitérée dans la Recommandation (n° 202) sur les socles de protection sociale, 2012, qui peut protéger les populations de crises futures et donner aux travailleuses et travailleurs et aux entreprises la sécurité nécessaire pour aborder avec confiance et espoir les multiples transitions qui les attendent.
06. Réaffirme que la protection sociale est essentielle dans la lutte contre la pauvreté et les inégalités, car elle garantit l'inclusion et le droit à une vie digne.
07. Demande à l'ITF ce qui suit :
 - Aider les affiliés de tous les secteurs, et l'ensemble des travailleuses et travailleurs des transports, que leur emploi soit formel, informel ou atypique, en n'oubliant pas les contextes de relations d'emploi déguisées et des petits boulots des plateformes, dans le secteur public ou privé, à réclamer des systèmes de sécurité sociale exhaustifs et non discriminatoires englobant, au minimum, l'accès aux soins de santé essentiels et une sécurité élémentaire de revenu pour toutes et tous, dont les personnes âgées, migrantes et de tous genres, indépendamment des cadres nationaux, économiques et politiques ;

- Participer aux campagnes syndicales internationales visant à mettre en place des socles de protection sociale – des ensembles de garanties élémentaires de sécurité sociale définis à l'échelle nationale qui assurent une protection visant à prévenir ou à réduire la pauvreté, la vulnérabilité et l'exclusion sociale – dans le cadre de stratégies de rehaussement progressif des niveaux de couverture sociale pour le plus grand nombre possible de travailleuses et travailleurs des transports ;
- Soutenir les affiliés dans leur campagne pour la ratification et la mise en œuvre effective par leurs gouvernements des Conventions de l'OIT sur la protection sociale existantes et à jour, notamment : la Convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952 ; la Convention (n° 121) sur les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, 1964 ; la Convention (n° 128) concernant les prestations d'invalidité, de vieillesse et de survivants, 1967 ; la Convention (n° 130) concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969 ; la Convention (n° 168) sur la promotion de l'emploi et la protection contre le chômage, 1988 ; la Convention (n° 183) sur la protection de la maternité, 2000, et les Recommandations qui s'y rapportent ; en incluant la Convention (n° 157) sur la conservation des droits en matière de sécurité sociale, 1982, la Convention (n° 97) sur les travailleurs migrants (révisée), 1949, et la Convention (n° 143) sur les travailleurs migrants (dispositions complémentaires), 1975, relatives à la protection sociale des travailleuses et travailleurs migrants ;
- Plaider en faveur d'une protection sociale complète auprès des institutions internationales pertinentes au sein desquelles l'ITF représente les travailleuses et travailleurs des transports, dont l'OIT et d'autres agences des Nations Unies, ainsi que dans les relations avec les employeurs à travers le monde ;
- Engager un dialogue stratégique avec les institutions financières internationales (IFI) – dont les objectifs déclarés sont de promouvoir le développement économique durable et de réduire la pauvreté dans les pays à revenu faible et intermédiaire – et les encourager à intégrer des exigences de protection sociale complète dans leurs « normes » et leurs conventions de prêt avec les gouvernements emprunteurs ;
- Collaborer avec d'autres FSI pour renforcer l'organisation et les campagnes sur l'accès à une sécurité sociale complète pour l'ensemble des travailleuses et travailleurs ;
- Mener des activités de plaidoyer et de coopération au niveau international en vue de la création d'un fonds de protection sociale universelle destiné à apporter une aide partielle aux systèmes de protection sociale des pays à revenu faible et intermédiaire et à garantir des socles de protection sociale aux nations les plus pauvres ;
- Organiser une journée mondiale d'action appelant à une vie digne pour l'ensemble des travailleuses et travailleurs des transports, au moyen du filet de sécurité garanti par une couverture sociale complète incluant des socles de protection.



A12 : POUR NOTRE MÉMOIRE COLLECTIVE

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Note que l'ITF a été fondée en 1896 et est riche de 128 ans d'histoire. Au cours du dernier siècle, le syndicalisme international a connu des bouleversements, dont deux guerres mondiales. L'histoire de notre organisation nous oblige donc à rassembler et conserver nos archives communes, car « celui qui ne connaît pas son histoire est condamné à la revivre » !
02. Note qu'en 1996, des recherches avaient été effectuées pour les 100 ans de l'ITF. De brefs rappels historiques sont mentionnés dans certains documents, mais sans pour autant offrir de réelles analyses de spécialistes. Dans un contexte mondial de plus en plus chaotique, il est essentiel de comprendre l'histoire des travailleurs des transports, leurs divergences à certaines périodes clés, à l'échelle mondiale comme nationale. Il semble indispensable d'analyser les décisions passées à la lumière de l'actualité : apprendre de notre passé, c'est mieux appréhender l'avenir !
03. Reconnaît que nous ne partons pas de rien : l'ITF dispose déjà d'archives à l'université de Warwick et nos affiliés possèdent des instituts d'histoire sociale, des archives et des publications.
04. Nous demandons à l'ITF ce qui suit :
 - Envisager des ressources financières supplémentaires pour créer un Département « histoire sociale » qui pourrait mener un travail de collecte et de conservation d'archives en vue d'analyser et de mettre en lumière notre histoire sociale sous forme de dossiers ou documents thématiques qui pourraient être publiés de façon périodique. Cela nécessitera l'embauche d'archivistes, une collaboration avec l'université de Warwick et la création de partenariats avec des associations et des universitaires, comme l'Institut international d'Histoire sociale à Amsterdam et son réseau IALHI : International Association of Labour History Institution (@IALHI).
 - Examiner la possibilité d'obtenir une accréditation qui validerait nos publications en tant que partie prenante de l'histoire mondiale des ouvriers du transport.
05. Ce défi honorera notre organisation.



A13 : INTENSIFIER L'ORGANISATION DES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS ET INFORMELS DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Constate que, partout dans le monde, les travailleuses et travailleurs des transports routiers endurent des formes d'emploi informelles et précaires et se voient refuser l'accès à l'assurance maladie, à la sécurité sociale, à l'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles, et autres assurances sociales, sans bénéficier qui plus est de la protection du droit du travail. Dans les pays en développement, ces phénomènes ne sont pas que le fait de certaines entreprises et chaînes d'approvisionnement, mais bien du secteur tout entier. Ils sont profondément ancrés dans la structure même des transports routiers et de leur marché du travail, les effectifs étant pour la plupart informels et non organisés en syndicats.
02. Note que la situation est particulièrement critique pour les routiers migrants et transfrontaliers qui travaillent pendant de longues périodes dans des pays différents de celui dont ils ont la nationalité et/ou où ils sont employés. Les routiers des corridors transfrontaliers s'exposent à la violence et au harcèlement, aux extorsions, à l'exploitation et à la discrimination, qui s'accompagnent d'une rémunération basse et aléatoire, voire inexistante, et de conditions de travail et de vie insoutenables. Par ailleurs, ils n'ont que rarement accès à une représentation syndicale ou à d'autres formes de soutien.
03. Souligne que la solution commence par l'organisation des travailleuses et travailleurs en syndicats pour construire et exercer un pouvoir collectif et renforcer la solidarité transfrontalière.
04. Note que, dans certaines régions, l'ITF et ses affiliés ont progressé en matière de solidarité transfrontalière et d'organisation et de protection des routiers transfrontaliers, migrants et informels. Par exemple :
 - a. En janvier 2023, le Syndicat des chauffeurs de camions-citernes du Népal, affilié à NETWON, et le syndicat indien TEU Bihar Tanker Chalak Upchak ont signé un protocole d'accord les engageant à soutenir les routiers transfrontaliers de leurs deux pays en cas d'accident, d'hospitalisation, de harcèlement policier, d'extorsion et de problèmes liés à l'utilisation des aires de stationnement et de repos, ainsi qu'à créer une structure de coopération et de mise en application.
 - b. Depuis la signature de ce protocole d'accord en 2023, les syndicats du Népal et d'Inde centrale font preuve d'une solidarité transfrontalière et protègent les droits des routiers transfrontaliers. Cette collaboration syndicale a permis de venir en aide à 35 routiers, et plus de 136 nouveaux membres ont rejoint les rangs des affiliés de l'ITF dans la région.

-
05. Reconnaît qu'il est nécessaire d'intensifier ces efforts et d'appliquer les enseignements de cette expérience dans d'autres régions.
06. Demande à l'ITF ce qui suit :
- a. Organiser des réunions mondiales et régionales de syndicats organisant des travailleuses et travailleurs transfrontaliers, migrants et informels dans les transports routiers dans une optique de partage d'expériences et de meilleures pratiques, ainsi que d'enseignements quant aux stratégies fructueuses que l'ITF devrait mettre en œuvre pour les représenter.
 - b. Proposer des formations et renforcements des capacités aux syndicats qui organisent activement des travailleuses et travailleurs transfrontaliers, migrants et informels dans les transports routiers.
 - c. Collaborer avec ces syndicats pour décrocher des conventions collectives, une couverture sociale et améliorer le cadre juridique et réglementaire général applicable à ces travailleuses et travailleurs, en s'inspirant des Principes directeurs de l'OIT sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports, des taux de rémunération garants de la sécurité et du devoir de diligence en matière de droits humains.
 - d. Renforcer et développer les clauses du protocole d'accord sur la solidarité transfrontalière.
 - e. Mettre au point une carte administrative temporaire pour les routiers transfrontaliers afin de réduire le harcèlement policier.



A14 : L'AVENIR DES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DE L'AVIATION EST EN DANGER

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

Note que :

01. Les charges pénales retenues contre Pablo Biró, Secrétaire général de l'APLA, le syndicat argentin des pilotes de ligne affilié à l'ITF, constituent une tentative d'intimidation pour briser les syndicats de l'aviation en Argentine.
02. Le décret présidentiel par lequel les autorités tentent de rendre le droit de grève des personnels aériens illégal va maintenant être soumis au Parlement argentin et constitue une grave menace pour les droits des travailleuses et travailleurs de l'aviation.
03. Ceci s'inscrit dans le contexte suivant :
 - a. Les protestations des syndicats contre le refus d'augmentation des salaires face à la flambée de l'inflation.
 - b. Les tentatives de privatisation des compagnies nationales Aerolíneas Argentinas et Intercargo, la privatisation possible de l'Entreprise argentine de navigation aérienne, et les projets de fusion de l'autorité aéronautique.
 - c. Les tentatives de déréglementation concertées, par le biais d'accords de ciel ouvert qui mettront en péril les normes d'emploi et les droits du travail dans le secteur aérien argentin.
04. Tout cela s'inscrit dans le cadre d'une offensive générale contre les syndicats dans le pays. Le gouvernement tente également d'introduire des lois sur les services essentiels qui restreindront le droit à l'action syndicale des travailleurs des transports.
05. Le Congrès de l'ITF constitue la plus grande concentration internationale de syndicats des transports, et attire donc l'attention de millions de travailleuses et travailleurs aux quatre coins du monde. Aujourd'hui, les gouvernements de droite prennent l'ascendant dans de nombreux pays et affichent ouvertement leur hostilité aux syndicats et aux droits.

Reconnaissant que :

06. Les offensives des autorités, proclamées anarcho-libertaires, contre les syndicats de l'aéronautique, amènent l'Argentine à des niveaux socio-économiques inquiétants. Plus de 54 % de la population vit dans la pauvreté, qui s'exacerbe de jour en jour.
07. Les affiliés de l'ITF ont commencé à réclamer des ajustements salariaux, car il existe un écart de plus de 80 % entre les salaires et la réalité économique. Le gouvernement profite de leurs manifestations pour distiller sa propagande et semer le chaos afin de stigmatiser les syndicats et leurs dirigeants. Il tente de les discréditer auprès de l'opinion publique. Quand l'opinion les aura désavoués, le gouvernement aura les coudées franches pour s'en prendre au droit de manifestation et aux libertés syndicales.
08. C'est la stratégie de la privatisation : réduire les budgets pour faire en sorte que les services fonctionnent mal, générer ainsi le mécontentement des usagers, et s'en servir comme excuse pour basculer les services vers le privé.
09. Les syndicats ne toléreront pas de nouvelles privatisations préjudiciables aux travailleuses et travailleurs et au pays. Les syndicats des transports en Argentine se sont engagés à lutter contre les atteintes aux droits de leurs membres en formant une coalition appelée « Mesa del Transporte ».

10. Les dirigeants nationaux, tels qu'Edgardo Llano de l'APA, Pablo Biro de l'APLA et Juan Pablo Brey de l'AAA, sont clairement la cible de persécutions et de manœuvres de harcèlement de la part du gouvernement. Sous de faux prétextes, celui-ci cherche à faire rentrer les travailleuses et travailleurs dans le rang et à les museler. La justice a invalidé toutes ces accusations contre les dirigeants syndicaux, aucune n'a été retenue.
11. Mais les mensonges et calomnies ne cessent pas pour autant. L'objectif est clairement de discipliner et de faire taire les voix de la protestation. La situation s'est encore dégradée le mois dernier, avec la propagande incessante contre les travailleuses et travailleurs et leurs organisations.
12. S'appuyant sur la politique de « ciel ouvert », le gouvernement justifie que les deux plus grandes compagnies aériennes commerciales argentines, Aerolíneas Argentinas et Intercargo, entreprises publiques pourtant économiquement rentables pour l'État, soient privatisées, sous couvert d'économie de marché. Il en va de même de l'éventuelle privatisation des services de l'Entreprise argentine de navigation aérienne (EANA), alors que la sécurité opérationnelle est de la responsabilité de l'État, de même que la souveraineté et la défense de notre espace aérien.
13. Si ce gouvernement d'extrême droite et libéral parvient à briser les syndicats aéronautiques argentins, ceci constituera un précédent qui incitera à en finir avec les syndicats, pas seulement en Argentine et en Amérique latine, mais dans le monde entier.
14. Demande à l'ITF ce qui suit :
 - a. Coordonner des actions de solidarité mondiale avec les syndicats aéronautiques argentins pour les aider à se défendre contre les offensives qu'ils subissent.
 - b. Organiser et soutenir, par tous les moyens, depuis la Section de l'aviation de l'ITF, des stratégies de lutte contre ce nouveau scénario de politiques libérales persécutant et stigmatisant les syndicats aériens partout dans le monde.
 - c. Assurer la coordination des syndicats confrontés ou ayant été confrontés à la privatisation de leurs compagnies aériennes publiques et/ou à des politiques de ciel ouvert, pour renforcer les campagnes nationales et mondiales contre ces tendances.



A15 : DE MEILLEURES RÉGLEMENTATIONS MONDIALES POUR LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DE L'AVIATION CIVILE

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Les politiques néolibérales et la déréglementation entraînent une spirale infernale aux répercussions dommageables pour la qualité de l'emploi et l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée des personnels de cabine. Les compagnies aériennes ont développé des modèles d'entreprise s'appuyant sur de nouvelles formes d'emploi et de nouveaux modes opérationnels, et les compagnies à bas prix sont tout particulièrement celles qui tirent les normes vers le bas. Alors qu'auparavant, la concurrence se faisait sur le prix des billets, elle se joue aujourd'hui sur les conditions de travail et de rémunération. Il en résulte une détérioration de la qualité de vie et de travail pour les personnels de l'aviation civile.
02. La dégradation des conditions de travail et de vie entraîne des risques pour la sécurité. Quand le travail précaire devient la norme, qui oserait dénoncer des problèmes de sécurité et d'environnement de travail, au risque de se voir licencier ? Lors d'une enquête menée par Kollega, le journal du syndicat Unionen, 40 % des équipages de cabine ont déclaré ne pas oser signaler les manquements en matière de sécurité par crainte d'être considérés comme gênants par l'employeur et, en fin de compte, de perdre leur emploi.
03. Il est prouvé qu'une lourde charge de travail, la précarité et l'insécurité d'emploi ainsi que des changements organisationnels fréquents conduisent à une inadéquation des signalements et apprentissages, à une mauvaise communication, à un faible engagement en matière de sécurité, à des ressources insuffisantes pour assurer un travail sûr, et à des défaillances des contrôles systématiques.
04. Ces facteurs de risque élevé sont plus fréquents chez les transporteurs à bas prix, dont les équipages de cabine sont souvent employés via un intermédiaire comme une agence de placement. Compte tenu de l'extrême complexité de certaines de ces modalités, il s'avère parfois difficile pour ces équipages de cabine de savoir qui est leur employeur réel, ce qui exacerbe les risques. Certains transporteurs recourent aussi à des modalités d'emploi précaire pour éluder leurs obligations fiscales et sociales, là où leurs concurrents ne s'y soustraient pas.
05. Il est grand temps de mettre fin à ces pratiques qui mettent en péril la santé et la sécurité non seulement des équipages de cabine, mais aussi des voyageurs. L'absence de réglementation, l'exclusion des personnels de l'aviation du champ d'application de nombreuses normes internationales du travail et l'insuffisance des contrôles se traduisent par de nombreux risques pour la santé et la sécurité, et par de la violence et du harcèlement.
06. Unionen appelle la Section de l'aviation civile de l'ITF et le Congrès de l'ITF à promouvoir des conditions de concurrence équitables et de travail décent en :
 - Renforçant et élargissant l'utilisation des tactiques de solidarité ainsi que les mécanismes mondiaux, régionaux, multilatéraux et nationaux, pour obliger les entreprises et les pays à respecter

pleinement le droit à la liberté d'association et à la négociation collective dans le secteur de l'aviation civile.

- Formulant des propositions concrètes visant à mieux réglementer le secteur de l'aviation civile et à garantir des conditions de travail décentes durant la prochaine période inter-congrès.
- Développant un mécanisme tripartite de collaboration permanent avec les organisations internationales telles que l'OIT, l'OACI et l'ITF, afin de renforcer notre influence auprès des gouvernements et de favoriser des changements législatifs en faveur des droits des travailleurs. Cette coopération permettra d'avancer plus efficacement nos revendications et d'obtenir des engagements concrets en matière de travail décent et de régulation du secteur. S'appuyant sur les conclusions de la réunion technique de l'OIT relative au relèvement économique vert, durable et inclusif du secteur de l'aviation civile, qui s'est tenue en avril 2023, pour établir les bases de cette collaboration tripartite continue.



A16 : PRISE EN COMPTE DES ASPECTS SOCIAUX ET DU TRAVAIL DANS LE PROGRAMME DE L'OACI SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Attendu que :

- a. La Nouvelle donne pour l'aviation, approuvée par la Conférence de la Section de l'aviation civile de l'ITF à Montréal en 2023, indique : « la pandémie a exacerbé les inégalités économiques, et les travailleuses et travailleurs de l'aviation étaient en première ligne... » et « les pressions sur les coûts visant à maintenir la compétitivité des compagnies aériennes ont des conséquences pour les pilotes et les équipages de cabine... dans un environnement de plus en plus mondialisé ». C'est précisément sur ces plans que l'ITF, en collaboration avec l'Organisation internationale du Travail (OIT), joue un rôle fondamental dans la protection des conditions de travail partout dans le monde.
- b. Il est espéré que l'accord conclu en 2022 entre l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'OIT abordera les diverses dimensions liées au travail dans le secteur aérien. La Réunion technique 2023 de l'OIT a proposé des actions en faveur de l'avenir de l'emploi dans celui-ci.
- c. L'ITF et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) participent depuis plus de dix ans au Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) de l'OACI, et réussissent à faire comprendre que les protections des travailleuses et

travailleurs doivent faire partie intégrante de toute proposition de libéralisation de la réglementation. Depuis avril 2024 et sa tentative infructueuse de faire adopter une convention multilatérale de libéralisation de la propriété des compagnies aériennes ne contenant aucune clause sur la concurrence loyale, le travail et les dimensions sociales, l'ATRP se tourne maintenant vers des clauses optionnelles que les pays pourraient inclure dans leurs différents accords bilatéraux sur les services aériens. Il reste cependant à déterminer si les aspects sociaux, de concurrence loyale et du travail seront inclus dans ces clauses.

- d. Il est essentiel que l'ITF poursuive ses travaux auprès de l'ATRP, en étroite coordination avec l'IFALPA, pour que les questions qui concernent les travailleuses et travailleurs soient prises en compte dans le projet final.
- e. L'OACI débat également d'un autre projet ayant des répercussions sur le plan social et du travail : la supervision coopérative des activités transfrontières (COCBO), qui faciliterait l'affrètement d'avions de très courte durée en autorisant les régulateurs de sécurité à se déléguer très rapidement la supervision au fil des contrats de location. La proposition pourrait également autoriser « l'interopérabilité des équipages », ce qui signifierait que les pilotes et les équipages de cabine changeraient d'employeur quand l'avion passe de main en main dans le cadre de ces contrats de location de très courte durée. Mais à l'heure actuelle, cette proposition fait totalement abstraction des aspects économiques, politiques, sociaux

et du travail susceptibles d'impacter directement la sécurité. L'IFALPA a attiré l'attention sur ces points dans le cadre du projet COCBO.

- f. Au-delà de l'ATRP et du COCBO, l'ITF renforce son influence au sein du Groupe d'experts des opérations de gestion du trafic aérien (ATMOPS) de l'OACI. Pour appuyer cette démarche, l'ITF a ouvert un bureau à Montréal, juste à côté du siège de l'OACI. Celui-ci joue un rôle essentiel dans l'influence de l'ITF à l'OACI, facilitée par la contribution de nombreux affiliés qui nous envoient des ressources et spécialistes pour soutenir nos pressions auprès des groupes de travail et groupes d'experts de l'OACI et lors de ses assemblées.

02. Demande à l'ITF ce qui suit :

- a. Continuer d'appeler à ce que les initiatives de l'OACI relatives au développement économique du transport aérien prennent dûment en considération les répercussions et dimensions sociales et du travail, et prévoient d'inclure des clauses à ce sujet s'il y a lieu ;
- b. Continuer de préparer une stratégie visant à alerter tous les effectifs de l'aviation face à ces initiatives de développement économique du transport aérien, et continuer de coordonner nos pressions avec la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne, avec le soutien d'affiliés communs à nos deux organisations ;

- c. Accroître les ressources permettant à l'ITF de se faire entendre à l'OACI, pour en faire un espace de développement collectif d'un avenir socialement durable pour l'aviation et ses travailleuses et travailleurs ;
- d. Poursuivre la coordination avec l'IFALPA et d'autres associations professionnelles internationales, au sein du groupe ATMOPS de l'OACI et à d'autres échelons de cette organisation ;
- e. Conserver le bureau de l'ITF à Montréal près de l'OACI pour continuer d'asseoir la présence de nos affiliés et de renforcer la voix des travailleuses et travailleurs de l'aviation ;
- f. Décider en outre que l'ITF utilisera toutes les ressources qui s'imposent pour appeler les gouvernements du monde entier à reconnaître et inclure des dispositions relatives aux dimensions sociales et du travail s'il y a lieu.



A17 : SOUTIEN AUX TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS EN UKRAINE

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Salue le soutien considérable et l'aide humanitaire rapide apportés par l'ITF et ses affiliés aux effectifs et syndicats des transports en Ukraine dès les premiers jours de l'invasion russe.
02. Dénonce les agissements de la Russie, qui entraînent la destruction d'infrastructures civiles et de transport, dont des ports maritimes et fluviaux, des dépôts ferroviaires, des gares, des voies ferrées et des trains de voyageurs.
03. Reconnaît que la démolition de sites industriels et d'infrastructures urbaines disperse des polluants mortels, met en danger la santé publique et provoque une catastrophe environnementale et un écocide.
04. A conscience des circonstances difficiles, risquées et souvent totalement imprévisibles dans lesquelles doivent travailler les dockers, les employés des ports, les cheminots et les autres effectifs des transports ukrainiens.
05. Reconnaît le rôle clé des gens de mer ukrainiens dans le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales, des dockers ukrainiens dans la manutention des marchandises, et des cheminots et autres effectifs des transports dans l'acheminement de céréales indispensables à la prévention de la famine, aux opérations humanitaires du Programme alimentaire mondial et au soutien de l'économie nationale.
06. Déploie les nombreux décès de travailleuses et travailleurs des transports victimes de cette horrible guerre, et rend hommage à leurs proches, à leurs communautés et à leurs syndicats.
07. Soutient les efforts déployés par les travailleuses et travailleurs ukrainiens pour maintenir la stabilité et le bon fonctionnement de leurs infrastructures de transport.
08. S'inquiète du faible nombre de travailleurs des infrastructures critiques qui sont exemptés de mobilisation militaire.
09. Demande à l'ITF ce qui suit :
 - Formuler une stratégie globale de soutien et de protection des travailleuses et travailleurs des transports en Ukraine, prévoyant de :
 - Faciliter une autre mission ITF de haut niveau en Ukraine au cours de la prochaine période inter-Congrès, et encourager d'autres affiliés à conduire des missions d'enquête pour évaluer la situation dans ce pays ;
 - Donner la priorité à l'Ukraine en tant que pays pilote pour le programme de conseils sur les compétences mené dans le cadre de la Transition juste dans le secteur maritime, pour promouvoir la formation et l'accès à l'emploi dans celui-ci ;
 - Formuler des recommandations pratiques et réfléchir, avec le soutien et l'engagement de l'OIT, à des pistes de renforcement de la protection et de l'aide aux travailleuses et travailleurs des transports en Ukraine ;

- Prendre contact avec les Secrétariats des MoU de Paris et de la mer Noire pour réfléchir à des possibilités de coopération permettant de garantir des contrôles du bon respect des droits contractuels des gens de mer et de la sécurité des navires, pour obtenir un état des lieux de la situation du transport maritime et des gens de mer dans la région ;
- Maintenir le Fonds de solidarité ITF-ETF financé par l'ITF et ses affiliés pour renforcer le mouvement syndical ukrainien des transports et aider ses membres par des initiatives et projets humanitaires et éducatifs, à l'heure actuelle et une fois la guerre terminée.
- Demander au gouvernement ukrainien de reconnaître que les gens de mer et les cheminots sont des travailleurs essentiels, et prendre des mesures pour assurer une protection supplémentaire :
 - des droits du travail des gens de mer ukrainiens, notamment par la mise en œuvre de procédures transparentes pour le passage des frontières et la facilitation de l'obtention à distance des justificatifs, des pièces d'identité et des passeports par le biais de services en ligne, afin de ne pas interrompre le fonctionnement de la chaîne du transport maritime international.
 - des droits du travail des cheminots ukrainiens, notamment par la mise en œuvre de protections et d'incitants supplémentaires lorsque leurs fonctions les exposent à des risques accrus.



A18 : FLOTTE STRATÉGIQUE AUSTRALIENNE

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Rappelle les conséquences du recours croissant aux navires battant pavillon de complaisance (FOC) pour le transport maritime australien et l'économie du pays, avec notamment une précarisation du marché du travail mais aussi des compétences et perspectives de formation de nos jeunes gens de mer.
02. Salue l'engagement moral et financier du gouvernement australien à créer une flotte stratégique pour promouvoir le développement d'une flotte nationale de navires capables de répondre aux besoins des chaînes d'approvisionnement nationales avec une stabilité à long terme. En outre, la flotte stratégique australienne peut être réquisitionnée en cas de catastrophe naturelle, de conflit ou d'autres situations de crise.
03. Note que le ministre des infrastructures et des transports s'est engagé à ce que les premiers navires pilotes de cette flotte stratégique soient mis en service durant l'année civile 2024, avec un objectif de 12 dans les prochaines années.
04. Reconnaît que cette livraison de 12 navires constituera le plus grand coup de pouce au cabotage australien de ces 40 dernières années, et doublera la taille de la flotte côtière battant pavillon australien.
05. Affirme que ce programme représente une première étape importante sur le chemin de la viabilité des navires dont les équipages et le pavillon sont australiens, ce qui renforcera la résilience des chaînes d'approvisionnement du pays et rebattra les cartes de la concurrence avec les navires et opérateurs FOC.
06. Appelle donc l'ITF à aider et à conseiller l'Australian Institute of Marine and Power Engineers (AIMPE), l'Australian Maritime Officers Union (AMOU) et le Maritime Union of Australia (MUA) dans leurs relations avec le gouvernement australien s'agissant de mettre pleinement en œuvre les recommandations du groupe de travail sur la flotte stratégique et d'œuvrer à la réussite du programme pilote en faisant le nécessaire sur le plan législatif. Il s'agirait de :
 - Comblent les lacunes de la loi de 2012 sur la navigation côtière (Redynamiser le transport maritime australien) et la loi de 1981 sur l'immatriculation des navires, qui favorisent l'utilisation de licences temporaires au détriment des navires dont les équipages et le pavillon sont australiens.
 - Législations et réglementations connexes, dont la loi de 2012 sur la navigation, la loi de 1901 sur les douanes, la loi de 2003 sur la sécurité des transports maritimes et des installations offshore, la loi de 2015 sur le contrôle des frontières australiennes, le visa des équipages maritimes et la réglementation de 2009 sur le travail équitable.
 - Renforcer les incitations fiscales en faveur du transport maritime.
 - Imposer une taxe pour financer la flotte stratégique et la formation.
 - Soutien en matière de compétences et de formation pour développer des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer, conformément à la Règle 2.8 de la MLC, 2006. Ces programmes de formation devraient être mis au point dans un cadre de collaboration tripartite pour élaborer des plans de recrutement et de rétention propices à une carrière en mer pour les groupes sous-représentés actuellement dans le secteur maritime comme les femmes et les jeunes.

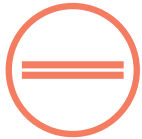


A19 : DROITS SYNDICAUX DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE AU PAKISTAN

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Des droits pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Le Railway Workers' Union (Open Line), Pakistan, affilié à l'ITF, mène des activités syndicales pour protéger les droits des travailleuses et travailleurs malgré l'interdiction illégale imposée depuis 1993 par le gouvernement pakistanais. Celle-ci est non seulement contraire à l'Article 17 de la Constitution de la République islamique du Pakistan, qui prévoit la liberté d'association et de syndicat, mais s'inscrit aussi en violation flagrante des conventions fondamentales 87 et 98 de l'OIT (ratifiées par le gouvernement pakistanais), qui prévoient également la liberté d'association, d'organisation et de négociation collective.
02. Dans sa lignée militante, notre syndicat a organisé une manifestation pacifique devant les dépôts de la gare de Karachi le 30 septembre 2024. Les manifestants arboraient des slogans sur les services publics, réclamant eau courante, gaz et électricité dans les logements qui leur sont attribués par la société ferroviaire à proximité du lieu de travail. Ils réclamaient en outre le versement de leurs salaires et allocations de retraite non perçus, ainsi que sur la fin des suppressions d'emploi sous couvert d'externalisation, de précarisation et de sous-traitance.
03. Le surintendant divisionnaire de Karachi est allé à la rencontre des manifestants et leur a intimé l'ordre de cesser la manifestation et de quitter les lieux. Il a menacé la direction du syndicat de graves conséquences si la manifestation n'était pas annulée. Le président, le directeur général et le surintendant divisionnaire ont quitté les lieux sans écouter nos revendications. Le lendemain, une circulaire du surintendant divisionnaire de Karachi interdisait aux principaux dirigeants du syndicat tout accès aux locaux ferroviaires, dont l'infirmerie, et trois syndicalistes ont été mutés pour semer la peur chez les effectifs et les dissuader de se syndiquer.
04. Résolution :
 - a. Note avec une grande inquiétude l'acte anticonstitutionnel et illégal des autorités ferroviaires pakistanaises interdisant les activités syndicales dans les locaux des chemins de fer.
 - b. Note également que les autorités ferroviaires ne respectent ni la Constitution nationale ni les Conventions fondamentales 87 et 98 de l'OIT ratifiées par le Pakistan.
 - c. Condamne les autorités ferroviaires pour leurs agissements illégaux contre les droits humains et syndicaux dans les chemins de fer pakistanais.
 - d. Condamne également les manquements des autorités ferroviaires pakistanaises en matière d'alimentation en eau, gaz et électricité.
 - e. Condamne les autorités ferroviaires pour les retenues sur les salaires mensuels et les allocations de retraite.
 - f. Condamne également la répression à l'égard des dirigeants syndicaux mutés dans des régions éloignées de leur foyer.

-
- g. Condamne la réduction des effectifs sous couvert de précarisation, d'externalisation et de sous-traitance de divers services, avec des répercussions sur l'emploi et sur la vigueur du syndicat.
 - h. Demande au gouvernement pakistanais d'intervenir et d'ordonner aux autorités ferroviaires de retirer la circulaire illégale interdisant l'accès des locaux aux dirigeants syndicaux.
 - i. Demande au gouvernement pakistanais de lever l'interdiction des activités syndicales sur la ligne Open Line.
 - j. Demande à l'ITF d'organiser des actions de solidarité, notamment écrire au Président et au Premier ministre du Pakistan pour les prier d'enjoindre les autorités ferroviaires à mettre fin à leurs agissements illégaux et antidémocratiques contre l'affilié de l'ITF.



B01 : L'ÉGALITÉ POUR LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **L'égalité pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

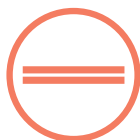
01. Prend note des engagements contenus dans les résolutions adoptées par le 44^e Congrès de l'ITF en 2018 visant à organiser les travailleuses et travailleurs des transports informels (Résolution 1) ; à promouvoir les politiques syndicales sur les LGBT+ (Résolution 5) ; et à protéger les droits des jeunes gens de mer et dockers (Résolution 20).
02. Prend acte des engagements souscrits par :
 - a. la Conférence régionale de l'Asie-Pacifique en octobre 2022 en vue de promouvoir la sécurité et l'égalité des sexes sur le lieu de travail (Résolution d'urgence n° 2) ;
 - b. le Comité exécutif, en octobre 2022, en vue de reconnaître et d'éliminer les obstacles à la participation et au leadership des femmes au sein de ses structures et de celles de ses affiliés, en plus de ceux auxquels se heurtent les femmes des transports sur leur lieu de travail (Comité des travailleuses des transports au Comité exécutif) ;
 - c. la Conférence des transports urbains en mars 2023 en vue de promouvoir l'égalité des LGBT+ dans le secteur des transports publics à l'échelle mondiale (Résolution 5) ; et de promouvoir l'inclusion et les droits des femmes sur les lieux de travail des transports publics par la mise en œuvre de principes sur l'égalité des sexes dans tous les projets et activités Nos transports publics ;
 - d. la Conférence de la Section des transports routiers, en mars 2023, en vue d'utiliser la stratégie « Employeurs économiques » pour accroître l'inclusion des femmes dans les secteurs du transport routier et des entrepôts ;
 - e. la Conférence de la Section des cheminots en mars 2023 en vue d'œuvrer à l'amélioration des conditions d'égalité pour les personnes handicapées sur les lieux de travail des chemins de fer partout dans le monde (Résolution 2) ; de promouvoir le travail décent, la formation et la représentation des jeunes ; et de mettre en œuvre un plan d'action de l'ITF visant à promouvoir l'égalité des sexes dans le secteur ferroviaire dans le cadre de la campagne en faveur de chemins de fer sûrs et durables ;
 - f. la Conférence de la Section des transports routiers, la Conférence des transports urbains, la Conférence de la Section des cheminots en mars 2023, en vue de promouvoir la campagne « Get Me Home Safely » (« Rentrer chez soi en toute sécurité ») au niveau mondial pour accroître la sécurité des personnes sur les trajets domicile-travail (Résolution 4) ;
 - g. la Conférence des services touristiques en avril 2023, en vue de développer des programmes et campagnes visant à améliorer les droits et aller vers davantage d'égalité pour les travailleuses et travailleurs LGBT+ (Résolution 4) ;
 - h. la Conférence de la Section des cheminots en mars 2023 en vue d'œuvrer à l'égalité pour les personnes handicapées sur les lieux de travail des chemins de fer partout dans le monde (Résolution 2) ; de collaborer avec des groupes de militants défendant les droits des personnes handicapées, des associations de retraités et d'autres collectifs de voyageurs pour dénoncer les réductions de personnel et les fermetures de guichets ;
 - i. la Conférence régionale d'Amérique latine et des Caraïbes en août 2023, en vue d'élaborer des programmes et campagnes visant à améliorer les droits et aller vers

- davantage d'égalité pour les travailleuses et travailleurs LGBT+ (Résolution 5) ; de donner la priorité au programme « Be More than a Bystander » (« Soyez plus qu'un simple spectateur ») et de former des Responsables des questions d'égalité au sein des affiliés et de nos alliés (Résolution 11) ;
- j la Conférence de la Section des gens de mer en décembre 2023, en vue de renforcer le soutien aux LGBT+ dans le secteur maritime ; de collaborer avec d'autres FSI à une réponse commune aux problèmes que rencontrent les personnes LGBT+ au travail ; et d'améliorer la représentation LGBT+ dans les structures de gouvernance de l'ITF (Résolution 5).
03. Prend note des conclusions et des recommandations des Conférences régionales des femmes et des jeunes tenues en Asie-Pacifique en octobre 2022, dans le Monde arabe en février 2023, en Amérique latine et dans les Caraïbes en août 2023, et en Afrique en mars 2024.
04. Approuve les conclusions et les recommandations de la Conférence des travailleuses des transports de septembre 2023 et de la Conférence des jeunes travailleuses et travailleurs des transports d'octobre 2023.
05. Reconnaît que le pouvoir des syndicats dépend de leur capacité à représenter l'ensemble des travailleuses et travailleurs. La concurrence se nourrit des divisions, et engendre inégalité et nivellement par le bas des droits, des salaires et des conditions de travail. Nous devons mettre à profit la force de notre mouvement syndical uni pour lutter contre toutes les formes de racisme, de misogynie, de partialité ou de discrimination, qu'elles soient fondées sur le genre, la couleur de peau, l'âge, l'orientation sexuelle ou l'identité de genre, le handicap, le statut économique, l'opinion politique, la religion ou la croyance, le statut migratoire, et l'origine nationale, ethnique ou sociale, sur nos lieux de travail et dans la société en général. Nous tirons notre force de notre unité, de notre diversité et de notre solidarité.
06. Reconnaît que les femmes, les jeunes et les autres groupes minorisés sont particulièrement exposés aux problèmes de santé et de sécurité au travail et aux conséquences du changement climatique, de l'introduction des nouvelles technologies et des pressions sur les chaînes d'approvisionnement.
07. Prend note de l'engagement souscrit dans la [Déclaration du Centenaire de l'OIT](#) pour l'accès à un apprentissage efficace tout au long de la vie, et de la [Recommandation 208 de l'OIT sur les apprentissages de qualité \(2023\)](#), afin de soutenir la formation continue des travailleuses et travailleurs des transports..
08. S'engage à lutter contre toutes les formes d'inégalité, de discrimination et de stigmatisation dans la culture et les pratiques de notre secteur et de notre mouvement ; à dénoncer les injustices et à exiger des comptes des responsables, et à promouvoir les droits de l'ensemble des travailleuses et travailleurs des transports.
09. Reconnaît le rôle que joue l'ITF en matière de plaidoyer, grâce à sa diffusion de valeurs universelles et des meilleures pratiques parmi ses affiliés concernant les droits des travailleuses et travailleurs et les approches de l'égalité.
10. Appelle les gouvernements, les employeurs et les investisseurs à :
- Mettre en œuvre des politiques ciblant les causes profondes de la discrimination et garantissant le droit au travail rémunéré, à la sécurité, à la dignité, à l'égalité et au respect.
 - Ratifier et mettre en œuvre concrètement la [Convention 190 de l'OIT sur la violence et le harcèlement](#), ainsi que d'autres normes de santé et de sécurité au travail garantissant des protections spécifiques aux travailleuses des transports et aux groupes minorisés.
 - Coopérer avec l'ITF et ses affiliés pour mener des évaluations d'impact sur la main-d'œuvre et le genre dans leurs activités de transport et leurs chaînes d'approvisionnement.
 - Respecter les politiques d'égalité énoncées dans les normes sociales,

environnementales et de gouvernance (ESG) et les engagements en matière de responsabilité sociale des entreprises (RSE).

11. Demande à l'ITF ce qui suit :

- a. Soutenir la concrétisation de l'égalité à tous les niveaux, notamment pour les femmes et les jeunes travailleurs des transports, mais aussi pour les travailleuses et travailleurs des transports d'autres groupes sous-représentés, par la promotion d'une législation progressive en matière de droits à l'égalité, l'établissement de normes mondiales, l'organisation, les campagnes, la négociation collective, la prise de décision inclusive et démocratique, le leadership représentatif et la garantie d'une intégration significative des questions d'égalité dans les priorités de l'ITF et d'une représentation au sein des structures de gouvernance de l'ITF ;
- b. Aider les affiliés à promouvoir la participation des femmes et des jeunes aux activités de l'ITF ;
- c. Soutenir l'organisation syndicale et le renforcement des capacités par le biais du travail de l'équipe du Renforcement syndical de l'ITF, en mettant tout particulièrement l'accent sur l'organisation des jeunes et des femmes travaillant dans le secteur des transports ;
- d. Veiller à ce que les femmes, les jeunes et les effectifs des transports informels soient pleinement impliqués et au cœur des campagnes mondiales de l'ITF visant à influencer les politiques internationales – avec des mécanismes pour évaluer la mise en œuvre de ces principes ;
- e. Continuer de faire progresser de grandes initiatives telles que le programme d'intervenantes auprès des femmes, le programme « Be more than a bystander » (« Soyez plus qu'un simple spectateur ») et la garantie du respect mutuel dans toutes les activités de l'ITF ;
- f. Aider les affiliés à utiliser la Convention 111 de l'OIT sur la discrimination (emploi et profession) ;
- g. Continuer de prioriser la ratification et la mise en œuvre de la [Convention 190 de l'OIT sur la violence et le harcèlement](#) en soutenant les campagnes menées par les affiliés pour que celle-ci soit transposée dans les législations nationales et les normes régionales et en négociant l'intégration de formulations de la C190 dans les politiques et les conventions collectives au niveau mondial, sectoriel et du lieu de travail.



B02 : LUTTER CONTRE LA DISCRIMINATION ENVERS LES PERSONNES LGBT+ TRAVAILLANT DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **L'égalité pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Attendu que :

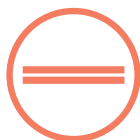
- Les personnes LGBT+ sont confrontées à l'exclusion, à la stigmatisation, à la discrimination, à la violence, au harcèlement, aux homicides, à la violence sexuelle, aux menaces et aux discours de haine. Elles se heurtent à la discrimination sur leur lieu de travail et dans les espaces publics, subissent des inégalités économiques et sociales, et sont marginalisées à bien des égards. Ceci s'explique par des lois, pratiques professionnelles et attitudes discriminatoires. La discrimination sur le lieu de travail va à l'encontre du travail décent et peut entraîner la pauvreté, compromettre le développement durable, saper la productivité et la compétitivité et faire le lit de l'instabilité politique.
- La Déclaration universelle des droits de l'homme (1948) reconnaît que la discrimination constitue une atteinte aux droits de l'homme ; la Convention n° 111 de l'OIT concernant la discrimination (emploi et profession) de 1958 (l'une des conventions fondamentales de l'OIT) protège explicitement contre la discrimination fondée sur le sexe en vertu de son Article 1.1(a) ; et la Convention 190 et la Recommandation 206 sur la violence et le harcèlement de 2019 reconnaissent les formes multiples et intersectionnelles de discrimination qui pèsent sur les travailleuses et travailleurs.
- La discrimination pèse très lourd en termes de coûts humains, sociaux et économiques. Améliorer la situation pour les personnes LGBT+ sera bénéfique à toute la société.
- Des études internationales ont confirmé les avantages de l'inclusion des LGBT+ au travail, qui contribue à ce que toutes les personnes se sentent valorisées, traitées équitablement et habilitées à contribuer aux bons résultats du lieu de travail.
- L'ITF a un rôle majeur à jouer dans la lutte contre la discrimination envers les personnes LGBT+, dans les syndicats, sur le lieu de travail et dans la société. Nous faisons bouger le monde et sommes dès lors les mieux placés pour bousculer les mentalités, les pratiques et les lois au profit d'un monde sans discrimination.

02. Demande à l'ITF ce qui suit :

- Créer un groupe consultatif sur les questions LGBT+ pour aider le Comité exécutif et le Secrétariat de l'ITF à construire l'égalité dans nos syndicats et sur nos lieux de travail.
- Continuer d'enquêter sur l'ampleur de la discrimination envers les personnes LGBT+ dans les transports, avec des recommandations de politiques et d'actions de l'ITF.
- Élaborer des programmes visant à obtenir une protection contre la discrimination professionnelle fondée sur l'orientation sexuelle et l'identité de genre.
- Encourager les syndicats à faire en sorte que les travailleuses et travailleurs LGBT+ puissent s'organiser et exercer leur droit à la liberté d'association, et à ce que les problématiques des LGBT+ soient prises en compte dans les conventions collectives,

les politiques sur le lieu de travail et d'autres instruments.

- Promouvoir l'inclusion des LGBT+ dans le monde des transports, ainsi que dans les structures décisionnelles des syndicats, y compris en négociant et en collaborant avec les employeurs.
- Collaborer avec l'OIT, les fédérations syndicales internationales et les ONG à l'élaboration et à la mise en œuvre de programmes, de cours et de formations visant à sensibiliser au statut des personnes LGBT+ travaillant dans le secteur des transports.



B03 : HANDICAP ET ÉGALITÉ DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS À L'ÉCHELLE MONDIALE

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **L'égalité pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Reconnaissant que :

- Partout dans le monde, les personnes handicapées participent et contribuent au monde du travail à tous les niveaux.
- La majeure partie des problèmes de santé physique et mentale, ainsi que de nombreux troubles de l'apprentissage, du comportement et du développement, ne sont pas visibles au premier coup d'œil ni immédiatement perceptibles pour autrui. Les troubles de la parole, du langage et de la vue, l'autisme, la dépression et les symptômes prolongés du Covid-19 ne sont que quelques exemples de handicaps invisibles.
- Chacun et chacune jouit du droit fondamental à l'égalité de traitement, quelles que soient ses (in)capacités. Pourtant, les personnes qui présentent un handicap (visible ou invisible) rencontrent régulièrement des obstacles au travail, dans tous les secteurs d'activité, dans toutes les régions du monde. Ces obstacles peuvent être physiques, mais se retrouvent aussi dans les attitudes, la communication et les relations sociales.
- Les syndicats sont dans une position de choix pour négocier des améliorations et s'attaquer aux obstacles qui se posent aux travailleuses et travailleurs handicapés, notamment : les obstacles physiques, comme l'absence de rampes d'accès ou de toilettes accessibles ; les préjugés selon lesquels les personnes handicapées ne peuvent effectuer certaines tâches ou occuper certaines fonctions ; les méthodes de communication inadaptées, par exemple en veillant à ce que les documents soient disponibles en gros caractères ou en braille ; et l'angle médical sous lequel est

généralement vu le handicap, en promouvant l'adoption d'un modèle social.

- Le modèle médical d'application dans la plupart des pays voit le handicap comme un trouble de santé à guérir ou à prévenir. Dans celui-ci, c'est la personne qui a un « problème », ce qui conduit à la stigmatisation, aux préjugés et à la discrimination. Dans le modèle social en revanche, c'est la société qui, par ses obstacles intrinsèques, handicape les personnes, et non leurs déficiences ou leurs différences. Le modèle social est celui qui peut se prévaloir des droits humains, et qui gagne en acceptation et en reconnaissance au niveau international.

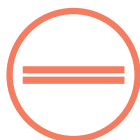
02. Reconnaît par ailleurs que :

- Lors de sa Conférence de 2023, la Section des cheminots de l'ITF a adopté une résolution appelant à l'égalité pour les travailleuses et travailleurs handicapés du secteur ferroviaire partout dans le monde, dans le cadre de la campagne pour des chemins de fer sûrs et durables ne laissant personne de côté.
- Les travaux entamés dans le secteur ferroviaire doivent être élargis à tous les secteurs de l'ITF, car on retrouve aussi des travailleuses et travailleurs handicapés dans l'aviation civile et les services touristiques ainsi que dans les transports routiers, urbains et maritimes.
- Malgré la diversité des fonctions occupées et des défis propres à chaque secteur, les objectifs généraux restent les mêmes. L'ITF, dans le cadre de son engagement en faveur de l'égalité dans tous les secteurs du transport, doit s'employer à cartographier et à cerner dans le détail les difficultés rencontrées par les travailleuses et travailleurs handicapés et veiller à ce que les améliorations qui s'imposent soient

mises en œuvre pour que les transports soient inclusifs et ouverts à toute personne souhaitant y travailler et s'y épanouir.

03. Demande à l'ITF ce qui suit :

- Élargir les travaux menés dans le secteur ferroviaire à toutes les sections de l'ITF, dans l'optique d'améliorer l'égalité pour les personnes handicapées dans les transports partout dans le monde, notamment en supprimant les freins à leur embauche, à leur maintien en poste et à leur évolution professionnelle.
 - Soutenir l'autodétermination et le leadership des travailleuses et travailleurs handicapés pour les décisions qui les concernent, tant dans les structures démocratiques de l'ITF et de ses affiliés que sur les lieux de travail du transport du monde entier.
 - Enquêter sur les conditions de travail et le quotidien des personnes handicapées dans le secteur des transports (y compris celles ayant un handicap « invisible ») pour parvenir à mieux cerner leurs problèmes au travail et les formes d'inégalité auxquelles elles se heurtent.
- Promouvoir le modèle social du handicap et l'intégrer de façon plus générale à l'action de l'ITF sur l'égalité.
 - Aider les affiliés à appeler les employeurs des transports et les gouvernements à adopter un modèle social en recueillant et en partageant les meilleures pratiques.
 - Appeler les multinationales dont les effectifs sont organisés par des affiliés de l'ITF à mener des évaluations vigoureuses en matière d'égalité et de diversité, en ce compris le handicap. Ces évaluations devraient être menées en partenariat avec les syndicats de tous les pays d'implantation et dans l'ensemble des réseaux de transport ferroviaire et des chaînes d'approvisionnement.



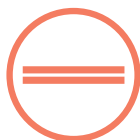
B04 : AUTONOMISER LES JEUNES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS AU SEIN DE L'ITF

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **L'égalité pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Attendu que le Congrès de l'ITF reconnaît qu'il est important d'accroître les adhésions des jeunes et de renforcer leur engagement dans le secteur des transports ;
02. Attendu que la Résolution 20, « Protection des droits des jeunes gens de mer et dockers », adoptée par le 44^e Congrès de l'ITF en 2018, décrit des mesures cruciales visant à préserver les droits et les intérêts des jeunes travailleuses et travailleurs des transports, qui s'appliquent à tous les secteurs des transports, et a permis d'accroître significativement les adhésions de jeunes ;
03. Attendu que le Comité exécutif reconnaît que les jeunes travailleuses et travailleurs des transports font partie intégrante de l'équipe de direction actuelle et future de l'ITF ;
04. Nous demandons à l'ITF ce qui suit :
 - a. Réaffirmer son engagement de promouvoir la participation et la représentation des jeunes travailleuses et travailleurs des transports dans les projets et activités de l'ITF et au sein des comités nationaux de coordination, et de proposer des perspectives aux postes décisionnels au-delà de ceux spécifiquement réservés à leur tranche d'âge.
 - b. Rappeler aux syndicats qu'il est nécessaire d'aider activement les jeunes dans leur quête de travail sûr et décent.
 - c. Souligner l'importance d'établir et de maintenir, dans un cadre régional, des structures de jeunes solides permettant de promouvoir et de protéger efficacement les droits des jeunes travailleuses et travailleurs des transports.
 - d. Appeler tous les affiliés de l'ITF à établir des structures de jeunes pour accroître leur engagement et leur mobilisation dans le secteur des transports. Appuyer les activités visant à renforcer la participation structurée des jeunes travailleuses et travailleurs des transports dans les syndicats affiliés.
 - e. S'engager à protéger l'ensemble des jeunes travailleuses et travailleurs de l'exploitation ou de la discrimination fondée sur le genre, la nationalité, la couleur de peau, l'âge, l'orientation sexuelle, le handicap ou les convictions religieuses.
 - f. Promouvoir l'emploi et accroître la visibilité des jeunes travailleuses des transports, car celles-ci, à cause des inégalités, sont plus vulnérables à la précarité, au chômage et à la pauvreté.
 - g. Coordonner les actions au niveau mondial plaidant en faveur de la suppression des stages non rémunérés et aux pratiques inéquitables dans le secteur des transports, et de réglementations plus strictes pour que tous les stagiaires bénéficient d'une rémunération équitable, d'un apprentissage constructif et de protections juridiques adéquates.
 - h. Continuer de recueillir des données sur les adhésions de jeunes en vue de faciliter la croissance et les liens d'un réseau mondial de jeunes travailleuses et travailleurs des transports.
 - i. Souligner l'importance cruciale d'aligner les priorités du siège de l'ITF sur les plans de travail régionaux pour mobiliser et aider efficacement les jeunes travailleuses et travailleurs des transports au niveau régional.
 - j. Appuyer les initiatives et possibilités d'amélioration des perspectives de formation et d'éducation des jeunes travailleuses et travailleurs des transports en coordination avec d'autres syndicats

mondiaux et avec l'Organisation internationale du travail (OIT), en vue de garantir une mise en œuvre efficace des normes de l'OIT et de ses matériels de formation. Promouvoir l'échange d'expériences et de connaissances en ce qui concerne la protection des droits humains et les spécificités législatives de différents pays s'agissant du transport et des questions syndicales.

- k. Reconnaître qu'il est important de soutenir les jeunes dans la période de transition qui suit leur sortie des comités de jeunes pour que leur expérience, leurs compétences et leur investissement dans la formation ne soient pas perdus. Ceci suppose notamment de leur proposer un mentorat continu, des perspectives de fonctions de direction et des pistes pour poursuivre leur engagement au sein de l'ITF et dans les activités syndicales.

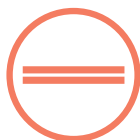


B05 : ALLER DE L'AVANT : LES FEMMES DE L'ITF, 25 ANS PLUS TARD

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **L'égalité pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Salue les réalisations accomplies depuis la création du Comité des travailleuses des transports il y a plus de 25 ans, lors du Congrès de New Delhi, en Inde, en 1998 – soit 102 ans après la création de l'ITF.
02. Prend note des mesures visant à améliorer le quotidien au travail des femmes des transports et à renforcer leur militantisme et leur leadership, qui se traduisent par une visibilité accrue et des résultats positifs, notamment :
 - les grandes campagnes de l'ITF, qui mobilisent des millions de travailleuses des transports, renforcent les droits partout dans le monde et transfigurent la vie professionnelle ;
 - les travaux sur la violence et le harcèlement, avec l'adoption de la Convention 190 de l'OIT en 2019, la mise en place du Programme d'intervenantes auprès des femmes de l'ITF et la dénonciation de l'impact de la violence domestique sur le lieu de travail ; sur la maternité et la grossesse ; sur l'accès à des installations sanitaires correctes pour l'ensemble des travailleuses et travailleurs des transports, avec notamment la Charte de l'ITF pour le droit à l'assainissement ; et sur le respect de la dignité humaine fondamentale, qui se trouve au cœur de la campagne visant à enrayer l'exclusion systémique des femmes d'un travail décent et sûr dans les transports ;
 - le militantisme et le leadership des travailleuses des transports à tous les niveaux, notamment au sein des comités nationaux de coordination et des comités des femmes régionaux et nationaux. Les voix des travailleuses des transports ont constitué une grande force de changement progressif, les femmes réussissant à s'imposer malgré les obstacles et bousculant les privilèges, au profit d'avancées significatives sur le plan de l'inclusivité ;
03. Reconnaît toutefois que nous devons protéger ces avancées et qu'il reste encore beaucoup de chemin à parcourir. Rien ne peut être considéré comme acquis. Les inégalités sont toujours bien présentes dans les transports, et les obstacles au militantisme et au leadership des femmes demeurent. Comme l'a déclaré avec détermination la Conférence des travailleuses des transports de l'ITF en 2023 : « les travailleuses des transports doivent être entendues et conviées à la table des décisions, que cela soit sur le lieu de travail, dans la négociation collective avec les employeurs et les gouvernements, et au sein des syndicats. Les femmes ont leur place dans les transports, dans les syndicats, dans la prise de décision, aux postes de direction. #ThisIsOurWorldToo »
04. Demande dès lors à l'ITF ce qui suit :
 - Continuer de soutenir et de promouvoir les avancées obtenues par le Comité et la Conférence des travailleuses des transports de l'ITF et le Département des femmes de l'ITF pour les 25 prochaines années et au-delà – pour affronter les nouveaux défis sur des bases solides.
 - S'attaquer à l'exclusion systémique des femmes au travail, dans la société au sens large, dans les transports au niveau mondial et régional, au sein de l'ITF à tous les niveaux et, fondamentalement, au sein de nos syndicats – en remettant en question

- le statu quo par le biais de campagnes et de négociations fondées sur des enquêtes et politiques assorties d'indicateurs de changement et d'une approche sexotransformatrice porteuse d'équité pour les femmes.
- Continuer de briser le silence et de dénoncer toutes les formes de sexisme et aider les affiliés à :
 - Imposer des formations sur l'égalité professionnelle femmes-hommes dans toutes les entreprises et dans nos syndicats.
 - Faire campagne pour que les entreprises nomment un(e) référent(e) spécialisé(e) possédant les compétences et les connaissances nécessaires en matière de lutte contre le harcèlement sexuel et les comportements sexistes, et veiller à ce que les représentants syndicaux, y compris les intervenantes auprès des femmes, bénéficient bien d'heures de décharge rémunérées pour prévenir et s'occuper des cas de harcèlement sexuel et de comportements sexistes.
 - Élaborer des stratégies pour contrer la généralisation de la misogynie sur les réseaux sociaux.
 - Contribuer au partage des meilleures pratiques sur la production de lignes directrices et de points de discussion que les représentant(e)s pourront utiliser pour lutter contre la misogynie au travail.
 - Donner la priorité à l'organisation et à la mobilisation des travailleuses des transports, et renforcer leur participation et leur leadership dans les processus décisionnels au sein des entreprises et des syndicats aux niveaux local, régional, mondial et sectoriel.
 - Nous devons toutes et tous veiller à tirer profit des enseignements acquis depuis 25 ans. Les accomplissements et les avancées, ainsi que les obstacles et les écueils rencontrés par les Femmes de l'ITF, doivent éclairer et sous-tendre nos luttes contre toutes les discriminations, y compris celles fondées sur la couleur de peau et celles que subissent les effectifs des transports LGBT+, handicapés, jeunes, migrants, et informels.

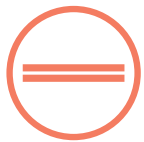


B06 : PROMOUVOIR L'AVENIR DU TRAVAIL POUR LES JEUNES TRAVAILLEURS DU TRANSPORT MARITIME

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **L'égalité pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Observant que, selon les prévisions, le secteur et ses parties prenantes ne pourront compter sur une ample réserve d'effectifs qualifiés et compétents si aucune mesure concertée n'est prise pour régler les grands problèmes que rencontrent les travailleuses et travailleurs, pour promouvoir les possibilités d'évolution professionnelle, pour améliorer l'éducation et la formation des gens de mer partout dans le monde, et pour accroître le taux de rétention dans la filière maritime.
02. Constatant qu'il est nécessaire de rendre la filière maritime plus attrayante pour les nouvelles générations en mettant l'accent sur le bien-être, l'éthique, l'inclusion, la justice sociale et les bonnes perspectives de carrière.
03. Reconnaisant les changements qui doivent être mis en œuvre pour garantir une transition juste vers l'économie verte, entre autres des mesures de requalification et de renforcement des normes de formation pour des millions de personnes dans le monde, dont 800 000 marins.
04. Reconnaisant en outre qu'il est indispensable de protéger les droits du travail des élèves officiers et des élèves stagiaires à bord de navires internationaux.
05. Reconnaisant qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre automatisation et emplois. Une automatisation partielle modifie les besoins et les charges de travail mais ne doit en rien servir à réduire le nombre d'effectifs.
06. Nous demandons à l'ITF ce qui suit :
 - a. Poursuivre les travaux, au travers des amendements à la Convention du travail maritime, 2006, visant à garantir la mise en œuvre de dispositions ouvrant la filière maritime aux femmes et aux jeunes, notamment par le développement professionnel et la formation, et de toute autre mesure améliorant les conditions de travail et de vie des gens de mer.
 - b. Être le fer de lance des principes de la Task Force sur la transition juste dans le secteur maritime, notamment sur le plan du recrutement, de la rétention, de la promotion des carrières en mer et de formations adéquates, stages d'élèves officiers et apprentissages pour les jeunes gens de mer.
 - c. Plaider en faveur d'une révision des dotations en effectifs à bord des navires pour faciliter le respect des exigences en matière de repos, et d'une révision des pratiques pour que la charge de travail soit compatible avec le nombre d'effectifs, la sécurité des opérations et la culture de sécurité à bord, notamment par la bonne tenue des registres.
 - d. Mener une campagne appelant à une réduction du nombre d'heures de travail légalement autorisées et souvent obligatoires pour les gens de mer, et nouer des alliances stratégiques pour mettre en exergue le besoin de modifier les instruments internationaux pour harmoniser les rythmes de travail et prévenir la fatigue et les risques pour la sécurité.

- e. S'employer à garantir les droits du travail des jeunes, à savoir les apprentis, les élèves stagiaires et les élèves officiers, en promouvant la négociation collective, laquelle revêt une importance capitale pour que les jeunes du monde entier soient sur un pied d'égalité.
- f. Garantir les droits du travail des apprentis, des élèves stagiaires et des élèves officiers en s'employant à ce qu'ils soient couverts par les conventions collectives de l'ITF, ce qui leur garantit des conditions d'embauche spécifiques et équitables à visées d'éducation et de formation.
- g. Réclamer des qualifications adéquates et l'acquisition de compétences durables pour accompagner pleinement la numérisation et l'automatisation, pour faciliter la transition vers des technologies de propulsion et carburants plus écologiques, et pour répondre à la taille de plus en plus imposante des navires, laquelle pose des défis majeurs pour les effectifs à terre, sur les voies fluviales et en mer.
- h. Produire un rapport régulier sur le nombre d'apprentis, d'élèves stagiaires et d'élèves officiers formés à bord des navires marchands couverts par les conventions collectives de l'ITF.



B07 : LA FORMATION DE NOS JEUNES

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **L'égalité pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Note que nous vivons une période de désorganisation des services et d'augmentation des conflits sociaux. Nous faisons face à des suppressions d'emplois et à des démissions massives. Dans ce contexte, il est nécessaire d'appréhender l'organisation et les stratégies des entreprises, ainsi que le rôle des salariés. Il existe un écart flagrant entre les tâches prescrites aux salariés et leur travail effectif, car on ne tient pas compte des aléas qu'ils rencontrent dans la réalisation de leur travail. C'est cette part non prescrite du travail (les gestes du quotidien, le savoir-faire, l'engagement personnel) qui permet la réalisation du travail effectif.
 02. Note que le besoin de salariés qualifiés nous ramène à l'importance de bonnes conditions sociales pour les fidéliser. Il faut donc s'appuyer sur nos expériences collectives et historiques, par exemple concernant les systèmes de prévoyance et de retraite.
 03. Demande à l'ITF ce qui suit :
 - Une formation en direction de nos jeunes afin d'éduquer aux enjeux futurs et passés, avec pour objectif et but :
 - À l'issue de cette formation le stagiaire doit être capable de citer et expliquer les 4 thèmes de la campagne de l'ITF pour des chemins de fer sûrs et durables (SSR), d'appréhender l'économie ferroviaire et de construire des revendications visant à améliorer les conditions sociales des travailleurs du ferroviaire en s'appuyant sur les expériences internationales.
 - Face aux enjeux de mobilité, d'approvisionnement des marchandises, des défis climatiques, comprendre la nécessité des chemins de fer, et construire un modèle commun sur la base de la campagne pour des chemins de fer sûrs et durables (SSR).
 - Donner aux jeunes les capacités de faire face aux problématiques suivantes :
 - Les demandes de votre syndicat sont-elles en phase avec les besoins des usagers et des travailleurs ?
 - Quel choix de société faut-il proposer ?
 - Quelles sont nos priorités communes dans le monde ?
 - Le contenu de la formation devrait inclure :
 - le fonctionnement des différents systèmes ferroviaires (prescrit et réel) ;
 - les métiers (sédentaires et roulants ; opérateurs et infrastructures) ;
 - les modèles économiques (public, privé, mixte) ;
 - les besoins des populations en matière de transport ferroviaire ;
 - la fidélisation des personnels (protection sociale, retraite et salaire).
04. Il importe également de se concentrer sur la formation opportune des jeunes travailleuses et travailleurs aux nouvelles technologies adoptées dans le secteur ferroviaire.



C01 : SANTÉ ET SÉCURITÉ POUR LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Santé et sécurité pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Prend acte des engagements contenus dans la Résolution 9 : Santé et sécurité au travail, adoptée lors du 42^e Congrès pour appuyer l'action des affiliés en la matière (SST).
02. Prend acte des engagements souscrits par :
 - a. la Conférence de la Section de l'aviation civile en septembre 2022 et sa « Nouvelle donne pour l'aviation » en vue de promouvoir une culture du risque zéro inscrivant la santé et la sécurité au premier plan ;
 - b. la Conférence régionale de l'Asie-Pacifique en octobre 2022 en vue de promouvoir la sécurité et l'égalité des sexes sur le lieu de travail (Résolution 4) ;
 - c. la Conférence régionale du Monde arabe en février 2023 pour soutenir la coordination du dialogue social concernant la SST (Résolution 1) ;
 - d. la Conférence des transports urbains, mars 2023, en vue de renforcer la santé et la sécurité sur les lieux de travail des transports publics (Résolution 6) ;
 - e. la Conférence de la Section des transports routiers en mars 2023 en vue de protéger la sécurité dans le transport de voyageurs sur longue distance (Résolution 2) ; et de mettre en œuvre une campagne mondiale sur les taux de rémunération garants de la sécurité (Résolution 3) ;
 - f. les Conférences des Sections des transports internes en mars 2023 en vue de promouvoir la sécurité sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ;
 - g. la Conférence de la Section des services touristiques en avril 2023 en vue de prévenir la traite des êtres humains dans le cadre de la stratégie « Personnes, Pouvoir, Planète » de l'ITF ;
 - h. la Conférence régionale d'Amérique latine et des Caraïbes en août 2023 en vue de promouvoir la sensibilisation aux questions de santé mentale dans les activités de l'ITF (Résolution 1) ; et de promouvoir la participation active des travailleuses et travailleurs des transports à la conception et à la mise en œuvre de politiques et procédures de sécurité (Résolution 8) ;
 - i. la Conférence des jeunes travailleuses et travailleurs des transports en octobre 2023, en vue d'une approche collective de la santé mentale dans tous les secteurs ;
 - j. la Conférence de la Section des dockers en décembre 2023 en vue de promouvoir la participation des travailleuses et travailleurs à toutes les activités de SST et de les former à l'amélioration de la santé et de la sécurité dans les ports ;
 - k. la Conférence de la Section des gens de mer en décembre 2023 en vue de prendre des mesures pour renforcer la sécurité et atténuer les risques liés au transport de véhicules électriques (Résolution 6).
03. Reconnaît le droit fondamental à un secteur des transports qui soit sûr et sain et prévient et protège activement l'ensemble des travailleuses et travailleurs contre les risques professionnels pouvant occasionner du stress, de la fatigue, des blessures, des maladies ou un décès, dont ceux liés aux embouteillages, aux transports transfrontaliers, au changement climatique et à l'introduction de nouvelles technologies.

04. Reconnaît la nécessité d'atténuer les risques psychosociaux en matière de SST causés par la précarité d'emploi, la discrimination, les mauvaises conditions de travail et l'insécurité salariale pour les travailleuses et travailleurs des [formes atypiques d'emploi](#) et de l'économie informelle.
05. Reconnaît que la flambée d'agressivité physique et psychologique des voyageurs envers les personnels, en particulier dans les transports publics, le transport aérien et le transport maritime, mais aussi en situation de crise comme lors de la pandémie de coronavirus, a de quoi inquiéter ; qu'il est nécessaire de dispenser des formations sur les moyens de gérer les passagers perturbateurs ou agressifs et d'aider les personnels à faire face à la violence ; que les effectifs doivent être en nombre suffisant et que d'autres mesures de sécurité doivent être mises en place.
06. Reconnaît l'inégalité d'exposition aux risques et le besoin d'une approche SST tenant compte de la dimension de genre et s'attaquant également aux inégalités subies par d'autres groupes marginalisés, notamment pour des raisons d'âge, d'origine ethnique, de statut migratoire, d'orientation sexuelle et de handicap.
07. Reconnaît que plus les travailleuses et travailleurs des transports sont impliqués dans la prise de décision par l'intermédiaire de leurs représentants syndicaux aux niveaux mondial, régional et local, plus leur sécurité est grande, et appelle à des solutions plus innovantes, impulsées par les travailleuses et travailleurs, qui peuvent s'inspirer des taux de rémunération garantis de la sécurité dans le fret routier, les comités de santé et de sécurité dans les aéroports et des initiatives sur la transition juste visant à améliorer la sécurité au travail et la sécurité publique.
08. Reconnaît le besoin d'une coopération multilatérale et de solutions tripartites, comme en témoignent les négociations sur les droits minimums des gens de mer qui ont débouché sur l'adoption de la [Convention du travail maritime](#) et l'adoption de la [Convention 190 de l'OIT sur la violence, le harcèlement et la discrimination dans le monde du travail](#), des [Principes directeurs de l'OIT sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports](#) et de la [Résolution de l'OIT sur la transition juste \(2023\)](#).
09. Reconnaît les efforts multilatéraux déployés pendant la pandémie de Covid-19 et le rôle moteur joué par l'ITF pour protéger les travailleuses et travailleurs des transports, notamment sa collaboration avec les groupes d'employeurs et les agences des Nations Unies pour protéger les gens de mer rejoignant ou quittant les navires.
10. Reconnaît l'importance accordée à la SST dans les sections et départements de l'ITF, notamment :
- la formation des dockers à la SST dans le Monde arabe et en Amérique latine ;
 - la Charte de l'ITF pour le droit des travailleuses et travailleurs des transports à l'assainissement ;
 - le Programme d'intervenantes auprès des femmes ;
 - une formation à la santé mentale pour les jeunes travailleuses et travailleurs des transports publics et gens de mer ;
 - les initiatives SST dans l'aviation civile concernant la fatigue, la santé mentale et les passagers perturbateurs.
11. Appelle les gouvernements à :
- Ratifier et mettre en œuvre concrètement les normes et instruments STT internationaux, dont les Conventions de l'OIT : [C155 sur la sécurité et la santé des travailleurs](#), [C187 sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail](#), [C161 sur les services de santé au travail](#), [C152 sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires](#), [C188 sur le travail dans la pêche](#) et [C190 sur la violence et le harcèlement](#) ;
 - Promulguer et renforcer les lois sur le devoir de diligence pour qu'elles comprennent des processus de définition et d'amélioration des normes de santé et de sécurité au travail établis au travers de négociations avec les syndicats, au titre du devoir de diligence en matière de droits humains et de décès au travail ;

- c. Faire appliquer les lois sur la SST, notamment en dotant les inspections du travail des ressources et pouvoirs nécessaires, avec un rôle central pour les syndicats et des sanctions dissuasives en cas d'infraction ;
 - d. Protéger l'ensemble des travailleuses et travailleurs par des mesures de protection sociale, dont les effectifs des emplois atypiques et de l'économie informelle, en garantissant les droits fondamentaux du travail et une formalisation de l'emploi informel sous l'impulsion des travailleuses et travailleurs.
12. Appelle les employeurs à :
- a. Garantir un environnement de travail sûr et sain à l'ensemble des travailleuses et travailleurs des transports dans les chaînes d'approvisionnement mondiales, indépendamment de leur statut d'emploi ;
 - b. Mettre en œuvre des approches participatives avec un engagement significatif des travailleuses et travailleurs et de leurs représentants dans la conception et la mise en œuvre des politiques et mesures ;
 - c. Adopter une approche inclusive et sexospécifique de la SST, portant sur la sécurité, la santé physique, psychosociale et mentale et le bien-être ;
 - d. Prévoir des ressources adéquates pour mettre en œuvre les politiques SST et assurer un accès égal pour l'ensemble des travailleuses et travailleurs, dont les apprentis, à une formation SST suffisante ;
 - e. Reconnaître que la sécurité du trajet domicile-travail relève de leur ressort, et prendre des dispositions en ce sens.
13. Demande à l'ITF ce qui suit :
- a. Soutenir les initiatives d'organisation, de campagne et de négociation des affiliés concernant les questions de santé et de sécurité au travail, notamment sur le plan des horaires, de la formation, des sanitaires et de la violence et du harcèlement, y compris en recueillant des données sur les incidents à caractère violent ;
 - b. Développer et coordonner des programmes de formation sur la santé mentale et diffuser les expériences des syndicats en matière d'organisation et de négociation à ce sujet ;
 - c. Mener campagne, dans l'ensemble des sections, régions et départements, en faveur d'environnements de travail sains et sûrs, en tant que droit fondamental, notamment par le biais :
 - i d'un accès sûr à des installations sanitaires décentes ;
 - ii de la sécurité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail et du développement de la campagne « Get Me Home Safely » (« Rentrer chez soi en toute sécurité ») à l'échelle mondiale ;
 - iii de représentant(e)s syndicaux formés et de structures consultatives comme des comités conjoints de santé et de sécurité.
 - d. Soutenir la mise en œuvre de la [Stratégie globale de l'OIT en matière de sécurité et de santé au travail 2024-2030](#) ; contribuer aux campagnes de ratification et de mise en œuvre des instruments de santé et de sécurité, aux processus de réforme législative et à l'établissement de normes comme la protection contre les risques biologiques lors des 112^e et 113^e Conférences internationales du Travail.



C02 : RENTRER CHEZ SOI EN TOUTE SÉCURITÉ (*GET ME HOME SAFELY*)

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Santé et sécurité pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Reconnaisant que :

- a. Le travail posté est inhérent au secteur des transports et fait partie intégrante de son fonctionnement global. Cette organisation du travail implique souvent des horaires de nuit et loin du domicile, avec pour corollaire des déplacements en heures décalées.
- b. Les personnels doivent souvent se rendre au travail pour assurer l'ouverture des services de transport ou rentrer chez eux quand ceux-ci sont déjà fermés. D'où la question fondamentale : « Qui transporte les travailleuses et travailleurs des transports ? »
- c. De nombreux effectifs, en particulier les femmes, les jeunes, les LGBT+, les personnes confrontées à la discrimination raciale et les communautés migrantes, s'inquiètent de plus en plus pour leur sécurité sur les trajets domicile-travail de nuit ou tôt le matin.
- d. Les employeurs croient généralement que leur devoir de diligence s'arrête quand la personne termine son service et quitte le lieu de travail. Souvent, la réglementation et les cadres nationaux de santé et de sécurité les confortent dans cette conviction.
- e. Nous n'adhérons absolument pas à celle-ci, et estimons que tous les effectifs, et en particulier ceux des transports, ont le droit de rentrer chez eux en toute sécurité.
- f. Chaque jour, des millions de nos membres, souvent dans des conditions très difficiles, sont responsables d'acheminer les usagers à bon port. Mais leur tâche est compliquée par l'application insuffisante des dispositions de lutte contre la violence et le harcèlement sexuel dans les transports

publics, phénomène hélas très répandu partout dans le monde.

- g. La sécurité constitue l'un des thèmes du Congrès, et les affiliés, leurs membres et l'ITF se sont tous engagés à œuvrer proactivement à l'éradication de la violence fondée sur le genre sur le lieu de travail et dans la société au sens large.
- h. L'adoption de la campagne « *Get Me Home Safely* » (« Rentrer chez soi en toute sécurité ») du syndicat Unite, qui appelle les employeurs, les gouvernements locaux et nationaux et les forces de l'ordre à prendre toutes les mesures raisonnables pour que les travailleuses et travailleurs puissent regagner leur foyer en toute sécurité, constitue un pas dans la bonne direction.

02. Demande à l'ITF ce qui suit :

- a. Approuver, soutenir et promouvoir activement une campagne de l'ITF « Rentrer chez soi en toute sécurité » auprès des affiliés.
- b. Veiller à ce que celle-ci soit menée à l'échelle mondiale et ait pour objectif fondamental de garantir que les déplacements domicile-travail, en particulier pendant les heures décalées, relèvent de la responsabilité légale de l'employeur en matière de santé et de sécurité, mais aussi du gouvernement.
- c. Veiller à ce que celle-ci traite des aspects connexes que sont le travail en isolement, transfrontalier ou multi-juridictionnel, le retour à la base après une perturbation, le rapatriement des effectifs transnationaux « bloqués » (comme les gens de mer, les personnels aériens, etc.) et les risques climatiques extrêmes.
- d. Réclamer et viser une réglementation plus vigoureuse et une application plus stricte pour lutter contre la violence et le harcèlement sexuel dans les transports

- publics, ainsi que des textes nationaux ou internationaux instaurant la responsabilité de l'employeur, en plus de celle des autorités, pour la sécurité du trajet domicile-travail des personnes.
- e. Soutenir la propriété et l'investissement publics dans les transports ainsi que les subventions pour faire baisser les prix et améliorer les services, en particulier la nuit et en heures creuses.
 - f. Agir à tous les niveaux pour que les employeurs soutiennent concrètement la campagne « Rentrer chez soi en toute sécurité », dont les multinationales (par le biais d'accords d'entreprise transnationaux) par l'introduction de politiques dans leurs pratiques d'achat et dans le cadre d'initiatives environnementales, sociales et de gouvernance (ESG), de responsabilité sociale des entreprises (RSE) et de devoir de diligence en matière de droits humains (DDDH) en vue d'accroître leur influence tout au long des chaînes d'approvisionnement.
 - g. Faire prendre conscience aux employeurs que la sécurité du trajet domicile-travail relève de leur ressort, et que leur devoir de diligence implique la mise en œuvre de politiques de sécurité concernant les trajets domicile-travail de tous leurs personnels. Soutenir la création de mécanismes de signalement à ce sujet au sein des syndicats affiliés.
 - h. Allouer des ressources à la coordination internationale d'une campagne « Rentrer chez soi en toute sécurité » pour intensifier les pressions mondiales en faveur de meilleures conditions de travail pour nos membres et promouvoir la collaboration avec d'autres Fédérations syndicales internationales.
 - i. Soutenir activement la campagne mondiale de l'ITF pour la ratification et la mise en œuvre effectives de la Convention 190 de l'OIT visant à mettre fin à la violence et au harcèlement dans le monde du travail, dont certains articles portent sur les trajets entre le domicile et le lieu de travail.
 - j. Créer un forum international rassemblant des travailleurs issus de groupes historiquement marginalisés, comme les personnes noires, les minorités ethniques, les migrants, les personnes handicapées, les femmes, les jeunes et les LGBT+, qui dicteront et façonneront la campagne pour qu'elle réponde aux vulnérabilités spécifiques rencontrées sur leurs trajets domicile-lieu de travail.



C03 : ATTÉNUER LES RISQUES DE FATIGUE POUR LES PERSONNELS NAVIGANTS – ASSURER LA SÉCURITÉ, LA SANTÉ ET LA CONFORMITÉ À LA RÉGLEMENTATION DANS LE SECTEUR AÉRIEN

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Santé et sécurité pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Les études scientifiques prouvent qu'un sommeil réparateur constitue un besoin biologique indispensable au bon fonctionnement de l'organisme. En vol, la fatigue pose des risques considérables pour la sécurité car elle altère les fonctions cognitives, ralentit le temps de réaction et amoindrit les réflexes dans les situations difficiles et d'urgence. Les longues heures de travail, les rythmes de sommeil perturbés et les fréquents changements de fuseau horaire ne font qu'accentuer ces phénomènes. Le manque de sommeil peut entraîner une fatigue chronique, du stress, de l'anxiété et une dépression, et accroître le risque de troubles chroniques comme les maladies cardiovasculaires et métaboliques, ainsi que de certains cancers, de problèmes de fertilité et de maladies cognitives dégénératives comme la maladie d'Alzheimer.
02. La fatigue des personnels navigants (ou « équipages »), pose des risques considérables pour leur santé à long terme et pour la sécurité des voyageurs.
03. L'Annexe 6, partie I, de la Convention relative à l'aviation civile internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le Manuel pour la supervision des approches de gestion de la fatigue (Doc 9966) qui l'accompagne proposent deux grandes approches de gestion de la fatigue : l'approche normative et l'approche du système de gestion des risques de fatigue (FRMS). Ces deux méthodes visent à ce que les équipages soient aptes à exercer leurs fonctions en toute sécurité. Il est cependant de plus en plus prouvé que ces systèmes sont dévoyés de leur but premier, et utilisés davantage pour maximiser l'efficacité opérationnelle dans une optique économique et de productivité, que dans une véritable démarche de santé et de sécurité.
04. Bien que l'application individuelle de chacune des approches comporte des risques, leur application concomitante pourrait s'avérer efficace en cas de mise en œuvre correcte s'accompagnant de mesures proactives, de formations et d'une charge de travail équilibrée. Il est cependant inquiétant de constater que les employeurs ont tendance à utiliser des modèles bio-mathématiques incomplets à leur avantage, avec le risque de compromettre le bien-être et la sécurité des équipages, sans avoir écouté ou pris en compte leur avis et celui de leurs syndicats.
05. Avec l'arrivée de vols ultra-longs-courriers ayant des temps de service continus de 24 heures ou plus, la question des stratégies de gestion de la fatigue se pose plus que jamais. Même en cas de repos en vol, aucune recherche approfondie n'a été menée sur les conséquences que peut entraîner, consécutivement, le manque de deux cycles de sommeil normaux de 8 heures, qui plus est dans un environnement aussi particulier. Sans parler des risques psychosociaux auxquels s'exposent les équipages de cabine en interagissant

- constamment avec les voyageurs, ce qui n'est pas le cas des pilotes.
06. Des preuves supplémentaires s'imposent pour démontrer que les pratiques actuelles garantissent un repos adéquat aux membres d'équipage, leur permettant de réagir efficacement en cas d'urgence médicale, de crise ou d'évacuation.
 07. Les conséquences pour la santé et la sécurité des équipages dans ces situations doivent être réévaluées afin de garantir l'absence de risque en vol.
 08. Tant le personnel de cabine que les pilotes jouent un rôle essentiel pour la sécurité des voyageurs. Pourtant, l'importance du repos des personnels de cabine, et du besoin de le réglementer, est souvent considérée comme secondaire par rapport à celle de leurs collègues de la cabine de pilotage. Ce deuxième poids est de quoi inquiéter, surtout au vu de la multiplication du nombre d'incidents impliquant des passagers perturbateurs et des conditions météorologiques difficiles obligeant les personnels de cabine à se trouver dans les meilleures dispositions psychologiques possibles pour gérer efficacement ces situations et apporter les premiers secours si nécessaire.
 09. La réunion technique de l'Organisation internationale du Travail (OIT) qui s'est tenue en avril 2023 a mis l'accent sur la question cruciale de la gestion de la fatigue pour les personnels de l'aviation, dont les navigants. Celle-ci a souligné combien la fatigue peut se révéler dangereuse pour la santé et la sécurité des travailleuses et travailleurs du secteur aérien. Ses conclusions insistent sur le besoin de mettre en œuvre des normes de travail et des systèmes FRMS pour gérer les heures de travail, les périodes de repos et les conditions de travail en général et ainsi atténuer les risques liés à la fatigue. En outre, l'OIT a appelé à un renforcement de la recherche et de la collaboration avec l'OACI pour élaborer des stratégies efficaces de gestion de la fatigue adaptées aux besoins du secteur aérien.
 10. Compte tenu des éléments et problèmes susmentionnés, nous demandons à l'ITF de :
 - Recueillir des preuves de l'efficacité des systèmes FRMS pour les navigants, avec un comparatif entre équipages de cabine et pilotes, en mettant l'accent sur la durée d'éveil en période d'astreinte, la charge de travail excessive et l'allongement des missions en raison des ultra-longs-courriers. Étudier l'impact des horaires exigeants sur le bien-être et la santé socio-psychologique des équipages. Il conviendrait également d'examiner l'éventuelle incidence de l'absence de législation en la matière sur leur capacité mentale et physique à maintenir un équilibre acceptable entre vie professionnelle et vie privée.
 - Fédérer et mobiliser les affiliés autour des questions liées à la fatigue pour renforcer la solidarité et coordonner un effort mondial de sensibilisation à ses graves conséquences et à ce qu'elles signifient pour la sécurité des voyageurs. Ceci devrait être utilisé pour rallier des soutiens à de futures initiatives mondiales visant à atténuer la fatigue des équipages et à améliorer leur santé et leur sécurité mentale et physique.
 - S'engager de manière proactive auprès des organisations internationales et des autorités aéronautiques, dont l'OACI, l'OIT et les autorités nationales de l'aviation civile, pour plaider en faveur de mesures et de contrôles visant à garantir le repos des équipages. Il pourrait s'agir de réglementations contraignantes obligeant les compagnies aériennes à communiquer de façon transparente des données sur les heures de service, les périodes de repos et les incidents liés à la fatigue, dans une optique de supervision et de responsabilisation accrues.
 - Élaborer et mettre en œuvre une stratégie en vue de l'Assemblée de l'OACI de 2025 et au-delà, préconisant l'application correcte de mesures normatives et de systèmes FRMS pour les équipages, en priorisant leur santé et leur sécurité.



C04 : LA LIBÉRALISATION COMPROMET LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DANS LES AÉROPORTS

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Santé et sécurité pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Reconnaissant que :

- Comme le notait la dernière Conférence de la Section de l'aviation civile, tenue en septembre 2022 à Montréal : « La déréglementation crée un modèle économique non durable : l'industrie aéronautique, autrefois nationalisée, s'est privatisée progressivement au fil des décennies. Si prendre l'avion est désormais accessible à un plus grand nombre, il y a cependant un prix environnemental, économique et social à payer. »
- La Conférence ajoutait : « Le modèle low-cost est un danger pour les voyageurs et les travailleurs : les pressions sur les coûts visant à maintenir la compétitivité des compagnies aériennes ont des conséquences pour leurs personnels, et se répercutent sur la chaîne de services, entraînant une dévalorisation des salaires et des conditions de travail, une réduction des effectifs, une intensification des cadences et des risques liés à la fatigue et une diminution de la qualité des équipements. Quand une entreprise procède à des améliorations, ce qui augmente ses coûts et la rend non compétitive, les faibles critères d'entrée font qu'il est facile de la remplacer par une entreprise fournissant les mêmes services à moindre prix. »
- Dans le même temps, l'OACI a élaboré son Manuel sur les services d'assistance en escale (DOC 10121) et, en juin 2015, le Groupe d'experts sur les services d'assistance en escale (GHTEF) du Groupe d'experts de la conception et de l'exploitation technique des aéroports (ADOP) a été chargé d'élaborer des « matériels sur les meilleures pratiques ». Fin 2019, l'OACI publiait son Manuel sur les services d'assistance en escale. Le GHTEF a poursuivi avec sa deuxième mission, élaborer une proposition de matériels SARPS et PANS. Le sujet des services d'assistance en escale a été abordé lors de la Conférence de haut niveau sur la Covid-19 (HLCC).
- Lors de celle-ci, il a été souligné que les services d'assistance en escale constituent toujours un pan essentiel du secteur aérien, et qu'il convenait de prendre le temps de la réflexion avant de les réglementer plus avant. Les propositions finales et l'entrée en vigueur du Manuel sur les services d'assistance en escale sont prévues en juillet 2026 et novembre 2028.
- Dès le début, l'ITF a formé un groupe de travail dédié, qui réussit à se positionner lors des réunions du GHTEF pour faire entendre la voix des travailleuses et travailleurs. La démarche de ce groupe de travail s'appuie sur l'accord entre l'OACI et l'OIT, et sur le Programme de l'OIT sur le travail décent ainsi que ses Principes et droits fondamentaux au travail, qui constitueraient les axes de la coopération.
- Il s'agit d'un moment clé où les résolutions qui se présentent doivent être encadrées dans les droits et les normes du travail pour protéger les travailleuses et travailleurs.

02. Demande à l'ITF ce qui suit :

- a. Renforcer et consolider la position de longue date de l'ITF et le travail effectué dans le domaine de la santé et de la sécurité dans les aéroports au sein des espaces de discussion de l'OACI et avec le secteur.
- b. Consolider une réglementation et une coordination strictes au niveau des aéroports pour améliorer les normes de prestation de services dans les aéroports.
- c. Accroître son influence dans tous les forums de l'OACI et sectoriels traitant de l'assistance en escale, notamment au sein du Groupe de travail de l'OACI sur les services d'assistance en escale.
- d. Plaider auprès des gouvernements du monde entier et par tous les moyens pertinents pour que soient reconnues et incluses des dispositions relatives aux questions sociales et du travail fondées sur les meilleures pratiques, dont celles stipulées dans le Manuel de l'OACI sur les services d'assistance en escale et celles établies par les affiliés de l'ITF.



C05 : UN ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL DÉCENT, SÛR ET SAIN DANS LA PÊCHE

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Santé et sécurité pour les travailleuses et travailleurs des transports** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Note que :

- La pêche joue un rôle essentiel au niveau mondial, en fournissant nourriture et moyens de subsistance à des millions de personnes en Asie, Afrique et Amérique latine. De nombreux pêcheurs subissent des conditions de travail difficiles, notamment de longues journées de travail, des mers dangereuses, de bas salaires et des réglementations inadéquates, en particulier sur les navires de haute mer et battant pavillon de non-respect (FoNC).
- Ces problèmes soulignent l'importance de résoudre la question des conditions de travail dans le secteur de la pêche pour garantir la durabilité des ressources naturelles et des communautés qui en dépendent, ainsi que la santé de l'environnement marin.
- Par ses pratiques de surpêche, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) en haute mer sape les démarches de gestion et de conservation de l'environnement, et entraîne des pressions excessives sur les pêcheurs commerciaux opérant en eaux nationales. Il est essentiel de lutter contre la pêche INN par le biais de la coopération internationale, d'un suivi efficace et d'une application stricte de la législation afin de protéger les ressources marines et de promouvoir les pratiques de pêche durable.
- En juin 2022, l'OIT a fait de l'environnement de travail sûr et sain un droit fondamental, soulignant l'impératif de santé et de sécurité au travail. Par conséquent, le sujet de la sécurité et de la santé au travail ne peut plus être considéré comme facultatif.

2. Prend acte que :

- Le métier de pêcheur est dangereux et se caractérise par de nombreuses insuffisances en matière de travail décent. L'augmentation des accidents entraîne de nombreuses pertes de vies humaines.
- Les ravages qui sévissent dans les pays du Sud du fait de la raréfaction des ressources halieutiques en grande partie imputables au changement climatique, à la pêche INN et à la très forte augmentation des licences de pêche délivrées aux navires asiatiques et européens, qui se traduit par des pertes d'emplois, une pauvreté accrue et une migration vers l'Europe et l'Amérique.
- Plusieurs milliers de pêcheurs migrants d'Afrique et d'Asie travaillent sur des navires de pêche industrielle appartenant principalement à des groupes européens et asiatiques à bord desquels l'exploitation et le travail forcé vont bon train.
- Les conditions de travail sur ces navires ne sont généralement pas conformes aux normes fondamentales de l'État du pavillon ou du pays de propriété réelle, aux accords internationaux applicables ou à la Convention n°188 de l'OIT sur le travail dans la pêche.
- La mauvaise gouvernance du secteur de la pêche dans les pays en développement se caractérise par l'absence de dialogue social, le manque de transparence et la corruption.
- Il y a une augmentation inquiétante du harcèlement et de la violence fondés sur le genre dans le secteur et l'ITF donne la priorité à la ratification de la convention 190 de l'OIT.
- Il existe un énorme potentiel de syndicalisation dans la pêche industrielle et la pêche artisanale pratiquées dans les océans, fleuves, rivières et lacs.

03. Estime que :

- Les pêcheurs doivent être traités à égalité avec leurs collègues gens de mer de la marine marchande qui sont couverts par des conventions collectives complètes englobant les salaires et les conditions de travail.
- Ils doivent avoir droit, à tout le moins, au salaire minimum de base de l'OIT pour les matelots qualifiés, ou au salaire minimum de l'État du pavillon, selon le montant le plus élevé.
- Les salaires à bord des navires de pêche battant pavillon étranger et de propriété étrangère qui opèrent dans les ZEE d'Afrique, d'Asie et d'Amérique latine lorsqu'il existe une convention collective approuvée par l'ITF, doivent être alignés sur l'interprétation par l'ITF du salaire forfaitaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés et/ou comparables à cette interprétation.

04. Demande à l'ITF de travailler avec les affiliés de la Section de la pêche aux fins suivantes :

- Poursuivre et accroître le soutien visant à renforcer le pouvoir des syndicats du secteur de la pêche.
- Lancer une campagne mondiale pour promouvoir, diffuser et mettre en œuvre la nouvelle politique FoNC de la Section de la pêche de l'ITF, telle qu'adoptée par le 46^e Congrès.
- Poursuivre et intensifier les efforts déployés par les syndicats de pêcheurs en vue d'améliorer considérablement la santé, la sécurité et les conditions de vie et de travail des pêcheurs d'Afrique, d'Asie et d'Amérique latine. Pour ceci, il convient d'élaborer et de mettre en œuvre des programmes de formation ou de sensibilisation à la santé et à la sécurité au travail.
- Intensifier les activités de pression et de plaidoyer pour soutenir les syndicats de pêcheurs et leurs confédérations nationales en Asie, en Afrique et en Amérique latine en vue de la ratification et de la mise en œuvre des Conventions 188 et 190 de l'OIT.

- Former une large coalition rassemblant les syndicats de pêcheurs ainsi que les organisations de la société civile afin de lutter contre la corruption, la pêche INN, l'exploitation et le travail forcé des pêcheurs.
- Engager le dialogue avec des organisations internationales comme la FAO, l'OIT et l'OMI, et régionales et sous-régionales comme les Organisations régionales de gestion des pêches (ORGP), pertinentes pour les pêcheurs.
- Mener campagne pour que le salaire minimum fixé par l'OIT pour un matelot qualifié (AB) soit accepté comme référence pour les effectifs de la pêche industrielle partout dans le monde.
- Coordonner les efforts des syndicats des pays fournisseurs de main-d'œuvre et de leurs collègues des États du pavillon, et mettre en œuvre des actions visant à obtenir des conventions collectives acceptables par l'ITF pour les pêcheurs migrants travaillant à bord des navires de pêche FoNC, conformément aux règles et normes convenues par l'ITF, intégrant le salaire consolidé OIT/ITF en tant que minimum, ou les conditions salariales nationales si elles sont plus favorables.
- Accroître les activités de l'ITF à l'échelle mondiale pour sensibiliser les gouvernements et les partenaires sociaux à la nécessité de mettre en œuvre à l'échelle nationale la C188 et d'autres instruments tels que l'Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port (PSMA) pour combattre la pêche INN.
- Faire campagne pour améliorer les conditions de travail et l'emploi des pêcheurs à bord des navires de pêche opérant dans leurs propres eaux nationales, ainsi que pour combattre les conditions médiocres et l'exploitation des pêcheurs migrants sur les navires de pêche sous pavillon de non-respect (FONC) à travers le monde.
- Documenter les conditions de travail dans les pays du Sud n'ayant pas encore ratifié la C188, en coordination avec les syndicats locaux.

-
- Prêter une attention particulière à l'impact du changement climatique sur la pêche : température de l'eau, pH, déplacement des stocks et changements des schémas de migration, ainsi que tempêtes causées par le changement climatique.
 - Accroître les activités de l'ITF auprès des marques de produits de la mer pour promouvoir le devoir de diligence en matière de droits humains (DDDH) dans les chaînes d'approvisionnement de ce secteur. L'ITF devrait conclure des accords pour protéger la liberté d'association, le droit d'organisation et la capacité des pêcheurs à négocier collectivement, ce qui constituerait le socle de la protection des droits des pêcheurs et de l'amélioration de la responsabilité dans la chaîne d'approvisionnement du secteur de la pêche.



D01 : FAÇONNER L'AVENIR DU TRAVAIL

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF de « **Façonner l'avenir du travail** » dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029, formule les considérations suivantes :

01. Note que le 44^e Congrès de l'ITF tenu à Singapour en 2018 est arrivé à la conclusion que la numérisation constituait un défi majeur pour les travailleuses et travailleurs des transports, et a appelé l'ITF à identifier et à corriger les impacts des nouvelles technologies dans les transports. Les entreprises technologiques ne paient pratiquement pas d'impôts et la tendance au monopole dans le secteur se confirme. Dans le même temps, tout le monde n'est pas égal devant l'accès aux avantages de la numérisation. Le Congrès a donc demandé à l'ITF de faire campagne sur les questions structurelles et de devenir un véritable porte-parole concernant les nouvelles technologies. Les mesures prévues comprenaient la promotion d'outils de campagne numériques, l'obtention d'une victoire déterminante auprès d'au moins un géant de la technologie, et la garantie que les syndicats soient bien informés sur les questions technologiques.
02. Prend acte des engagements souscrits par :
 - a. la Conférence de la Section de l'aviation civile en septembre 2022, dans sa « Nouvelle donne pour l'aviation », en vue de mener campagne pour une technologie bénéfique aux travailleurs comme aux voyageurs ainsi qu'à leur sécurité, notamment dans le cadre de l'utilisation de tours de contrôle gérées à distance ;
 - b. la Conférence régionale du Monde arabe en février 2023, en vue d'obtenir des droits et des protections sociales pour les travailleuses et travailleurs des applications numériques de réservation de véhicules avec chauffeurs ;
 - c. la Conférence des transports urbains en mars 2023, en vue d'élaborer une politique syndicale sur l'électrification des transports en commun et d'exiger des évaluations de son impact sur la main-d'œuvre (Résolution 4) ;
 - d. la Conférence régionale pour l'Amérique latine et les Caraïbes en août 2023, en vue de former les jeunes à l'utilisation d'outils d'organisation numériques (Résolution 7), et de renforcer le pouvoir des travailleuses et travailleurs des plateformes en Amérique latine (Résolution 9) ;
 - e. la Conférence de la Section des gens de mer en décembre 2023, en vue d'organiser une discussion syndicale sur l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA) dans le transport maritime, et d'exiger que l'OIT et l'OMI mettent en place des dispositifs garantissant les droits des travailleuses et travailleurs face à l'IA (Résolution 4).
03. Note que tout au long de ses 128 années d'existence, l'ITF a veillé à ce que l'introduction de nouvelles technologies dans les transports soit bénéfique aux travailleuses et travailleurs et à leurs syndicats. Pour que l'introduction des nouvelles technologies soit sûre, équitable et durable, il a toujours été indispensable que les syndicats participent à la conception et à la mise en œuvre, notamment sur le plan de la définition, du contrôle et de l'application des normes du travail.
04. Reconnaît que certains groupes, dont les femmes, les jeunes et ceux minorisés, peuvent subir de manière disproportionnée les retombées négatives de l'introduction de nouvelles technologies dans les transports.
05. Reconnaît que le pouvoir croissant des plateformes numériques et l'utilisation des algorithmes et des données pour accroître la surveillance et l'automatisation dans les transports posent un nouveau défi aux travailleuses et travailleurs des transports et à leurs syndicats. Les gouvernements, les

- entreprises, les investisseurs et les autres acteurs qui contrôlent et utilisent les données ont un pouvoir croissant et sans précédent sur le transport, le commerce, la politique, l'économie et la société.
06. Prend note de la publication de documents de position de l'ITF sur le défi technologique et les réponses à y apporter dans chaque section et région de l'ITF en 2019, dont des analyses des impacts sexospécifiques, et des projets et activités qui en ont découlé.
 07. Prend note de la création du Groupe consultatif sur l'économie des petits boulots auprès du Comité exécutif de l'ITF en 2021, au sein duquel les affiliés contribuent à développer les objectifs et la stratégie de l'ITF concernant les travailleuses et travailleurs de l'économie des petits boulots, supervisent la mise en œuvre et font rapport des avancées au Comité exécutif.
 08. Prend note de la création du Réseau des livreurs de l'ITF en 2019 et de l'utilisation des [Principes de l'ITF relatifs aux employeurs de l'économie des petits boulots](#) pour impliquer les plateformes de transport transnationales dans le dialogue social, permettre la liberté d'association pour les effectifs de l'économie des petits boulots et faciliter la négociation collective des affiliés ; et de leur application fructueuse dans l'[accord mondial conclu avec Uber](#) en 2022, qui a conduit à l'organisation pionnière des effectifs des plateformes en Australie, en Belgique et au Royaume-Uni.
 09. Reconnaît le rôle joué par l'ITF et ses affiliés dans les actions en justice stratégiques et les réformes législatives sur le travail des plateformes.
 10. Prend note de la publication du [document de position des Syndicats mondiaux sur l'économie des plateformes](#) en 2021, qui contenait une analyse commune à l'ensemble du mouvement syndical mondial et des revendications à l'intention des plateformes numériques, ainsi que de la contribution de l'ITF aux recommandations politiques sur les données et l'IA, comme le [Rapport AI for Fair Work](#) de 2022 et le [Guide sur la transparence des données](#) publié par Reshaping Work en 2023.
 11. Appelle les gouvernements, les employeurs et les investisseurs à :
 - a. Veiller à ce que la négociation collective s'applique à l'introduction et à l'utilisation des technologies et à s'engager avec l'ITF et ses affiliés pour que cette introduction et cette utilisation se fassent de façon sûre, équitable et durable sur le lieu de travail, notamment au moyen d'évaluations continues des risques et de l'impact pour la main-d'œuvre ;
 - b. Réglementer et reconnaître l'existence des données des travailleuses et travailleurs, et garantir la transparence et les droits de contrôle et d'accès à ces données et aux systèmes qui les utilisent ;
 - c. Fournir des ressources pour les fonds d'indemnisation, l'apprentissage tout au long de la vie, la reconversion et le perfectionnement des compétences des travailleuses et travailleurs confrontés à la transformation ou à la perte de leur emploi en raison de l'introduction de nouvelles technologies, et dispenser aux syndicats des formations propices à une négociation collective efficace sur les nouvelles technologies numériques, dont l'IA ;
 - d. Adopter des réglementations inspirées des Principes de l'ITF relatifs aux employeurs de l'économie des petits boulots et de la position des Syndicats mondiaux sur l'économie des petits boulots, les promouvoir et les respecter ;
 - e. Veiller à ce que les investissements dans les technologies respectent les principes du travail décent établis par le biais des négociations collectives.
 12. Demande à l'ITF ce qui suit :
 - a. Soutenir les négociations collectives des affiliés sur les questions relatives aux nouvelles technologies afin de protéger le travail décent, notamment par la recherche, la formation et l'élaboration de politiques.
 - b. S'engager auprès des grandes entreprises technologiques, des employeurs et des plateformes numériques pour conclure des accords qui protègent le travail décent et soutiennent les négociations collectives des affiliés.

- c. Continuer de soutenir les affiliés qui font campagne pour les droits à la liberté d'association et de négociation collective pour tous les effectifs des plateformes, quel que soit leur statut d'emploi.
- d. Soutenir l'organisation des travailleuses et travailleurs de l'économie des petits boulots par le biais des affiliés de l'ITF et d'une collaboration avec les organisations de travailleuses et travailleurs non affiliées à l'ITF dans le secteur.
- e. S'engager activement dans le processus d'élaboration d'une convention de l'OIT sur le travail décent dans l'économie des petits boulots en 2025-2026, et soutenir les affiliés dans les actions en justice stratégiques et les réformes législatives sur le travail des plateformes.
- f. Promouvoir l'intégration d'éléments de la politique de l'ITF sur les technologies dans les textes des institutions de gouvernance internationales ou régionales, les législations nationales et les forums de réglementation.
- g. Coopérer avec d'autres parties prenantes à l'élaboration d'une politique sur les technologies visant à protéger les droits des travailleuses et travailleurs et le travail décent.
- h. Collaborer avec les investisseurs pour faire en sorte que le capital des travailleuses et travailleurs protège et renforce le travail décent lorsqu'il sert à financer des développements technologiques.



D02 : RECRUTEMENT ET ORGANISATION DES COLS BLANCS

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF de « **Façonner l'avenir du travail** » dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029, formule les considérations suivantes :

01. Le secteur des transports évolue et les syndicats doivent s'adapter pour recruter et organiser de nouveaux groupes de travailleuses et travailleurs. La part de travailleuses et travailleurs hautement diplômés et le niveau d'éducation vont croissant. Par ailleurs, les emplois hautement qualifiés remplacent peu à peu les emplois moyennement qualifiés.
02. Selon les prévisions, les professions plus qualifiées devraient vraisemblablement être propulsées par l'automatisation et l'essor de l'intelligence artificielle (IA), tandis que les professions moins qualifiées pourraient accuser le coup.
03. Il est donc probable que la part de cols blancs augmentera, catégorie professionnelle présentant un intéressant potentiel de recrutement et d'organisation pour les syndicats.
04. Globalement, les syndicats peinent à recruter dans ce nouveau groupe de membres et représentants syndicaux potentiels. Les cols blancs, du fait de leur participation aux décisions de l'entreprise, de leurs fonctions et de leurs modalités de travail, sont parfois moins enclins à adhérer à un syndicat, et plus difficiles à convaincre. En outre, il arrive que certains employeurs limitent leurs possibilités de se syndiquer.
05. Les cols blancs présentent également des caractéristiques et défis spécifiques. Ils subissent souvent la pression du travail et le stress professionnel, et parviennent difficilement à concilier vie professionnelle et vie familiale. Beaucoup jouissent d'une grande autonomie dans l'organisation de leur travail et parfois dans la détermination de leur lieu et de leurs horaires de travail. Les questions relatives à la carrière et à son évolution, aux pressions et aux menaces de rétrogradation et de licenciement en période de récession, à l'opacité de la rémunération, etc. figurent parmi les nombreux sujets qui peuvent susciter des inquiétudes chez les cols blancs.
06. Unionen appelle le Congrès et le Comité exécutif de l'ITF à :
 - Reconnaître le rôle crucial que peut jouer l'ITF pour soutenir la syndicalisation des cols blancs et avancer sur les questions qui les concernent.
 - Mener une enquête sur les cols blancs dans le secteur des transports partout dans le monde.
 - Mettre en place un groupe de travail chargé de proposer une stratégie ciblant explicitement les cols blancs dans ses politiques et le rôle de soutien de l'ITF aux affiliés pour les organiser et les recruter.



D03 : DES GARANTIES COLLECTIVES DE HAUT NIVEAU POUR LES TRAVAILLEURS DE PLATEFORMES !

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF de « **Façonner l'avenir du travail** » dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029, formule les considérations suivantes :

Notre constat :

01. Partout dans le monde, les capitalistes s'attaquent aux garanties collectives en imposant aux travailleurs le statut d'indépendant. L'objectif du patronat est de s'affranchir de toutes les réglementations du travail en vigueur dans les différents États et généraliser le paiement à la tâche et l'absence de protection sociale.
02. C'est le cas en particulier dans l'économie de plateformes, où celles-ci profitent de l'outil numérique pour isoler les travailleurs.

Nos valeurs :

03. Pourtant les travailleurs de plateformes s'organisent et se mobilisent pour leurs revendications, en particulier dans les plateformes de livraison où de nombreuses luttes ont été menées partout dans le monde.

04. L'urgence sociale est donc majeure pour ces travailleurs privés de droits qui ont soif de victoires.
05. À l'exemple de la bataille pour la transposition de la directive européenne pour l'amélioration des droits des travailleurs de plateformes que vont mener les affiliés européens.

Nous demandons :

06. Que l'ITF s'engage à soutenir les luttes des travailleurs de plateformes, et à appuyer l'application de législations nationales de haut niveau permettant de garantir que les travailleurs de plateformes aient accès au même ensemble de droits et de protections que les autres travailleurs, dont le droit de se syndiquer et de négocier collectivement.
07. Que l'ITF refuse par ailleurs toute tentative patronale ou gouvernementale de saper la relation de travail en généralisant un tiers-statut réunissant subordination d'un côté, et absence de droits de l'autre.



D04 : CONSERVER DEUX PILOTES AUX COMMANDES DES AVIONS COMMERCIAUX ET REFUSER L'EXPLOITATION À ÉQUIPAGE RÉDUIT

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF de « **Façonner l'avenir du travail** » dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029, formule les considérations suivantes :

Contexte

01. L'aviation commerciale est le moyen de transport le plus sûr au monde. L'histoire montre que la présence d'au moins deux pilotes pleinement qualifiés, parfaitement entraînés et bien reposés dans le poste de pilotage constitue la meilleure garantie de sécurité. Nous savons également que la sécurité aérienne est renforcée quand tous les personnels sont pleinement qualifiés, bien entraînés et bien reposés. Le poste de pilotage d'un avion de ligne est conçu pour accueillir plusieurs pilotes parce que la sécurité et les opérations l'exigent. Les pilotes de ligne continuent de travailler avec les parties prenantes pour améliorer les niveaux de sécurité au moyen de formations plus poussées, de technologies plus avancées et de la mise en œuvre d'une « culture de sécurité positive » proactive et constructive.
02. Avec l'automatisation et l'avènement de nouvelles technologies telles que l'intelligence artificielle, des constructeurs aéronautiques s'emploient à concevoir des avions de ligne à opération monopilote pendant la phase de croisière, et, à terme, sans aucun pilote, et ce avec la bénédiction de certaines organisations de réglementation de la sécurité aérienne et compagnies aériennes. Un concept spécifique d'exploitation en équipage réduit dans le transport aérien commercial, dénommé « exploitation en équipage minimum étendue » (eMCO) (parfois également appelé « équipage réduit » ou « exploitation monopilote ») est en cours de préparation pour une mise en œuvre dès 2026.
03. Plutôt que de résoudre un problème de sécurité, les avantages (non prouvés) de l'exploitation à équipage réduit relèvent de motivations économiques telles que la hausse de productivité des pilotes. Dans le poste, les pilotes peuvent voir, ressentir, sentir et entendre les signes avant-coureurs d'un problème et commencer à réagir avant les alertes données par les capteurs et indicateurs, aussi sophistiqués soient-ils. Il faut au minimum deux pilotes pour gérer la charge de travail et se prémunir contre l'incapacité potentielle de l'un d'eux. Les pilotes craignent surtout qu'une automatisation trop poussée n'accroisse la précarité et la vulnérabilité, pas la sécurité. Nous pensons que les risques augmenteront dans ce secteur qui se targue d'être toujours à la pointe en matière de sécurité.
04. Les personnels de l'aviation devraient toujours insister pour que la recherche de sécurité accrue soit au cœur de toute nouvelle conception, technologie, formation et réglementation. À l'époque moderne, à mesure du développement de l'aviation, l'objectif a toujours été de renforcer la sécurité, et de ne pas se reposer sur les normes alors en vigueur. Il en va de même de nos jours : se contenter du statu quo n'est pas suffisant. Les voyageurs et les équipages méritent et attendent le plus haut niveau de sécurité, à tout instant. Voilà pourquoi les travailleuses et travailleurs de tout le secteur aérien s'inquiètent grandement de l'apparition d'appareils eMCO. Ils estiment qu'il faut absolument s'atteler aux questions relatives à la sûreté, à la sécurité et aux emplois de demain.

Lorsque ces vols sont exploités sans accord, les syndicats de l'aviation s'organiseront pour s'y opposer, en utilisant les meilleurs moyens à leur disposition.

En outre, certains pays éprouvent énormément de difficultés à attirer et retenir du personnel expérimenté et qualifié, à tous les niveaux du transport aérien commercial. Une débauche de technologie ne saurait être la réponse, ni remplacer le meilleur atout sécurité et fiabilité : deux pilotes hautement qualifiés présents en permanence dans le poste de pilotage.

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech, en octobre 2024 :

05. Attendu que :

- a. L'aviation commerciale constitue le moyen de transport le plus sûr au monde, grâce à la présence dans le poste de pilotage d'au moins deux pilotes pleinement qualifiés, parfaitement entraînés et bien reposés, et de professionnels pleinement qualifiés, parfaitement entraînés et bien reposés aux autres fonctions ;
- b. Sous couvert de sécurité, l'automatisation permet aux constructeurs aéronautiques de concevoir des avions de ligne à opération monopilote pendant la phase de croisière, et, à terme, sans aucun pilote, et ce avec la bénédiction de certaines organisations de réglementation de la sécurité aérienne et compagnies aériennes, dans une optique d'économies spéculatives pour les compagnies aériennes au détriment des pilotes et en violation des plus hautes normes de sécurité ;

- c. La recherche de sécurité accrue pour les voyageurs, les équipages et les personnels de l'aviation, et non le simple statu quo, devrait être au cœur de toute nouvelle construction aéronautique, technologie, formation et réglementation ;
- d. Certains pays éprouvent énormément de difficultés à attirer et retenir du personnel expérimenté et qualifié, à tous les niveaux du transport aérien commercial, et la solution ne saurait être de remplacer des pilotes hautement qualifiés par encore plus de technologie.

06. Demande à l'ITF ce qui suit :

- a. S'opposer au concept d'exploitation en équipage réduit dans le transport aérien commercial qui est proposé, le dénommé « exploitation en équipage minimum étendue » (eMCO), et à toute tentative future de réduire les exigences actuelles en matière d'équipage ;
- b. Élaborer une stratégie pour alerter tous les personnels de l'aviation à ce sujet, rallier des soutiens à la position de l'ITF et continuer de coordonner les efforts de plaidoyer avec la campagne existante, « Safety Starts With 2 », lancée par l'Air Line Pilots Association, International (« ALPA »), l'Air Line Pilots Association, International – Canada, l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne ;
- c. Utiliser toutes les ressources adéquates pour appeler les gouvernements du monde entier à faire pression sur les organisations de réglementation de la sécurité aérienne pour qu'elles n'avalisent pas les opérations commerciales eMCO.



D05 : TRAINS SANS CONDUCTEUR

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF de « **Façonner l'avenir du travail** » dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029, formule les considérations suivantes :

01. Reconnaît que l'exploitation sans conducteur des systèmes de transport public, dont les chemins de fer, est encouragée un peu partout dans le monde dans une optique d'efficacité commerciale peu soucieuse de la sécurité des personnels ou des usagers. Les transports publics, dont les chemins de fer, se doivent de pouvoir s'adapter à tout moment aux circonstances et situations particulières pouvant survenir en cours de trajet, et ce en toute sécurité. Il est également vital de toujours pouvoir faire face aux pannes ou aux dommages causés aux équipements, et de réagir immédiatement et de manière adéquate en cas d'incident inopiné.
02. Reconnaît que toutes les technologies sont construites, exploitées ou supervisées par des travailleuses et travailleurs, qu'elles représentent l'expérience accumulée par plusieurs générations, et que leur mise en œuvre devrait donc être respectueuse des personnels tout en garantissant la sécurité des voyageurs et des autres usagers. Il est nécessaire de reconnaître que l'utilisation des technologies et la manipulation d'équipements dernier cri, dont ceux faisant appel à l'intelligence artificielle, peuvent engendrer des erreurs et défaillances ne pouvant être évitées que par la prévention humaine.
03. Note qu'aucune technologie n'est parfaite, que les trains automatisés ont subi des déraillements et d'autres problèmes, et que les travailleuses et travailleurs des transports publics ont l'expérience des accidents et des pannes et ont tiré de nombreux enseignements des réussites et échecs de l'introduction de la technologie. Pour que celle-ci soit réussie, il convient donc d'écouter les travailleuses et travailleurs, comme le préconise la Charte de l'ITF sur la technologie et le travail décent.
04. Reconnaît que pour l'heure, la sécurité ne peut être garantie pour les trains sans conducteur, et qu'il faut toujours une supervision humaine. C'est par la formation et l'expérience que les conducteurs apprennent à réagir efficacement aux situations d'urgence. Si la formation n'est pas adéquate et si l'expérience aux commandes des trains est insuffisante, les capacités de réaction des travailleurs s'en ressentiront.
05. Reconnaît que, dans le cadre des mesures d'efficacité ferroviaire, des technologies numériques similaires sont envisagées par les chefs d'entreprise pour automatiser le travail des réceptionnaires de fret, des inspecteurs de wagons et d'autres professions ferroviaires. Reconnaît que l'automatisation totale ou partielle modifie les attentes envers les travailleuses et travailleurs et réduit leur charge de travail, mais devrait être poursuivie en partant du principe que les emplois seront garantis par des négociations patronales-syndicales suffisantes.
06. Nous devrions donc reconnaître qu'il est préférable de déployer l'automatisation et les autres technologies en tant que systèmes auxiliaires présents pour assister les conducteurs humains, pas pour les remplacer.
07. Par conséquent, le 46^e Congrès de l'ITF appelle les syndicats affiliés à :
 - adhérer aux revendications de la Campagne de l'ITF pour des chemins de fer sûrs et durables en matière de développement durable et d'avenir du travail, et à soutenir l'expansion de cette campagne en rassemblant l'expérience et le savoir-faire acquis par les syndicats dans leurs combats contre les mesures de productivité mises en œuvre par les employeurs, dont les trains sans conducteur ;
 - collaborer pour recueillir et diffuser des informations sur les expériences des affiliés en matière de technologies sans conducteur et autres évolutions numériques menaçant le principe du contrôle humain des trains, et

recueillir des données sur la sécurité et les autres conséquences potentielles de leur utilisation dans le secteur ferroviaire ;

- collaborer pour s'assurer que les points ci-dessus soient pris en compte par les autorités publiques, les opérateurs et les employeurs du secteur ferroviaire, et soient reflétés dans les politiques et réglementations relatives au rail, afin de continuer d'assurer la sécurité des travailleuses et travailleurs, des usagers et de la population en général ;
- travailler ensemble à réunir et diffuser des informations sur les expériences des affiliés concernant les conséquences négatives pour les voyageurs de la suppression du personnel à bord des trains. Par exemple le fait que sans personnel à bord, les voyageurs peuvent se sentir moins en sécurité, en particulier face à des comportements antisociaux ou à d'autres menaces, ou que le train est moins accessible aux personnes handicapées ou âgées.



D06 : VÉHICULES AUTONOMES DANS LES TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF de « **Façonner l'avenir du travail** » dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029, formule les considérations suivantes :

01. Attendu que :

- Les multinationales consacrent des dizaines de milliards de dollars au développement d'outils d'intelligence artificielle et d'automatisation qui perturbent et continueront de perturber de vastes pans de l'économie mondiale en déqualifiant et en faisant disparaître des millions d'emplois.
- Un peu partout dans le monde, des agences gouvernementales acceptent de tester et de déployer des véhicules autonomes sur la voie publique.
- Même si les partisans des véhicules autonomes aiment à penser que l'automatisation des véhicules améliorera la sécurité routière et élargira l'accès aux services de transport, des accidents et erreurs de conduite impliquant des véhicules autonomes soulèvent de sérieuses inquiétudes quant à la sécurité des autres automobilistes, des piétons et des usagers vulnérables.
- Dans ce contexte, certains gouvernements commencent à enquêter de plus près sur ces véhicules sans chauffeur et ont suspendu leur autorisation de circulation.
- Les sociétés qui exploitent ces véhicules autonomes se livrent sur la voie publique à une véritable expérimentation de technologies non éprouvées et potentiellement dangereuses, et ont tout à gagner à ce qu'elles soient adoptées rapidement.
- Les transports publics constituent déjà un moyen de transport nettement plus sûr que la voiture individuelle.
- La suppression d'emplois syndiqués fait les affaires des agences publiques et des sociétés de transport privées, soucieuses de réduire leurs coûts d'exploitation.
- Les sociétés de véhicules autonomes ont tout intérêt à obtenir des subventions publiques et à convertir les salaires du personnel en bénéfices.
- Les conducteurs(trices) de bus assistent de leur côté à une dégradation de leurs conditions de travail, à une réduction de leur pouvoir de négociation et à la suppression d'emplois qui font vivre des familles entières.
- Des conducteurs(trices) de bus syndiqués et titulaires d'un permis sont indispensables à la sécurité et à l'efficacité des services de transport public, tant pour les voyageurs que pour les autres usagers de la route.
- L'intelligence humaine des conducteurs(trices) de bus leur permet de s'adapter rapidement aux circonstances changeantes et imprévisibles inhérentes à la circulation en ville, ce à quoi ne peuvent prétendre les véhicules autonomes.
- L'engagement des syndicats, des travailleuses et travailleurs et des populations est essentiel si l'on veut atténuer les menaces posées par les véhicules autonomes et garantir le développement de technologies pertinentes et sûres qui seront profitables aux transports publics.

02. Décide de :

- S'opposer à l'adoption des véhicules autonomes pour les services de transport public.
- Soutenir les lois et réglementations qui limitent le déploiement des véhicules autonomes sur la voie publique et imposent des cadres de sécurité solides.

-
- Soutenir les lois et dispositions des conventions collectives exigeant des évaluations d'impact sur la main-d'œuvre, des programmes de reconversion et de requalification, et des aides aux personnels concernés si des véhicules autonomes sont envisagés.
 - Veiller à ce que les véhicules autonomes acquis par les entreprises de transport public soient équipés de postes de travail pour les conducteurs(trices).
 - Soutenir les lois et dispositions de conventions collectives exigeant qu'un(e) conducteur(trice) de bus titulaire d'un permis en bonne et due forme soit toujours présent(e) à bord des véhicules autonomes.
 - Faire connaître les expériences menées par les affiliés de l'ITF pour s'opposer aux véhicules autonomes et négocier collectivement à ce sujet.



D07 : TRANSPORT À LA DEMANDE (« MICROTRANSIT »)

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF de « **Façonner l'avenir du travail** » dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029, formule les considérations suivantes :

01. Attendu que :

- Partout dans le monde, les sociétés de transports publics mettent en place des services à la demande (« microtransit ») réservés via une application et généralement mis en œuvre au moyen de véhicules de petite taille, proposant des itinéraires individualisés comme les entreprises de mise en relation entre chauffeurs et passagers que sont Uber et Lyft.
- Le microtransit est une forme de transport en commun fondamentalement inefficace, plus coûteuse par voyageur que les lignes de bus fixes, qui plus est dont les prix augmentent de manière exponentielle en cas de forte demande.
- Même si, en théorie, ce transport à la demande pourrait s'avérer quelque peu utile dans les zones rurales non desservies par des lignes de bus fixes ou pour effectuer le premier ou le dernier kilomètre qui les en séparent, celui-ci sert en réalité souvent à remplacer ou à concurrencer les services traditionnels.
- Ce transport à la demande est souvent moins équitable pour les voyageurs, les travailleuses et travailleurs et les populations, et se caractérise généralement par une clientèle moins diversifiée que sur les lignes de bus fixes.
- Le microtransit génère des embouteillages, augmente les émissions de gaz à effet de serre et siphonne les ressources de transports en commun plus écologiques et plus efficaces.
- Les sociétés de microtransit à but lucratif vantent agressivement leur modèle, leur logiciel d'itinéraire à la demande et leurs prétendues vertus écologiques, malgré

leurs lacunes opérationnelles et leur impact environnemental réel.

- Du fait de leurs coûts et de leur inefficacité, les transports à la demande font le lit de la privatisation, du travail précaire et de la détérioration des conditions de travail des personnels syndiqués du secteur traditionnel.
- Les affiliés de l'ITF ont réussi à négocier des accords imposant que les services de transport à la demande soient assurés par des personnels des transports publics existants et syndiqués.
- Les affiliés de l'ITF ont réussi à organiser des travailleuses et travailleurs des services de microtransit non syndiqués.

02. Décide de :

- Soutenir la priorisation des investissements publics dans les lignes de bus fixes plutôt que dans les services à la demande.
- S'opposer à la suppression des services de lignes fixes au profit des services à la demande.
- Faire en sorte que les sociétés de transport public souhaitant mettre en œuvre des services à la demande le fassent de façon à augmenter la fréquentation des lignes fixes, à préserver la main-d'œuvre syndiquée existante aux salaires, avantages et conditions de travail en vigueur, et à éviter le recours à de la main-d'œuvre précaire.
- Limiter le déploiement des services à la demande aux territoires où les lignes de bus fixes ne sont pas faisables.
- Appuyer la publication des indicateurs de performance clés des services de transport à la demande pour améliorer la transparence et la responsabilité.
- Organiser les travailleuses et travailleurs non syndiqués des services de transport à la demande.



E01 : RESPONSABILITÉ DANS LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT MONDIALES

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Prend note des engagements souscrits dans les résolutions adoptées par le 44^e Congrès de l'ITF en 2018 visant à accroître le pouvoir syndical dans les chaînes d'approvisionnement mondiales et le commerce en ligne, à renforcer le combat mondial pour des taux de rémunération garantis de la sécurité et la responsabilisation des clients, et à augmenter les effectifs syndicaux dans le secteur des entrepôts.
02. Prend acte des engagements souscrits par :
 - a. le Congrès de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) en mai 2022, en vue de préserver et d'élargir l'attribution directe des contrats de transport, et de mener campagne contre le travail transfrontalier mobile dans le secteur ferroviaire ;
 - b. la Conférence régionale d'Asie-Pacifique en octobre 2022 de coopérer dans les chaînes d'approvisionnement régionales (Résolution 1) ;
 - c. la Conférence de la Section des transports routiers en mars 2023, en vue de mener une campagne mondiale sur les taux de rémunération garantis de la sécurité ciblant les principaux gouvernements et acteurs de la chaîne d'approvisionnement (Résolution 3) ;
 - d. la Conférence régionale d'Amérique latine en août 2023, en vue de soutenir la campagne sur les pavillons de complaisance et les travaux sur les accords commerciaux, dont le Mercosur (Résolution 3) ; et d'élaborer une stratégie visant à lutter contre la concurrence déloyale sur la voie navigable Paraguay-Panama (Résolution 6) ;
 - e. le Comité directeur de la Section des transports routiers en novembre 2023, en vue de mener campagne en faveur de la responsabilisation des acteurs de la chaîne d'approvisionnement d'Amazon et, au sens large, des enseignes du commerce en ligne ;
 - f. la Conférence de la Section des gens de mer en décembre 2023, en vue de faire campagne contre les pavillons de complaisance dans l'accord UE-Mercosur (Résolution 1) ;
 - g. le Comité d'action contre les pratiques loyales en décembre 2023, en vue d'exercer des pressions sur Ørsted A/S et sa filiale américaine pour que soient respectés les droits à la liberté d'association et à la négociation collective, y compris dans les projets d'éoliennes en mer (Résolution d'urgence).
03. Reconnaît que le pouvoir économique, financier et industriel indispensable à l'amélioration des normes du travail dans les transports est souvent détenu par les acteurs d'autres maillons de la chaîne d'approvisionnement, comme les entreprises clientes, les clients des multinationales, les plateformes de données, les gouvernements, les investisseurs et les prestataires de services logistiques tiers.
04. Reconnaît que depuis 130 ans, l'ITF œuvre à la solidarité, à l'organisation et à la négociation partout dans le monde pour renforcer le pouvoir des syndicats et défendre et améliorer les droits, les conditions de travail et les normes dans le secteur des transports.
05. Reconnaît la profonde influence de la [campagne FOC](#), du [Forum international de négociation \(IBF\)](#), de la [Convention du travail maritime \(MLC\)](#) et de l'Inspectorat maritime de l'ITF sur le quotidien des gens de mer, ainsi que le besoin de partager les meilleures pratiques avec d'autres groupes d'effectifs des transports dans la chaîne d'approvisionnement.

06. Prend note que l'organisation et la représentation des travailleuses et travailleurs constituent le fondement de notre pouvoir dans les chaînes d'approvisionnement et de notre capacité à vérifier et corriger les normes ; et reconnaît la nécessité de défendre et de promouvoir le droit de grève, le droit d'organisation et le droit à l'action revendicative dans les chaînes d'approvisionnement.
07. Prend note de la création du Groupe consultatif sur les chaînes d'approvisionnement auprès du Comité exécutif de l'ITF en 2021, au sein duquel les affiliés contribuent à développer le programme sur les chaînes d'approvisionnement de l'ITF, supervisent sa mise en œuvre et rendent compte des avancées au Comité.
08. Note le précédent créé par l'[accord DDDH conclu avec TFG London](#) en 2023, qui engage l'entreprise à coopérer avec l'ITF et ses affiliés pour respecter les droits du travail dans l'ensemble de sa chaîne de transport, qu'il s'agisse de ses services propres ou sous-traités.
09. Note les réalisations de l'[approche DDDH de l'ITF dans le secteur maritime](#), qui développe et utilise les données des accords maritimes et de l'Inspectorat pour vérifier les services de transport maritime des clients multinationaux, ce qui a contribué à une augmentation significative du nombre d'accords maritimes de l'ITF depuis le Congrès 2018.
10. Prend acte des réalisations de la [Fondation sur le devoir de diligence dans les transports routiers \(DDTR\)](#), créée conjointement en 2020 par l'ITF, l'[UITA](#) et la [FNV](#), qui a permis de conclure des accords avec des multinationales du secteur de l'alimentation et des boissons afin de vérifier et de corriger les normes de travail dans leurs services de transports routiers en Europe.
11. Prend note de la coopération de la Section de la pêche de l'ITF avec l'organisation britannique [Seafood Ethics Action Alliance](#) (SEAA) en matière de DDDH, en vue d'accroître la transparence des informations sur les navires et des normes en vigueur dans les chaînes d'approvisionnement des détaillants et acheteurs de produits de la mer au Royaume-Uni ; et de l'organisation des pêcheurs migrants dans les chaînes d'approvisionnement au Ghana et en Thaïlande.
12. Note la participation de l'ITF au « Summit to Make Amazon Pay » (« Sommet pour faire payer Amazon »), mouvement mondial de syndicats, d'associations de défense de l'environnement, d'organisations pour la justice fiscale et autres, unissant leurs forces pour [exiger des comptes d'Amazon](#) pour ses travailleuses et travailleurs, pour les populations locales impactées et pour la planète.
13. Note que les affiliés ont fait campagne avec succès pour que les acteurs des chaînes d'approvisionnement soient légalement tenus de respecter les droits du travail, les droits humains et les normes de sécurité, et de coopérer avec les syndicats pour contrôler et faire appliquer les normes du travail, dont le [DDDH obligatoire](#), la responsabilité conjointe, les [taux de rémunération garants de la sécurité](#) et d'autres cadres juridiques.
14. Note que lors de l'atelier de l'ITF sur l'organisation dans les chaînes d'approvisionnement tenu en décembre 2023, les affiliés ont convenu que l'ITF devrait renforcer le pouvoir des travailleuses et travailleurs en développant la solidarité autour des multinationales des chaînes d'approvisionnement, comme APM-Maersk et DHL, en renforçant le leadership des affiliés dans les campagnes, les négociations et les accords relatifs aux chaînes d'approvisionnement, en développant des réseaux d'organismes par le biais de formations régionales, et en organisant et en menant des campagnes pour améliorer les normes dans le commerce en ligne, notamment dans la chaîne d'approvisionnement d'Amazon.
15. Appelle les gouvernements, les employeurs, les investisseurs, les clients multinationaux et tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement à coopérer avec l'ITF et à respecter ses [Principes relatifs aux chaînes d'approvisionnement](#) ainsi que ses [orientations DDDH dans le secteur maritime](#) concernant les équipages des navires marchands des chaînes d'approvisionnement.
16. Réaffirme l'engagement de l'ITF de faire basculer le pouvoir du capital vers les travailleurs, grâce à ses syndicats, d'améliorer

les normes de travail dans les chaînes d'approvisionnement, et de construire des systèmes de transport plus sûrs, plus équitables et plus durables.

17. Demande à l'ITF ce qui suit :

- a. Développer une stratégie d'adhésion et d'organisation pour les travailleuses et travailleurs migrants et les [formes atypiques d'emploi](#) dans les services de transport des chaînes d'approvisionnement ;
- b. Mener une campagne mondiale pour « mettre fin à la cupidité des entreprises » en responsabilisant les multinationales et les clients pour les droits, la sécurité et les normes de tous les personnels de leurs chaînes d'approvisionnement, qu'il s'agisse des transports, de la logistique ou des entrepôts, en y incluant Amazon et, au sens large, les enseignes du commerce en ligne ;
- c. Prioriser la mise en œuvre de la [Convention 190 de l'OIT sur la violence et le harcèlement](#), ainsi que d'autres normes de santé et de sécurité au travail dans ses relations avec des acteurs de la chaîne d'approvisionnement ;

- d. Développer un modèle international pour la conclusion, le contrôle, l'application et l'amélioration des normes du travail dans les transports avec ses clients multinationaux, ses autres clients et les propriétaires de marchandises, notamment en élaborant :
 - i Un modèle et une stratégie d'utilisation de nos données maritimes pour renforcer la responsabilisation des acteurs de la chaîne d'approvisionnement, les droits du travail et les accords maritimes de l'ITF ;
 - ii Une stratégie de négociation et de coopération avec les acteurs responsables des chaînes d'approvisionnement, afin de renforcer la législation et la réglementation en la matière qui s'appliquent à l'ensemble des travailleuses et travailleurs des transports ;
 - iii Un inspectorat pour tous les modes de transport ;
- e. Continuer de faire campagne et de soutenir les campagnes des affiliés en faveur de lois et réglementations sur la responsabilité des acteurs des chaînes d'approvisionnement à l'échelon mondial, régional et national, avec un rôle reconnu pour les syndicats dans l'établissement, le contrôle, l'application et l'amélioration des normes, dont un [traité contraignant des Nations Unies relatif aux entreprises et aux droits de l'homme](#).



E02 : PRINCIPES DES TAUX DE RÉMUNÉRATION GARANTS DE LA SÉCURITÉ ET RENFORCEMENT DU POUVOIR SYNDICAL DANS LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT DES TRANSPORTS

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Prend note :

- de la Résolution 3 adoptée lors du 44^e Congrès de l'ITF en 2018, qui demandait à l'ITF de renforcer la lutte pour des taux de rémunération garantis de la sécurité (*Safe Rates*) et la responsabilisation des clients,
- de la Résolution 3 adoptée à la Conférence de la Section des transports routiers en mars 2023, qui demandait à l'ITF de lancer une campagne mondiale en faveur de taux de rémunération garantis de la sécurité,
- des travaux du Sous-comité Employeurs économiques de la Section des transports routiers (RTEESC),
- du document de l'ITF « Une nouvelle donne pour l'aviation »,
- des travaux du Groupe de pilotage sur les entrepôts, la distribution et la logistique.

02. Note que l'ITF et ses affiliés des transports routiers ont réussi à donner de l'ampleur à la lutte pour des taux de rémunération garantis de la sécurité. Depuis 2018, des systèmes de taux de rémunération garantis de la sécurité ont été introduits ou renforcés dans sept pays. En 2024, l'Australie a adopté la législation la plus complète en la matière. En juin 2024, on dénombrait 65 syndicats dans 39 pays représentant des travailleuses et travailleurs formels et informels, des employé(e)s et des chauffeurs propriétaires des secteurs du fret routier, du transport de voyageurs et de

l'économie des petits boulots au sein de la campagne mondiale en faveur de taux de rémunération garantis de la sécurité. Ces syndicats se soutiennent mutuellement du sud au sud, du sud au nord et du nord au nord. Le Secrétariat de l'ITF coordonne ce processus, en apprenant des affiliés tout en soutenant et en encourageant leur leadership.

03. Note que l'action sur les taux de rémunération garantis de la sécurité repose sur une analyse des répercussions négatives de modèles d'entreprise non durables sur les travailleuses et travailleurs des transports, sur l'économie et sur la société en général. Il ressort de cette analyse qu'il est indispensable de responsabiliser les employeurs économiques, comme les grands clients du secteur des transports et les « perturbateurs » que sont les acteurs de l'économie des petits boulots en basculant le pouvoir du capital vers les travailleuses et travailleurs. La campagne pour des taux de rémunération garantis de la sécurité s'y emploie, en faisant comprendre que tous les effectifs des transports routiers, en ce compris les travailleuses et travailleurs informels et des formes atypiques d'emploi, doivent avoir accès à une représentation syndicale, et que personne ne doit mourir sur l'autel du profit.

04. Note que les systèmes de taux de rémunération garantis de la sécurité ouvrent de nouvelles perspectives d'organisation des travailleuses et travailleurs, de renforcement du pouvoir syndical et d'accroissement de la solidarité à l'échelle sectorielle, plutôt qu'entreprise par entreprise. Les affiliés de l'ITF mettent ce pouvoir à profit pour réorganiser les transports et les rendre justes, sûrs, durables et inclusifs.

05. Note que les principes des taux de rémunération garantis de la sécurité ont aussi une résonance dans d'autres secteurs des transports. Ces dernières années, les affiliés de l'ITF ont étendu la campagne pour des taux de rémunération garantis de la sécurité à l'aviation, secteur dans lequel des employeurs économiques comme les compagnies aériennes, les gouvernements et les aéroports peuvent user de leur énorme pouvoir pour influencer les conditions de travail dans les chaînes de sous-traitance. Dans le secteur de la logistique et des entrepôts, les modèles d'entreprise non durables fondés sur l'informalité et les formes atypiques d'emploi se traduisent par des déficits de travail décent, de sécurité sociale, de sûreté et un manque de mesures de protection face au changement climatique. La campagne pour des taux de rémunération garantis de la sécurité illustre comment nous pouvons renforcer le pouvoir des syndicats et améliorer les normes dans ces secteurs.
06. Note que l'efficacité des campagnes sur les taux de rémunération garantis de la sécurité et le devoir de diligence ainsi que d'autres stratégies relatives aux employeurs économiques sera décuplée si elles sont adoptées par les syndicats d'autres secteurs et filières. Nous pouvons y parvenir en développant et en renforçant les relations avec des syndicats d'autres secteurs, notamment en fournissant des renseignements et des formations sur les stratégies de l'ITF en matière de chaîne d'approvisionnement.
07. À la lumière de ce qui précède, il est demandé à l'ITF de :
- a. Mener des enquêtes et analyses sur l'utilisation des modèles d'entreprise non durables et leur impact sur les normes du travail et sociales, dont la sécurité publique, la sûreté, l'égalité et la durabilité.
 - b. Procéder à une cartographie systématique des conditions de travail et de la présence syndicale sur les marchés clés et dans les chaînes d'approvisionnement, qui constituera le fondement d'un ciblage efficace, de l'organisation des travailleuses et travailleurs, de la solidarité internationale et des campagnes.
 - c. Développer, réclamer et obtenir des systèmes de négociation et de réglementation sectorielles multipartites qui incluent des obligations contractuelles concernant les chaînes d'approvisionnement et élargissent les normes, notamment par l'application de conventions collectives, aux effectifs précaires, informels et non organisés pour réduire les inégalités, favoriser l'inclusion et soutenir la solidarité à l'échelle sectorielle.
 - d. Améliorer les structures et capacités mondiales et régionales au profit d'une collaboration et d'une solidarité insufflées par les affiliés entre les différents modes et secteurs pour atteindre ces objectifs.



E03 : SOLIDARITÉ DANS LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT MAERSK

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Note que le Réseau Maersk de l'ITF et son groupe de pilotage ont été créés par la Conférence conjointe des gens de mer et des dockers lors du Congrès de l'ITF en 2006. Il s'agit d'un réseau de syndicats affiliés du secteur maritime, incluant les dockers, les gens de mer et la navigation intérieure.
02. Note que le Réseau a été créé dans le but de promouvoir les intérêts des travailleuses et travailleurs employés par AP Moller Maersk (APMM) et d'identifier les axes de travail prioritaires.
03. Note que le Réseau Maersk de l'ITF continue d'œuvrer à l'amélioration des droits et des normes dans la chaîne d'approvisionnement Maersk, notamment en organisant les travailleuses et travailleurs et en mettant en œuvre des stratégies de devoir de diligence en matière de droits humains (DDDH) menées par les travailleuses et travailleurs.
04. Note que depuis 2018, l'ITF a établi au rang de priorité les travaux portant sur la responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement, qui visent à accroître le nombre d'adhésions syndicales et la couverture des conventions collectives en intervenant auprès des entreprises clientes, des investisseurs et d'autres acteurs et en les responsabilisant pour les conditions de travail, les droits et la sécurité dans leurs chaînes d'approvisionnement, et à associer les syndicats aux processus d'établissement, de suivi et d'application des normes en matière de travail et de droits humains.
05. Reconnaît que, directement ou indirectement, des milliers de travailleuses et travailleurs des transports sont employés par ce conglomérat mondial, et que beaucoup sont déjà représentés par des affiliés de l'ITF.
06. Constate qu'APMM a pour ambition de devenir une société de transport intégrée, l'accent étant mis sur l'expansion de ses activités de logistique terrestre en tant que service de transport de bout en bout.
07. Reconnaît que les « normes mondiales applicables par les tierces parties en matière de conditions de travail » établies par APMM l'engagent à procéder à des contrôles du bon respect d'une liste complète de droits humains et du travail auprès de ses prestataires, et à prendre des mesures correctives quand des manquements sont constatés.
08. Reconnaît que les affiliés de l'ITF ont malgré tout constaté des conditions d'exploitation et de discrimination inquiétantes et persistantes à l'encontre des effectifs en sous-traitance des installations et chaînes d'approvisionnement Maersk.
09. Reconnaît qu'il est dès lors absolument déterminant que les syndicats répondent à l'objectif d'APMM de renforcer ses activités terrestres (camionnage, entreposage et logistique, etc.), et qu'ils élargissent notre réseau en conséquence.
10. Demande à l'ITF et au Comité d'action contre les pratiques déloyales de l'ITF ce qui suit :
 - Inviter les affiliés des transports présents dans les différentes activités d'APMM à rejoindre le Réseau Maersk et élargir la composition de son groupe de pilotage pour y intégrer des représentant(e)s des activités terrestres (transports routiers et ferroviaires et/ou entrepôts).

-
- Développer et adapter ses travaux DDDH dans les chaînes d'approvisionnement Maersk aux affiliés de sections non maritimes en réponse à l'ambition d'APMM de proposer des services logistiques de bout en bout à ses clients.
 - Faciliter les stratégies d'organisation coordonnées tissant des liens entre les affiliés de toutes les activités d'APMM.
 - Élaborer une stratégie détaillée visant à s'assurer du bon respect par Maersk et ses prestataires de la politique sur les normes applicables aux tierces parties et, plus généralement, des droits humains et du travail, en intégrant le DDDH impulsé par les travailleuses et travailleurs, la collecte de données, l'organisation et la solidarité internationale et intermodale.



E04 : PROMOUVOIR LES DROITS HUMAINS ET LES NORMES DU TRAVAIL DANS LA STRATÉGIE MONDIALE DE FINANCE DURABLE

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Reconnaisant que :

- a. L'ITF a déjà considérablement amélioré les avantages procurés à ses affiliés et à leurs membres (tant dans la vie active qu'à la retraite), allant d'un soutien direct aux affiliés et de sa participation à des initiatives nationales et mondiales sur le capital des travailleurs, jusqu'à une collaboration avec d'autres FSI, les centres régionaux et nationaux de la CSI et des organismes comme le Comité sur le capital des travailleurs des Syndicats mondiaux (CWC), les Principes pour l'investissement responsable (PRI) soutenus par les Nations Unies, le Trustee Leadership Forum (TLF) et le Council of Institutional Investors (CII) aux États-Unis, ainsi qu'avec des organismes similaires en Afrique, en Asie/Pacifique, en Australie, au Canada, en Europe, en Amérique latine et au Royaume-Uni ;
- b. La mise en œuvre de la stratégie mondiale de finance durable crée de nouveaux impératifs et de nouvelles occasions pour les syndicats de promouvoir et d'intégrer les droits humains et les normes du travail dans les investissements auxquels procèdent les pays, tant développés qu'émergents, pour répondre à la crise climatique et pour mettre en œuvre les nouvelles technologies propices à une transition juste ;
- c. Les syndicats sont brillamment parvenus à intégrer des normes environnementales et de gouvernance dans la chaîne d'investissement, mais n'ont pas encore eu autant de réussite pour l'intégration des normes « sociales » et de leurs indicateurs, notamment par une transition juste, dans les pratiques environnementales, sociales et de gouvernance (ESG) pour déterminer à la fois la qualité de l'investissement et l'affectation de capital institutionnel aux secteurs économiques essentiels pour la création d'entreprises, de projets et d'infrastructures qui non seulement fournissent les produits et services dont ont besoin les personnes et les collectivités, mais également des emplois de qualité, hautement qualifiés, bien rémunérés, sûrs et non précaires ;
- d. La détermination de l'ITF à développer et à affiner l'utilisation des stratégies sur le capital des travailleurs, à encourager les affiliés à soutenir ou rejoindre le Comité sur le capital des travailleurs et à promouvoir l'échange d'informations et de meilleures pratiques sur l'investissement responsable, est décrite dans le document Vision du Congrès ;
- e. S'appuyant sur les objectifs du Congrès 2018, l'ITF a renforcé ses travaux sur les stratégies relatives au capital des travailleurs pour influencer les politiques mondiales et régionales par le biais de la Taskforce Politique stratégique du CWC en vue de façonner les normes sociales à l'intention des investisseurs au travers d'un engagement avec le Conseil international des normes de durabilité (ISSB) ; en travaillant avec les PRI pour développer le programme Advance pour les investisseurs qui s'engagent sur les droits humains, en ce compris les droits du travail ; en participant aux groupes de travail techniques de la Global Reporting Initiative (GRI), qui passe en revue les normes relatives au climat,

à l'économie et au travail ; en prodiguant des conseils d'experts à la CES et en participant à la plateforme européenne de finance durable qui conseille la Commission européenne sur les sauvegardes sociales minimums, la double matérialité et la transition juste.

02. Décide de :

- a. Soutenir et renforcer les travaux en cours de l'ITF avec (i) d'autres organisations syndicales alignées sur ces principes ; (ii) les administrateurs des conseils de gouvernance et des comités d'investissement des fonds de pension là où ceux-ci sont nommés par l'ITF ; (iii) des organisations non gouvernementales sur la finance durable comme l'ISSB, la GRI et la future Taskforce on Inequality and Social-related Financial Disclosure (TISFD) ; (iv) les gouvernements ; et (v) des agences des Nations Unies comme l'OIT, afin d'établir des normes sociales reconnues au niveau mondial et des indicateurs connexes (incluant par exemple les droits humains, les normes du travail, de santé et de sécurité au travail, de diversité et d'égalité hommes-femmes, d'égalité des chances, de non-discrimination, de respect des droits des Premières nations et d'esclavage moderne) sur lesquels appuyer la finance durable, tout comme l'ISSB a mis au point une norme de présentation de l'information dans le domaine climatique, reconnue au niveau mondial et applicable à l'ensemble des chaînes d'approvisionnement ;
- b. Plus particulièrement, mettre à profit la présidence qu'assume actuellement l'ITF à la tête de la Taskforce Politique stratégique du CWC et de l'Initiative de responsabilisation des gestionnaires d'actifs (AMAI) pour poursuivre l'établissement de normes et d'indicateurs sociaux acceptés au niveau mondial et reflétant pleinement les droits des travailleuses et travailleurs, à intégrer dans la taxonomie de la finance durable et les exigences de divulgation ESG, et pour aider le CWC à influencer les travaux de la Taskforce on Inequality and Social-related Financial Disclosures dans l'objectif que l'ISSB adopte une norme mondiale de présentation d'informations sur les inégalités et les normes sociales ;
- c. Allouer des ressources financières supplémentaires pour aider les affiliés et les syndicats de l'ITF du monde entier à utiliser ces normes émergentes dans le cadre de leurs stratégies de campagne et de négociation et, sous réserve que d'autres partenaires soient disposés à apporter des ressources financières, préconiser d'embaucher un Responsable de projet Normes sociales CWC pour 4 ans pour faire avancer ces travaux sous les auspices de la Taskforce Politique stratégique du CWC.



E05 : LE CANAL DE PANAMA, CLÉ DE VOÛTE DES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT MONDIALES

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Note que 90 % de ce qui est consommé dans le monde est transporté par la mer, et que les grandes routes maritimes, dont le canal de Panama, jouent un rôle essentiel dans l'économie mondiale en tant qu'éléments majeurs et stratégiques de l'infrastructure mondiale.
02. Note que de nombreuses travailleuses et travailleurs des chaînes d'approvisionnement dont les marchandises transitent par le canal de Panama bénéficient de conditions de travail décentes, en ce compris des conventions collectives.
03. Note que les effectifs du canal de Panama jouissent d'un régime de travail spécial, régi par un titre constitutionnel, une loi organique, des règlements et des conventions collectives. Celui-ci prévoit des garanties compensatoires en échange du droit de grève. La mise en application de ces garanties revient au Conseil des relations du travail du canal de Panama, l'administration du canal ayant aussi l'obligation de garantir les droits des travailleuses et travailleurs.
04. Rappelle la fragilité des relations entre l'UCOC et l'administration du canal, après des années de négociations, de médiation et d'actions en justice, et l'absence de convention collective valide entre l'UCOC et l'employeur à l'heure actuelle. Les tergiversations et les retards de l'administration du canal et du Conseil des relations du travail du canal de Panama (JRL) privent les travailleuses et travailleurs de leur droit à une procédure en bonne et due forme.
05. Reconnaît que :
 - les travailleuses et travailleurs du canal de Panama ont, comme les autres, le droit à la négociation collective, la République du Panama ayant ratifié les Conventions 87, 98 et 154 de l'OIT ;
 - la loi organique et le règlement du canal de Panama établissent le droit à une convention collective, ainsi qu'à des négociations de bonne foi ;
 - ces mêmes instruments juridiques du Canal exigent équité, transparence et égalité des chances et des conditions de travail pour tous les effectifs, quel que soit leur domaine d'activité.
06. Conscient qu'un seul maillon faible de la chaîne d'approvisionnement peut en fragiliser d'autres.
07. Demande à l'ITF ce qui suit :
 - Lancer une campagne avec les affiliés qui représentent les travailleuses et travailleurs du canal de Panama dans le but d'identifier les problématiques communes et d'élaborer une position cohérente et unifiée contre les abus et la passivité des autorités du canal de Panama en matière de sécurité, de formation, de relations professionnelles et de reconnaissance des droits fondamentaux du travail ;
 - Coordonner, à partir d'un point central, les effectifs, les syndicats et d'autres parties prenantes des docks, des transports routiers et ferroviaires, de l'aviation civile, de la navigation intérieure et des entrepôts, afin de soutenir les objectifs stratégiques de l'UCOC, en soulignant l'importance du canal de Panama pour l'économie mondiale ;

-
- Consulter l'OIT pour déterminer le meilleur moyen de déposer une plainte contre le Panama, en vue de faire respecter les droits fondamentaux à la liberté d'association et à la négociation collective ;
 - Exhorter le Secrétariat à intervenir auprès du nouveau gouvernement de la République du Panama pour suggérer l'ouverture de négociations tripartites et corriger l'absence de relations professionnelles sérieuses entre l'Autorité du canal de Panama et les affiliés qui en représentent les travailleuses et travailleurs.



E06 : RENFORCER LA STRUCTURE DU GROUPE DE TRAVAIL DE L'ITF SUR LA NAVIGATION INTÉRIEURE DANS NOTRE RÉGION

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. La navigation intérieure joue un rôle crucial dans notre région car elle constitue l'axe fondamental de l'économie, du développement et du commerce international utilisant nos rivières, nos lacs et nos canaux (VOIE NAVIGABLE PARAGUAY-PARANA/CANAL DE PANAMA/AMAZONE, SIETE LAGOS). Cependant, de nombreuses personnes se trouvent en difficulté à cause du travail informel et des mauvaises conditions de travail, sans parler du changement climatique, qui affecte les voies navigables et met beaucoup de personnes au chômage.
02. Il convient aussi de signaler le virage à l'extrême droite, avec des offensives incessantes sur les acquis sociaux, et même sur la vie de nombreux de nos camarades, et des tentatives d'abrogation des lois nationales sur le cabotage pour ouvrir la voie aux multinationales aux dépens des effectifs et de la souveraineté nationale.
03. Au niveau international, la tentative d'affaiblir à de très bas niveaux les droits du travail, apparue lors de la dernière réunion sur la navigation intérieure tenue du 20 au 24 novembre 2023 à l'OIT à Genève, constitue un enjeu majeur.
04. Ces questions montrent combien il est important de s'intéresser aux conditions de travail pour garantir la durabilité à la fois des ressources naturelles et des populations qui en dépendent.
05. Pour les raisons susmentionnées, nous demandons ce qui suit à l'ITF :
 - Accroître les activités pour promouvoir le renforcement des syndicats dans notre secteur.
 - Accroître les activités de l'ITF dans la région pour sensibiliser les gouvernements et les partenaires sociaux à la nécessité de :
 - a. Accroître les activités de l'ITF dans la région pour sensibiliser les gouvernements et les partenaires sociaux à la nécessité de : mener un projet d'étude et de diagnostic des conditions environnementales réelles et des graves conséquences du changement climatique sur le secteur, en coordination avec les syndicats locaux pour réfléchir à des solutions possibles, notamment en termes de transition juste, et en incluant les travailleuses et travailleurs, dans une démarche de sauvegarde de l'emploi.
 - b. Réitérer l'importance du secteur dans la région pour le trafic mondial de navires constituant les maillons des chaînes d'approvisionnement, en contactant les armateurs, les agences, les organisations et les gouvernements concernés pour soutenir des conditions de travail optimales, les droits du travail et le bien-être des personnes engagées dans ce secteur d'activité.



E07 : ÉLABORATION D'UNE CHARTE SUR LES DROITS ET LIBERTÉS DES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DU TRANSPORT AÉRIEN

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Constate les énormes perturbations subies par les personnels et les voyageurs partout dans le monde lors de la reprise des liaisons aériennes une fois passé le plus fort de la pandémie de Covid-19. Les attentes interminables, les annulations et retards, les pertes de bagages et les pénuries d'effectifs sont toujours d'actualité et entraînent le mécontentement des voyageurs, qui déchargent leur frustration croissante sur les personnels. Loin de s'apaiser, les problèmes perdurent.
02. Note que ces problèmes trouvent avant toute chose leur origine dans la profonde déconsidération des personnels et du travail qu'ils accomplissent pour assurer le bon fonctionnement du transport aérien. Cette déconsidération systématique ne date pas d'hier, et a lentement mais sûrement érodé la qualité de l'emploi dans le secteur aérien. Les conditions de travail d'aujourd'hui se caractérisent bien souvent par une combinaison d'éléments de la liste suivante :
 - a. Salaires extrêmement bas ;
 - b. Horaires abusifs ;
 - c. Heures supplémentaires excessives ;
 - d. Harcèlement par les collègues et voyageurs ;
 - e. Formation insuffisante ;
 - f. Transferts de contrats de travail ;
 - g. Intensification des cadences ;
 - h. Outils et ressources insuffisants ;
 - i. Innovations technologiques considérables avec des plans d'implantation médiocres et peu ou pas de consultation des personnels lors de la conception et de la mise en œuvre.
03. Note qu'Unifor, syndicat canadien du secteur privé, a élaboré une Charte sur les droits et libertés des travailleuses et travailleurs du transport aérien pour promouvoir des solutions législatives, réglementaires et opérationnelles aux défis systémiques ci-dessus, notamment ;
 - a. Une rémunération convenable ;
 - b. Des mécanismes de signalement sûrs ;
 - c. Une protection contre la sous-traitance ;
 - d. Des solutions à l'intensification des cadences ;
 - e. Des formations de grande qualité ;
 - f. Des horaires réguliers ;
 - g. Des lieux de travail sains et sûrs ;
 - h. Un droit de regard sur les changements technologiques.
04. Constate qu'au lieu de revaloriser les conditions de travail pour améliorer les conditions de voyage, les gouvernements, les compagnies aériennes, les aéroports et les sociétés connexes se contentent de solutions revenant à mettre un pansement sur une jambe de bois. Au Canada, par exemple, le gouvernement fédéral a tenté de résoudre la situation en instaurant le Règlement sur la protection des passagers aériens, qui impose aux compagnies de verser des indemnités et remboursements lorsque les exigences minimales ne sont pas respectées. Beaucoup d'aéroports ont tenté de se tourner vers les nouvelles technologies pour remplacer les personnels, en faisant miroiter aux passagers des conditions de voyage plus agréables, mais les travailleuses et travailleurs savent bien que les remplacer, au lieu d'augmenter leurs effectifs, ne conduit qu'à plus d'agacement de la part des voyageurs.
05. Constate que les personnels et les voyageurs continuent de payer le prix de cette inaction, avec le cauchemar que peuvent représenter les surréservations et annulations, les pertes

de bagages, les problèmes techniques, les voyageurs désemparés et agressifs et la flambée des prix. Ajoutons à cela des longs délais d'attente pour parler à un(e) agent(e) d'assistance, des algorithmes plus agaçants qu'utiles, et de la pénurie de personnels au contrôle de la circulation aérienne et aux services de vol, et vous avez tous les ingrédients d'un voyage chaotique.

06. Note que les conditions de travail des personnels du transport influent directement sur les conditions de voyage des passagers. Les conditions de voyage ne s'amélioreront pas sans amélioration des conditions de travail et sans augmentation des effectifs.
07. Demande à l'ITF ce qui suit :
 - a. Mettre au point une campagne mondiale pour améliorer les conditions de travail dans le transport aérien et sensibiliser au lien étroit entre conditions de travail et conditions de voyage.
 - b. Garantir la consultation et la collaboration avec les travailleuses et travailleurs du transport aérien et leurs syndicats pour que tous les sous-secteurs, dont l'assistance à la clientèle, les services de maintenance et de réparation, les activités aéroportuaires, le commerce de détail, la manutention des bagages, le contrôle du trafic aérien et bien d'autres encore, puissent apporter leur contribution à la campagne et avoir leur mot à dire.
 - c. Apporter un soutien, un savoir-faire, un contexte international pertinent et de meilleures pratiques aux syndicats afin qu'ils puissent élaborer des stratégies de pression et des recommandations politiques concrètes, notamment à propos de changements législatifs et réglementaires aux niveaux national, sous-régional et régional propices à une amélioration concrète des conditions de travail.
 - d. Améliorer les structures et capacités de collaboration et de solidarité entre les affiliés des différents sous-secteurs au profit d'une amélioration générale des conditions de travail et normes dans l'ensemble du secteur aérien.



E08 : CONTRER LES CONSÉQUENCES DE LA DÉRÉGLEMENTATION ET DE LA FRAGMENTATION DES CHÂÎNES D'APPROVISIONNEMENT DE L'AVIATION

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Formule les constats suivants :

- a. La « Nouvelle donne pour l'aviation » de l'ITF procède de la fragmentation de la chaîne de services ayant ouvert la voie à des modèles commerciaux à bas prix et non durables dans tous les pans du secteur, y compris au niveau des compagnies aériennes et des prestataires de services.
- b. Cette fragmentation a dégradé les normes d'emploi dans toute la chaîne de services, tirant les salaires et les conditions de travail vers le bas, augmentant les risques pour la santé et la sécurité et encourageant le travail précaire faiblement rémunéré.
- c. La fragmentation de la chaîne de services du secteur aérien (ci-après, la « fragmentation ») a créé des obstacles à l'organisation des travailleuses et travailleurs en syndicats et à l'amélioration de leurs conditions d'emploi, d'autant que celles-ci font souvent les frais des pressions structurelles et de la concurrence qui caractérisent le secteur.
- d. Sur bon nombre de grands marchés, les annulations massives de 2022 et les prétendues « pénuries d'effectifs » étaient une conséquence directe de cette fragmentation et des conditions d'emploi intenable.
- e. Une telle fragmentation monte les effectifs les uns contre les autres, tant au sein d'un même pays qu'à l'international.

f. L'aviation joue un rôle essentiel dans le développement et la connectivité des économies et des sociétés et constitue un secteur important pour l'emploi décent.

02. Reconnaît que :

- a. La fragmentation du secteur aérien donne lieu à une concurrence intenable, de multiples prestataires se disputant les mêmes services aux niveaux local, national et international.
- b. La déréglementation des marchés nationaux a tiré vers le bas les exigences d'entrée dans le secteur aérien, avec d'énormes répercussions sur les normes du travail et les normes d'exploitation.
- c. Qu'il s'agisse de compagnies se disputant la même liaison aérienne ou de prestataires se disputant le même contrat de services de nettoyage, de restauration ou de manutention des bagages, la concurrence se fait sur le dos des normes d'emploi dans une course à la réduction des coûts.
- d. La « Nouvelle donne pour l'aviation » met l'accent sur l'impératif de coordination et de réglementation dans tous les pans du secteur aérien.
- e. Depuis quelques années, les syndicats élaborent des stratégies individuelles pour lutter contre cette fragmentation, notamment des conseils de négociation sectoriels, des campagnes nationales de syndicalisation, des accords à l'échelle de l'aéroport et des organismes de réglementation nationaux.
- f. Les affiliés de l'ITF ont tout à gagner à se soutenir mutuellement et à collaborer autour de stratégies d'organisation, de campagne et de négociation efficaces face

- à la fragmentation de la chaîne de services du secteur aérien.
- g. Quel que soit le pays, des initiatives d'organisation, de campagne et de négociation réussies contribuent à faire progresser la lutte contre la fragmentation partout dans le monde, car elles posent de nouvelles balises.
 - h. Les employeurs du secteur aérien forment un réseau étroit et reproduisent partout dans le monde le même modèle de dégradation des normes du travail pour accroître leurs marges bénéficiaires.
 - i. Coordonner des initiatives entre des affiliés poursuivant des objectifs communs peut faire basculer le pouvoir du capital vers les travailleuses et travailleurs.
03. Demande à la Section de l'aviation civile de l'ITF ce qui suit :
- a. Recueillir des informations sur la déréglementation et la fragmentation, et sur leurs conséquences pour les normes du travail et les perspectives de développement national, notamment au niveau de la connectivité, de la fragilité des prestations de services et de la durabilité.
 - b. Cartographier les employeurs communs et/ou les alliances d'employeurs et la présence syndicale pour soutenir les initiatives de syndicalisation et de négociation.
 - c. Réunir les syndicats et soutenir les démarches d'organisation, de campagne et de négociation poursuivant des objectifs similaires en la matière, en vue de construire une solidarité internationale, de partager des stratégies et de développer des initiatives mondiales.
 - d. Documenter et partager des stratégies de lutte contre la fragmentation ayant fait leurs preuves, afin d'aider les syndicats du monde entier à mener des initiatives similaires.
 - e. Appuyer l'engagement international auprès des organisations sectorielles et de réglementation sur ces stratégies de lutte fructueuses.



E09 : REMÉDIER À L'INEFFICACITÉ DES CLUBS DE PROTECTION ET D'INDEMNISATION (LES « CLUBS P&I »)

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Note que les gens de mer se retrouvent très souvent dans des situations dramatiques quand ils sont laissés pour compte sur des navires abandonnés, obligés de vivre et de travailler dans des conditions indignes, par exemple en raison d'un manque d'accès à l'eau potable et à de la nourriture de bonne qualité, de salaires inexistantes ou payés tardivement, et d'atteintes à d'autres droits fondamentaux.
02. Note que les Clubs de protection et d'indemnisation (« Clubs P&I », des mutuelles d'assurance d'armateurs) devraient procurer aux armateurs une assurance responsabilité civile valable pour qu'une aide puisse être apportée aux gens de mer en cas d'abandon de navires et de non-paiement des salaires.
03. Reconnaît que des Clubs P&I efficaces et opportuns sont essentiels pour préserver les droits et le bien-être des gens de mer et pour garantir un système d'assurance maritime plus transparent, plus responsable et plus humain.
04. Note en outre que de graves failles des Clubs P&I ont entraîné des conséquences désastreuses pour les gens de mer et ont décrédibilisé ce système à leur égard, par exemple :
 - Absence d'aide opportune et adéquate pour le rapatriement et le bien-être des équipages abandonnés, conformément à la Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) ;
 - Non-paiement ou non-facilitation du paiement des salaires dus en vertu de la MLC dans des délais raisonnables, laissant les gens de mer financièrement vulnérables ;
 - Absence de communication transparente et opportune concernant les demandes d'indemnisation et la résolution des problèmes, ce qui est source de stress et de retards inutiles pour les gens de mer en difficulté.
05. Appelle l'ITF à aider ses affiliés dans le travail qu'ils mènent auprès des gens de mer de navires non couverts par une assurance valable et dans leurs communications avec les gens de mer et leurs proches.
06. Invite l'ITF à rappeler aux Clubs P&I qu'il est important de traiter les demandes d'indemnisation de manière transparente, sans retard ni incertitude.
07. Invite l'ITF à vérifier les documents du navire relatifs à l'assurance financière obligatoire pour le rapatriement et le bien-être des équipages en cas d'abandon, ainsi qu'à recueillir des informations pertinentes sur la couverture du navire par l'assurance P&I (par exemple, par le biais du Corps d'inspecteurs de l'ITF).
08. Exhorte l'ITF et ses affiliés à collaborer avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et les autorités maritimes nationales pour renforcer la surveillance réglementaire, notamment par des audits et contrôles réguliers des Clubs P&I, en veillant au respect des normes internationales, à la validité des certificats d'assurance et à l'efficacité des procédures de gestion des sinistres.

-
09. Demande à l'ITF de réfléchir à des pistes et de travailler à l'établissement d'une base de données centralisée et accessible au public, gérée par un organisme indépendant, pour vérifier le statut des certificats, des demandes d'indemnisation et des dossiers de conformité des clubs P&I, et pour garantir la transparence et la responsabilité.



E10 : RENFORCEMENT DE LA COOPÉRATION ENTRE L'ITF ET LE MÉMORANDUM D'ENTENTE DE PARIS

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Constate que, globalement, il n'existe aucune coopération officielle entre la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et les régimes de contrôle des navires par l'État du port (PSC).
 02. Note en outre qu'il s'avère inefficace de s'appuyer uniquement sur les inspecteurs locaux de l'ITF pour la communication et la collaboration avec les régimes PSC.
 03. Souligne qu'il est nécessaire d'améliorer la collaboration entre l'ITF et le Mémoire d'entente de Paris (Paris MoU), le principal régime PSC, car ceci serait extrêmement profitable au bien-être des gens de mer et garantirait une mise en œuvre adéquate de la Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006).
 04. Constate les inquiétudes suscitées par les incohérences et défaillances potentielles des contrôles PSC menés au titre du Paris MoU.
 05. Demande à l'ITF d'œuvrer à l'établissement d'un cadre de coopération avec le Mémoire d'entente de Paris pour améliorer le bien-être des gens de mer et garantir la bonne mise en œuvre de la MLC à bord des navires mouillant dans les ports couverts par le Paris MoU, notamment en :
 - Désignant un(e) représentant(e) de l'ITF pour travailler à l'amélioration de la coopération entre les régimes PSC et l'ITF et plaider en faveur d'un engagement actif des inspecteurs PSC avec l'ITF au sujet de la MLC ;
 06. Demande en outre à l'ITF de réfléchir aux possibilités d'élargir et d'appliquer ce cadre aux autres mémorandums d'entente pertinents (par exemple, Tokyo et Méditerranéen) et de collaborer avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) lorsque cela s'avère nécessaire pour améliorer la protection des droits des gens de mer.
 07. Demande à l'ITF de revoir et d'actualiser régulièrement cette résolution pour garantir une amélioration et une adaptation continues aux nouveaux défis et aux évolutions du secteur.
- Œuvrant à l'établissement d'une collaboration permanente avec le Paris MoU, englobant : une amélioration de l'échange régulier d'informations ; des campagnes conjointes liées aux droits des gens de mer ; un partage des données pour identifier et traiter les problèmes récurrents ; et des réunions annuelles pour discuter de la coopération stratégique et relever les défis émergents ;
 - Informant et consultant le Paris MoU lors de la planification de futures campagnes pour en assurer l'alignement et en maximiser l'impact, pour travailler sur une collaboration et un soutien potentiels pendant les campagnes et pour partager les compétences et les ressources au profit d'une efficacité accrue des campagnes ;
 - Instaurant un mécanisme permettant d'identifier les divergences des résultats des inspections ITF et PSC ainsi que les défaillances du travail de certains régimes PSC, et en nouant un dialogue constructif avec le Paris MoU pour remédier à ces divergences et défaillances, en se concentrant sur l'amélioration de la conformité des navires à la MLC.



E11 : SOUTIEN AU FORUM INTERNATIONAL DE NÉGOCIATION (IBF)

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Célèbre les 76 ans d'histoire de la campagne FOC, les 25 ans d'histoire du Forum international de négociation (IBF), qui demeure le seul mécanisme international de négociation collective au monde, et l'augmentation salariale de 6 % décrochée pour 250 000 gens de mer en 2023 ;
02. Rappelle que l'IBF a été créé en 2003 par et entre l'ITF et le Groupe de négociation mixte (JNG), constitué du Conseil international des employeurs maritimes (IMEC), de l'International Mariners Management Association of Japan (IMMAJ), de l'Association des armateurs coréens (KSA) et d'Evergreen ;
03. Note l'importance cruciale des accords IBF pour les gens de mer philippins, ces derniers étant, en 2023, près de 55 000 à être couverts par ce type d'accord à bord de 4 000 navires ;
04. Note par ailleurs que l'IBF constitue un mécanisme de négociation collective de bonne foi et efficace entre les employeurs maritimes et les syndicats, permettant de convenir des salaires et des conditions de travail des gens de mer travaillant à bord de navires FOC, et qu'il comprend 70 % des accords en vigueur en 2023 ;
05. Reconnaît le rôle vital et l'influence des dockers de l'ITF dans le développement de la campagne FOC et de l'IBF ;
06. Constate le rôle, la force de levier et le pouvoir du Corps d'inspecteurs de l'ITF, soutenu par les affiliés des gens de mer et des dockers de l'ITF partout dans le monde ;
07. Constate en outre l'importance de l'IBF dans les négociations centrales et locales d'où émanent les principes fondamentaux pouvant être intégrés à des accords locaux spécifiques ;
08. Demande un soutien continu à la Section des gens de mer, à la Section des dockers et aux délégué(e)s du Congrès pour :
 - a. Adopter une stratégie quinquennale visant à accroître le nombre d'accords maritimes de l'ITF et à renforcer le rôle de l'IBF. Celle-ci porterait sur :
 - i les secteurs et routes maritimes ;
 - ii les changements au niveau des droits humains, des chaînes d'approvisionnement et des règles commerciales ;
 - iii les changements géopolitiques et économiques ayant un impact sur le commerce mondial et le transport maritime ;
 - iv les possibilités de mettre à profit les relations des entreprises dans les secteurs aérien, routier et ferroviaire et des entrepôts ;
 - v la couverture des navires conformément au projet de Charte HCMME.
 - b. Augmenter le nombre d'Inspecteurs de l'ITF dans les régions sous-représentées ;
 - c. Mener campagne pour endiguer tous les systèmes d'accords maritimes illégitimes conclus hors du cadre IBF, des accords maritimes de l'ITF et des conventions collectives nationales des affiliés de l'ITF.



E12 : PROTECTION DU CABOTAGE MARITIME AU CHILI

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF « **Responsabilité dans les chaînes d'approvisionnement mondiales** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Le Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante (SI.MAR), formule les considérations suivantes :
02. Nous nous opposons à toute modification du système juridique national, laquelle serait préjudiciable aux travailleuses et travailleurs et aux familles, que pourrait suggérer le gouvernement chilien dans son empressement à accroître la compétitivité en ouvrant le cabotage maritime pour le transport de marchandises, en accordant des privilèges qui attireront des navires sous pavillon de complaisance et en favorisant la marine marchande étrangère au détriment de la marine chilienne ;
03. Étant entendu que, même si le projet de loi stipule que le cabotage est réservé aux navires chiliens, il n'en demeure pas moins qu'avec les nouvelles et désastreuses exceptions proposées, celui-ci s'ouvre aux navires étrangers, qui pourraient offrir des services de cabotage à moindre prix. Le transport de marchandises ne serait donc plus réservé aux navires nationaux et les entreprises chiliennes ne pourraient pas lutter à armes égales ;
04. Gardant à l'esprit que les exceptions proposées dans le projet de loi anéantiraient près de 100 000 emplois, occupés par du personnel hautement qualifié et difficile à remplacer, avec des conséquences pour les familles et les travailleuses et travailleurs d'autres secteurs des transports, comme les chauffeurs routiers, les cheminots, etc. ;
05. Sachant que, dans cette quatrième tentative d'ouverture du cabotage, les syndicats de gens de mer ont essayé de conclure un accord satisfaisant avec le gouvernement mais que les négociations n'ont hélas pas abouti et que, au sein des commissions du Congrès national, le gouvernement et l'opposition se montrent clairement en faveur de l'adoption du projet de loi ;
06. Étant donné que la conjoncture politique actuelle est défavorable aux travailleuses et travailleurs, nous avons été contraints de réorienter nos efforts et de tenter d'améliorer le projet de loi adopté par la Chambre des députés et actuellement en discussion après deuxième lecture au Sénat, puisqu'il semble évident que les différentes forces politiques ne voteront pas son retrait ;
07. Conscients que l'ouverture du cabotage au Chili entraînerait des conséquences désastreuses pour notre industrie maritime et les emplois d'équipages chiliens, mais aussi des incidences regrettables sur bon nombre de travailleuses et travailleurs vivant du transport maritime, sans compter les répercussions sur la souveraineté, la sécurité de la navigation et l'environnement marin ;
08. Convaincus qu'il est nécessaire de créer un mécanisme de participation et de représentation élargies pour dialoguer avec les autorités et/ou les conseiller à propos de la modification et de la mise à jour de lois et réglementations maritimes qui promeuvent, renforcent et protègent efficacement la marine marchande nationale ;

-
09. Nous proposons au gouvernement chilien de convier tous les acteurs à rejoindre un groupe de travail complet et complémentaire pour développer des politiques de transport maritime durables fondées sur une vision large et globale ;
 10. Reconnaisant le soutien continu et inconditionnel que la Fédération internationale des ouvriers du transport nous apporte depuis des années dans ce processus difficile, et l'engagement de ses plus hautes sphères à essayer de faire comprendre aux autorités chiliennes, en discutant directement avec elles, que ce projet de loi n'est en rien favorable à la marine marchande nationale ;
 11. Nous exhortons l'ITF à nous aider à redynamiser le cabotage maritime dans le contexte des objectifs généraux d'une politique de transport nationale intégrée, mettant en œuvre des mesures visant à promouvoir, à protéger et à renforcer la marine marchande chilienne, alignées sur une stratégie sectorielle plus large associant toutes les parties prenantes ;
 12. Nous appelons tous les affiliés maritimes de l'ITF à soutenir la campagne contre l'ouverture du cabotage aux navires étrangers en envoyant des lettres de soutien au Président de la République, au Ministère de l'Économie, au Ministère des Transports, au Ministère de la Défense, au Ministère du Travail et au Congrès national ainsi qu'à ses commissions pertinentes.



F01 : RENDRE LES TRANSPORTS DURABLES

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF de « **Rendre les transports durables** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Prend note des engagements de la Résolution 1 adoptée par le 42^e Congrès de l'ITF en 2010 visant à appuyer les objectifs de réduction des émissions ; à mener campagne pour des mesures renforçant le contrôle démocratique de l'économie et pour des systèmes de transport durables ; à soutenir les affiliés dans leur réponse au changement climatique ; et à nouer des alliances avec les mouvements sociaux et environnementaux. Le Congrès prend note en outre du Cadre politique pour des transports durables adopté par le Comité exécutif de l'ITF en avril 2020, qui appelle à une réduction rapide des émissions afin de parvenir à des transports zéro carbone d'ici 2050, conformément aux recommandations du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), tout en veillant à ce que les transports constituent un bien collectif répondant aux besoins de toutes les catégories sociales.
02. Prend note des accords internationaux qui reconnaissent l'importance d'une transition juste pour l'action climatique, notamment l'Accord de Paris de 2015, les Principes directeurs de l'OIT pour une transition juste, la Résolution de la CIT 2023 sur la transition juste, la Résolution 2022 de l'Assemblée générale des Nations unies sur le droit à un environnement propre, sain et durable, et le Programme de travail pour une transition juste adopté lors de la COP28 en 2023.
03. Prend acte des engagements souscrits par :
 - a. les Conférences régionales de l'Asie-Pacifique, du Monde arabe, de l'Amérique latine-Caraïbes et de l'Afrique, qui ont entériné l'importance du programme en faveur de transports durables dans les Régions et appelé le Congrès à élaborer une nouvelle politique sur la transition juste ;
 - b. la Conférence de la Section de l'aviation civile en septembre 2022, dans sa « Nouvelle donne pour l'aviation » appelant à une transition juste initiée par les travailleuses et travailleurs, et demandant à l'OACI d'adopter des mesures sur la transition juste ;
 - c. la Conférence des transports urbains en mars 2023, en vue de développer l'organisation des travailleuses et travailleurs du métro et de coordonner les campagnes mondiales des affiliés (Résolution 1), ainsi que de promouvoir l'électrification réclamée par les travailleuses et travailleurs des transports publics (Résolution 6) ;
 - d. la Conférence de la Section des transports routiers en mars 2023 en vue de développer une politique sur la transition juste et un plan d'action pour le fret routier ;
 - e. la Conférence de la Section des cheminots en mars 2023 en vue de mener campagne en faveur de l'investissement public et de la propriété publique des chemins de fer afin de soutenir un report modal vers des transports plus sobres en carbone ;
 - f. la Conférence des travailleuses des transports en septembre 2023 en vue de la prise en considération des intérêts des travailleuses des transports dans les plans sectoriels en faveur de la transition juste ;
 - g. la Conférence des jeunes en octobre 2023 en vue de renforcer les campagnes « L'avenir est aux transports publics » et « Des chemins de fer sûrs et durables » et y intégrer les jeunes ;
 - h. la Conférence de la Section des gens de mer en décembre 2023 en vue de soutenir le rôle des affiliés dans l'acquisition et la conception de nouveaux navires plus sobres en carbone, d'élaborer de nouvelles réglementations de l'OMI sur l'utilisation de carburants alternatifs et de faire pression sur les armateurs et d'autres acteurs afin qu'ils établissent un fonds de sécurité financière dans le cadre de la transition juste.

04. Reconnaît qu'il ne peut y avoir de justice climatique sans justice sociale et que des transports zéro carbone doivent s'appuyer sur le travail décent, des conditions de travail sûres et de bons emplois syndiqués. Les millions de travailleuses et travailleurs des transports qui, partout dans le monde, possèdent les compétences et les connaissances indispensables à la transition climatique, doivent se faire entendre avec force.
05. Reconnaît que les conséquences du changement climatique au travail se font tout particulièrement sentir pour les femmes, les jeunes, les groupes minorisés, les personnes exerçant des [emplois atypiques](#) et les travailleuses et travailleurs des pays du Sud.
06. Note la création de la [Task Force sur la transition juste dans le transport maritime](#) en 2021, par l'ITF, la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), le Pacte mondial des Nations Unies, l'Organisation internationale du Travail (OIT) et l'Organisation maritime internationale (OMI), afin de s'assurer que les gens de mer soient au cœur de la transition juste du secteur maritime face à l'urgence climatique.
07. Prend note de l'engagement souscrit entre l'ITF et l'IRU en novembre 2023 en faveur d'une transition juste dans les transports visant à améliorer l'accès à l'emploi décent dans le secteur, avec une emphase particulière sur les jeunes, et à reconnaître que les travailleuses et travailleurs font partie de la solution.
08. Prend note de la déclaration « L'avenir est aux transports publics » signée par l'ITF, le C40, l'UITP et d'autres organisations internationales en novembre 2023, laquelle appelle à deux fois plus de transports publics d'ici 2030 et à une transition juste pour leurs personnels.
09. Prend note des conclusions de la Réunion technique de l'OIT sur l'aviation civile verte, inclusive et durable tenue en avril 2023, qui appellent à une approche stratégique tripartite de la transition juste.
10. Prend note des défis spécifiques qui se posent aux travailleuses et travailleurs des transports avec l'abandon progressif du pétrole, du gaz et du charbon au profit de la construction de nouvelles infrastructures de production d'énergie renouvelable. La construction, l'exploitation et l'entretien des infrastructures d'énergie renouvelable offshore ouvrent de belles perspectives aux gens de mer et aux dockers, mais sont également sources d'inquiétude au vu des fermetures de terminaux portuaires et du démantèlement des infrastructures pétrolières et gazières en mer. De nouvelles conventions syndicales doivent être conclues sur les sites de production d'énergie renouvelable dans les terminaux portuaires et en mer.
11. Appelle les gouvernements, les employeurs, les investisseurs, les clients multinationaux et tous les acteurs à :
- S'engager à agir collectivement pour contenir le réchauffement climatique sous la barre des 1,5 °C et pour parvenir d'ici 2050 à des transports zéro carbone qui soient au service de la collectivité, tout en protégeant les emplois et les conditions de travail et en garantissant une transition juste pour l'ensemble des travailleuses et travailleurs des transports ;
 - Investir dans des infrastructures et services de transport adaptés aux nouvelles réalités climatiques afin de protéger les personnels et les populations face au dérèglement climatique et aux phénomènes météorologiques extrêmes (par exemple, le stress thermique, les tempêtes, les inondations et les incendies de forêt) ;
 - Adopter un accord mondial sur le financement de l'action climatique tenant compte des besoins réels du secteur des transports, garantissant que les émetteurs historiques du Nord assument leur responsabilité de financer la transition dans les pays du Sud sans alourdir le fardeau de la dette, et respectant les principes d'une transition juste énoncés dans les politiques de l'ITF, les Principes directeurs de l'OIT et la résolution 2023 de l'OIT sur la transition juste ;
 - Veiller à ce que les subventions et la fiscalité soient liées à des normes sociales comme des conventions collectives contraignantes, la création de capacités de formation et des effectifs suffisants. En outre, les conventions collectives devraient promouvoir le

- développement de transports respectueux du climat et socialement responsables ;
- e. Coopérer avec l'ITF et ses affiliés, notamment par la création de groupes de travail sur la transition juste et par la négociation collective, afin d'élaborer des plans de transition juste pour chaque secteur de transport.
12. Demande à l'ITF ce qui suit :
- a. Développer la campagne mondiale de l'ITF « Justice climatique, justice pour les travailleuses et travailleurs », en ciblant les grands décisionnaires mondiaux et nationaux, en s'engageant aux côtés des mouvements environnementaux au sens large et en encourageant tous les affiliés à se battre pour des transports zéro carbone qui soient au service de l'intérêt collectif, fassent table rase de la concurrence délétère et reposent sur une transition juste qui protège les travailleuses et travailleurs et leur donne le pouvoir ;
- b. Élargir sa politique sur la transition juste de même que la base de ressources qui l'accompagne, afin d'aider les travailleuses et travailleurs des transports de tous les secteurs et de toutes les régions à plaider en faveur de mesures de transition juste au niveau de leur lieu de travail mais aussi dans les sphères politiques régionales, nationales, et internationales ;
- c. Engager les grandes institutions politiques internationales, dont la CCNUCC, à prendre des mesures concrètes pour garantir une transition juste fondée sur les droits pour les travailleuses et travailleurs des transports, ainsi que des changements structurels de l'économie mondiale, dont le report vers des modes de transport sobres en carbone et des investissements publics dans les infrastructures clés de transport et d'énergie nécessaires à la décarbonation des transports ;
- d. Obtenir des accords sur la transition juste auprès des grands employeurs et acteurs de la chaîne d'approvisionnement, pour protéger les droits fondamentaux des travailleuses et travailleurs, dont la liberté d'association et de négociation collective, et que ces derniers puissent jouer un rôle actif dans cette transition ;
- e. Développer une approche intégrée de devoir de diligence alliant environnement et droits humains à l'intention des gouvernements, des multinationales et des investisseurs, incluant les critères d'une transition juste, soulignant l'importance de la participation des syndicats et s'alignant sur le [cadre de devoir de diligence en matière de droits humains \(DDDH\)](#) de l'ITF.



F02 : INVESTIR DANS LES CHEMINS DE FER POUR ENRAYER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF de « **Rendre les transports durables** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Comprend le besoin d'investir dans les chemins de fer pour contribuer à réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre et leurs incidences dommageables sur l'environnement. Même si les trains diesel dégagent moins d'émissions par voyageur que l'avion ou la voiture individuelle, le Congrès convient que les chemins de fer électrifiés constituent actuellement le moyen le plus écologique de transporter des voyageurs et des marchandises.
02. Se félicite des initiatives visant à accroître et à encourager le report modal vers les transports publics ferroviaires, l'UE s'étant fixé des objectifs ambitieux pour augmenter d'ici 2030 le trafic ferroviaire de voyageurs, tant à grande vitesse que conventionnel.
03. Condamne la décision prise par le gouvernement britannique de réduire la voilure du projet de train à grande vitesse HS2 pour en réaffecter les fonds à l'entretien des axes routiers, et estime que celle-ci va à l'encontre des engagements du Royaume-Uni de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et d'atteindre l'objectif zéro émission nette d'ici 2050.
04. Note que les chemins de fer doivent être suffisamment dotés en effectifs et perçus comme un moyen de transport abordable, et salue le travail accompli par les syndicats et le programme Nos transports publics (OPT) de l'ITF pour continuer à tirer parti du Manifeste sur les investissements, le financement et les tarifs de transports publics durables.
05. Reconnaît le potentiel de croissance du fret ferroviaire national et international, comme le prouve la récente augmentation des volumes de fret ferroviaire sur le corridor oriental Chine-Europe.
06. Appelle les pays possédant un réseau ferroviaire à :
 - a. Considérer les chemins de fer comme un moyen de lutter contre le changement climatique et à investir dans leurs réseaux ferroviaires pour contribuer à endiguer les émissions de gaz à effet de serre et protéger les travailleuses et travailleurs des effets du changement climatique ;
 - b. Adopter le modèle social des transports publics et à investir dans leurs réseaux ferroviaires en conséquence.
07. Demande à l'ITF ce qui suit :
 - a. Continuer de développer le Manifeste sur les investissements, le financement et les tarifs de transports publics durables en examinant avec les affiliés les meilleures pratiques de leurs pays respectifs en vue de rendre le transport ferroviaire de voyageurs abordable pour toutes et tous ;
 - b. Poursuivre la campagne mondiale pour des chemins de fer sûrs et durables en appelant à des financements et investissements publics, et soutenir les campagnes des affiliés réclamant davantage d'investissements dans les réseaux ferroviaires de leurs pays respectifs, conformément aux objectifs de transition juste ;
 - c. Mener campagne, avec les affiliés concernés, en faveur d'une augmentation des liaisons grande vitesse afin d'encourager les voyageurs à délaissé les vols courts au profit du train ;
 - d. Soutenir les campagnes et faire connaître celles ayant réussi à fixer des objectifs pour concrétiser un report modal vers le rail ;
 - e. Partager des preuves démontrant que l'investissement public dans le rail se rentabilise en retombées économiques. Des enquêtes montrent par exemple que les retombées économiques peuvent être plus de deux fois supérieures à l'investissement initial.



F03 : NON AU DÉMEMBREMENT DES SOCIÉTÉS FERROVIAIRES INTÉGRÉES ET À LA PRIVATISATION DES TRANSPORTS PUBLICS

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF de « **Rendre les transports durables** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) continue de s'opposer aux tentatives des gouvernements, des partis politiques et d'autres décideurs de scinder des sociétés ferroviaires entre opérations et infrastructures, et de privatiser les services publics.
02. Les chemins de fer peuvent contribuer de manière décisive à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dues au transport si on les laisse réaliser leur plein potentiel de mode de transport écologique et fiable. Un plus grand report modal vers le rail fera baisser les émissions et la consommation de ressources. À cet égard, il est crucial de maintenir et de renforcer les sociétés de chemins de fer nationales intégrées.
03. L'ITF est déterminée à renforcer comme il se doit les chemins de fer partout dans le monde. Nous estimons qu'une société ferroviaire publique intégrée constitue le modèle à privilégier pour atteindre les objectifs de protection environnementale dans le secteur des transports.
04. Là où l'expérience a été menée, le démembrement des sociétés ferroviaires en filiales opérations et infrastructure a bien souvent conduit à une détérioration des services et de la sécurité, mais surtout à une dévaluation de la main-d'œuvre.
05. La libéralisation et la privatisation ont donné lieu à une multiplication des opérateurs privés sur le réseau ferroviaire, avec de nombreuses conséquences : dumping salarial et social, externalisation vers des prestataires à bas prix, détérioration de la qualité des services et donc de la sécurité, et dans certains cas, insolvabilité.
06. Les chemins de fer de demain doivent avant tout se consacrer à une mission de service public, et non rechercher le profit à tout prix. Nous nous opposons à toutes les tentatives de privatisation et de démembrement de sociétés ferroviaires intégrées pour les revendre morceau par morceau.
07. Au Royaume-Uni, il est largement admis que la fragmentation et la privatisation des chemins de fer ont été désastreuses pour les voyageurs et les travailleuses et travailleurs. La privatisation a entraîné une perte d'efficacité et une dégradation des services aux voyageurs, un mauvais dialogue social et une course au profit de la part des employeurs au détriment des conditions de travail pour les effectifs. L'échec est tel que le nouveau gouvernement britannique a décidé de replacer les services de transport ferroviaire de voyageurs dans le giron public et de réintégrer les opérations et infrastructures en une société de chemins de fer unique et unifiée.
08. Nous avons besoin de systèmes ferroviaires intégrés appartenant à l'État et poursuivant des objectifs de service public, dotés de ressources financières suffisantes. L'infrastructure ferroviaire devrait constituer la base de chaînes d'approvisionnement durables et d'un nouveau modèle économique.

09. La pandémie a montré que la mobilité est indispensable au bon fonctionnement d'un pays et que ce pan des services à la population ne peut être garanti que par des chemins de fer placés dans le giron public. Ensemble, les cheminots de toutes les sociétés assurent le bon fonctionnement des transports ferroviaires publics. Séparer l'infrastructure des opérations affaiblirait le système ferroviaire, dégraderait et diminuerait les services, et entraînerait des pertes d'emplois. Il est indispensable de préserver la négociation collective au sein des sociétés ferroviaires intégrées pour améliorer durablement les conditions de travail et d'emploi.
10. Au niveau européen, la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) s'est fermement opposée aux tendances politiques visant à démanteler les sociétés ferroviaires publiques intégrées. Tous les affiliés de l'ITF rejoignent cette position et feront bloc encore plus résolument à l'avenir pour renforcer le pouvoir syndical dans le secteur ferroviaire partout dans le monde.
11. Au lieu de nouvelles politiques préjudiciables aux cheminots, nous avons besoin d'investissements massifs pour promouvoir et créer des emplois de qualité et répondre aux exigences environnementales. C'est dans cette optique que nous intensifierons notre campagne pour des chemins de fer sûrs et durables et que nous défendrons avec encore plus de détermination les intérêts des cheminots.
12. Nous appelons l'ITF à agir des façons suivantes :
- Prendre position contre le démembrement des sociétés ferroviaires intégrées et la privatisation des transports publics.
 - Se montrer plus ferme à ce sujet auprès des décisionnaires des pays concernés.
 - Chercher à conclure des partenariats avec d'autres organisations pour influencer ensemble de manière proactive les politiques de transport.
 - Développer une vue d'ensemble des chemins de fer au niveau mondial afin de proposer des informations et expériences utiles aux syndicats qui se battent contre la restructuration et la privatisation.
 - Aider efficacement les affiliés à lutter contre le démembrement des sociétés ferroviaires intégrées, notamment au moyen d'un soutien intersectoriel.
 - Accroître la visibilité et l'efficacité de la campagne de l'ITF pour des chemins de fer sûrs et durables.
 - Renforcer le pouvoir des syndicats dans le secteur ferroviaire afin de promouvoir des emplois de qualité pour demain.



F04 : RÉÉVALUATION DE LA POLITIQUE DE L'ITF SUR LE PLATEAU CONTINENTAL OFFSHORE

Le 46^e Congrès de l'ITF, réuni à Marrakech du 13 au 19 octobre 2024, prenant acte de la revendication de l'ITF de « **Rendre les transports durables** » contenue dans le document Vision du Congrès de l'ITF 2024-2029 :

01. Note que les infrastructures pétrolières et gazières offshore existent depuis les années 1960. Leur dépose est donc envisagée depuis la Convention de Genève de 1958 sur le plateau continental, renforcée ensuite par la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières de 1972 (Convention de Londres), puis, en 1982, par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM).
02. Note en outre que ces infrastructures ont en grande partie été délibérément laissées à l'abandon et ont largement fait leur temps. Les exploitants sont conscients depuis toujours de l'ampleur de la tâche, mais ont attendu d'être mis au pied du mur avant de réagir.
03. Souligne que, compte tenu de la transition vers de nouvelles formes de travail dans les énergies renouvelables, et en particulier des travaux de démantèlement, il est vital que les compagnies pétrolières et gazières offshore assument l'entière responsabilité de la dépose, du recyclage et de l'élimination de leurs infrastructures désaffectées, ainsi que de la remise en état des sites à terre et en mer. La main-d'œuvre déjà présente sur le site doit avoir la priorité pour effectuer ce travail en toute sécurité et dans de bonnes conditions validées par les syndicats.
04. Estime qu'il convient d'évaluer si la politique actuelle de l'ITF sur le plateau continental offshore reste adaptée, et d'envisager des activités autres que le pétrole et le gaz offshore, par exemple l'éolien offshore, les travaux de démantèlement, le travail sous-marin, la pose de câbles, etc.
05. Demande à l'ITF ce qui suit :
 - Réévaluer au plus vite la politique de l'ITF sur le plateau continental offshore, sous la supervision du Groupe de travail Offshore et des affiliés qu'il représente pour renforcer les droits des syndicats côtiers.



WWW.ITFGLOBAL.ORG

· NOUS FAISONS BOUGER LE MONDE ·



FÉDÉRATION
INTERNATIONALE
DES OUVRIERS
DU TRANSPORT

49-60 Borough Road
Londres SE1 1DR
+44 (0)20 7403 2733