

ITF

Moving the  
World  
Forward

# BOÎTE À OUTILS CAMPAGNE POUR DES SAFE RATES



SAFE  
RATES  
SAVE LIVES



**LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES  
OUVRIERS DU TRANSPORT EST UNE UNION  
SYNDICALE DÉMOCRATIQUE DIRIGÉE PAR SES  
SYNDICATS AFFILIÉS REPRÉSENTANT PRÈS DE  
16,5 MILLIONS DE MEMBRES ISSUS DE 740  
SYNDICATS AFFILIÉS DANS PLUS DE 150 PAYS.**

Cette boîte à outils est destinée aux militants et organisateurs syndicaux et leur servira de guide pour la planification et la mise en œuvre de campagnes sur les Safe Rates.

Elle commence par une présentation générale de ce que sont les Safe Rates et de leur importance avant de proposer des étapes pratiques pour se lancer, ainsi qu'une série d'outils pour élaborer une campagne.

Il n'existe pas de solution unique applicable à tous. En fonction des contextes de relations industrielles et des traditions des mouvements ouvriers, chaque syndicat abordera son travail de manière différente. Certaines parties de ce guide qui seront pertinentes pour un syndicat le seront peut-être moins pour d'autres. Nous espérons

que les syndicats utiliseront ce guide avec flexibilité et échangeront entre eux et avec l'ITF sur la manière de mettre en pratique les concepts présentés ici par le biais de méthodes innovantes et créatives.

Réalisé par la Section Transport routier de l'ITF, 2024

Pour de plus amples informations et ressources, veuillez envoyer un courriel à l'adresse suivante :

[InlandTransport@itf.org.uk](mailto:InlandTransport@itf.org.uk)

# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>PARTIE 1 : COMPRENDRE LES SAFE RATES</b>	<b>4</b>
<b>PARTIE 2 : COMMENT FAIRE CAMPAGNE POUR LES SAFE RATES</b>	<b>14</b>
<b>PARTIE 3 : EXEMPLES DE CAMPAGNE POUR LES SAFE RATES</b>	<b>23</b>
<b>PARTIE 4 : DE LA THÉORIE À L'ACTION</b>	<b>31</b>

# **PARTIE 1 :**

# **COMPRENDRE LES**

# **SAFE RATES**

---

## **LA VISION GLOBALE POUR DES SAFE RATES**

La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) estime que la route devrait être une solution de transport sûre pour tous, que les travailleurs du transport routier devraient bénéficier de conditions de travail décentes et sûres et que toutes les parties prenantes devraient travailler ensemble pour améliorer l'industrie.

Selon notre vision, les femmes et les jeunes travailleurs jouent un rôle de premier plan dans le transport routier, tout en jouissant d'une rémunération équitable, d'un équilibre entre vie privée et vie professionnelle et d'une égalité d'accès aux formations. Des emplois de qualité garantissent que les travailleurs continuent à intégrer et rester dans l'industrie, où ils répondent à la demande élevée en services de transport routier.

L'ITF a lancé la campagne mondiale pour les Safe Rates afin d'obtenir des normes équitables et sûres pour les travailleurs du transport routier et créer une industrie équitable, sûre, durable et inclusive. Cette boîte à outils aidera les syndicats à développer, mettre en œuvre et obtenir des Safe Rates dans leur propre pays et à faire le lien avec la campagne mondiale.

## **LA CRISE SUR NOS ROUTES**

Tous les travailleurs ont le droit de rentrer chez eux sains et saufs après une journée de travail. Malheureusement, le risque pour les travailleurs du transport routier de ne pas rentrer chez eux est bien trop élevé.

Dans la plupart des pays, le transport routier fait partie des industries enregistrant le plus grand nombre de décès liés au travail.

En outre, le lieu de travail des chauffeurs étant l'autoroute, partagée avec d'autres usagers de la route, les dangers vont bien au-delà des travailleurs eux-mêmes.

Avec 1,3 million de décès chaque année, les accidents de la route représentent la huitième cause de décès au monde. Même s'ils ne représentent qu'une infime partie du parc en circulation, les véhicules utilitaires motorisés sont responsables de 10 à 22 % de tous les accidents.<sup>1</sup> En raison de la taille et du poids des véhicules, ces accidents sont plus susceptibles d'entraîner la mort, mettant ainsi en danger non seulement les travailleurs, mais aussi tous les usagers de la route. Chaque année, environ 600 personnes perdent la vie dans des accidents impliquant des camions en Afrique du Sud,<sup>2</sup> près de 1000 en Corée du Sud,<sup>3</sup> et plus de 5000 aux États-Unis.<sup>4</sup>





Photo credits: PC Glen McArthur/Cover Images via Reuters Connect.  
Below: RealTime Images/ABACA via Reuters Connect

### Quelles en sont les causes ?

Partout dans le monde, les travailleurs du transport routier subissent de fortes pressions en raison d'appels d'offres au rabais, de temps de travail déraisonnables et de faibles taux de rémunération. Ces pressions sont souvent exercées par les entreprises situées au sommet des chaînes de transport routier (les « acheteurs de services de transport ») qui utilisent un modèle économique s'appuyant de manière démesurée sur la sous-traitance et la réduction des coûts.

Elles surviennent également dans des marchés fragmentés et informels, où la concurrence est extrême et déréglementée. Il en résulte des conditions de travail non seulement inéquitables, mais aussi mortelles. Les chauffeurs sont forcés d'effectuer des horaires excessivement longs, de conduire malgré la fatigue, de faire des excès de vitesse, de surcharger leurs véhicules et de négliger leur entretien pour joindre les deux bouts.

La charge physique et mentale causée par ces



conditions de travail contribue largement aux risques en matière de santé et de sécurité. Des études montrent que les longues heures de travail des chauffeurs routiers entraînent hypertension artérielle, maladies cardiovasculaires et risques d'accident vasculaire cérébral.<sup>5</sup> Une étude menée par la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) a démontré que plus de 60 pour cent de chauffeurs de véhicules utilitaires en Europe sont régulièrement en état de fatigue.<sup>6</sup> Ces conditions rendent les routes dangereuses pour tout le monde.

Les modèles économiques concurrentiels exploitent les différences parmi les travailleurs pour réduire les coûts. Les chauffeurs informels et indépendants sont contraints d'accepter de faibles rémunérations tout en prenant en charge les coûts du véhicule et du carburant, mettant ainsi sous pression les emplois stables. Les travailleurs migrants, exploités et sous-payés, deviennent la cible d'attaques xénophobes de chauffeurs autochtones effrayés de perdre leur emploi.

Les travailleurs sont montés les uns contre les autres tandis que ceux qui, au sommet, sont responsables de la création d'un environnement dangereusement compétitif peuvent échapper à toute responsabilité.

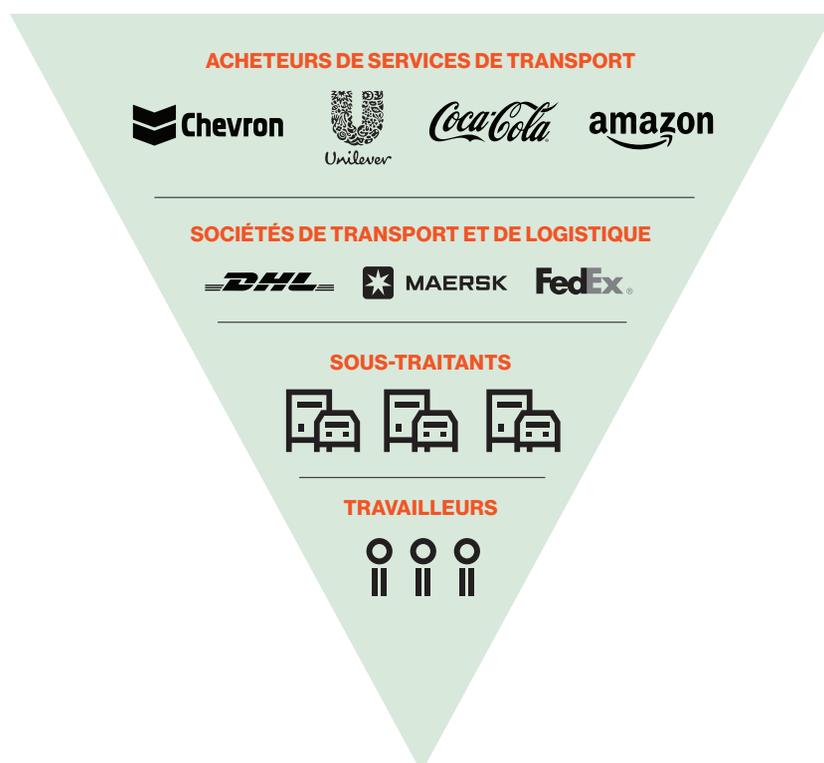
Coincées entre, au sommet, les acheteurs de services de transport et, en bas, les entreprises qui tirent leurs profits de l'exploitation illégale, les sociétés potentiellement responsables se voient acculées dans une concurrence débridée et finissent par rogner sur les dépenses sociales et environnementales sous peine de se retrouver sur la touche.



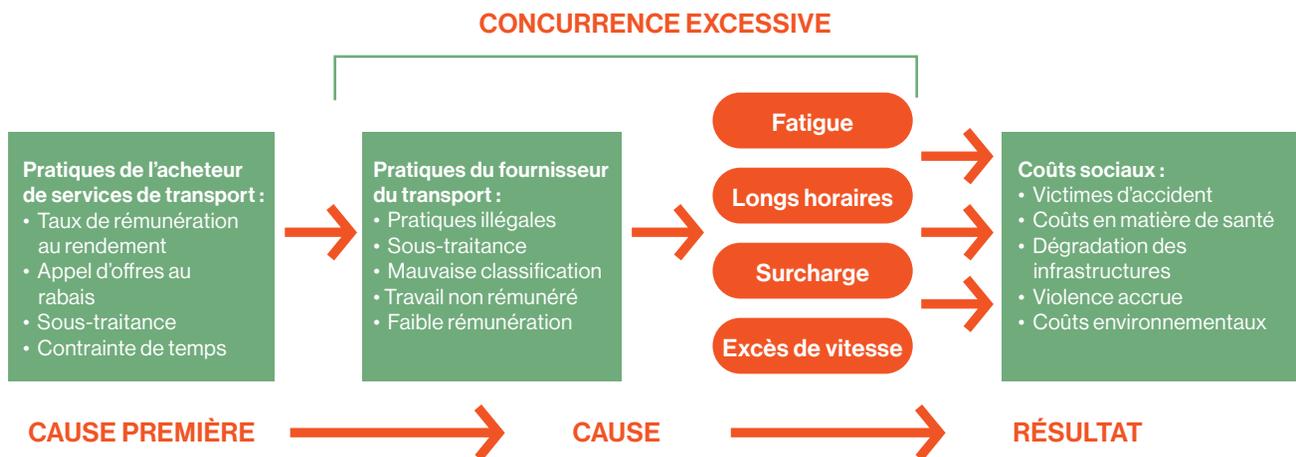
Photo: REUTERS

De ce fait, le secteur du transport routier est devenu insoutenable. Des sociétés de transport routier tombent en faillite tandis que l'industrie est incapable d'attirer de jeunes travailleurs ou de se développer afin d'inclure une main-d'œuvre plus diversifiée en termes de genre.

## LE POUVOIR DANS LES CHAÎNES DE TRANSPORT ROUTIER



## IMPACT SOCIAL DES PRESSIONS ÉCONOMIQUES DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER



L'essor des transports basés sur des applications a davantage complexifié notre secteur. La plupart des sociétés de plateforme engagent des travailleurs en tant qu'entrepreneurs indépendants en dehors de la relation de travail standard, évitant ainsi toute responsabilité en matière de protection des travailleurs. Par ces pratiques, ces entreprises ont exacerbé une concurrence déjà mortelle. Les travailleurs à la tâche sont confrontés à des systèmes de rémunération très opaques contrôlés par des algorithmes et beaucoup d'entre eux gagnent moins que le salaire minimum pour les heures travaillées. Il est très courant que les chauffeurs soient soumis à des pressions les incitant à enfreindre les règles de circulation, provoquant accidents et décès liés au travail.

### Le lien entre la rémunération et la sécurité

Des études menées aux États-Unis, en Australie et en Corée démontrent qu'une rémunération équitable réduit le nombre d'accidents, améliore la sécurité routière et est essentielle pour rendre le secteur plus soutenable. Différentes études ont démontré qu'une augmentation de 1 pour cent du salaire peut entraîner une réduction de 1 à 3 % des accidents impliquant un chauffeur de poids lourd.<sup>7</sup> Des études montrent que les chauffeurs réduisent volontairement leur temps de travail s'ils sont payés suffisamment pour nourrir leur famille et payer leurs factures. C'est également le cas lorsque les travailleurs sont rémunérés pour le temps non consacré à la conduite comme le

chargement et déchargement, le passage de frontières, l'attente dans les embouteillages.<sup>8</sup> De nombreuses études démontrent également le lien entre les longues chaînes de sous-traitance et les accidents de la route, et prouvent que l'application de normes salariales au niveau des entreprises au sommet de ces chaînes contribue à réduire la sous-traitance.<sup>9</sup> Pour d'autres sources, voir la bibliographie dans les ressources supplémentaires.

## QU'ENTEND-ON PAR SAFE RATES ?

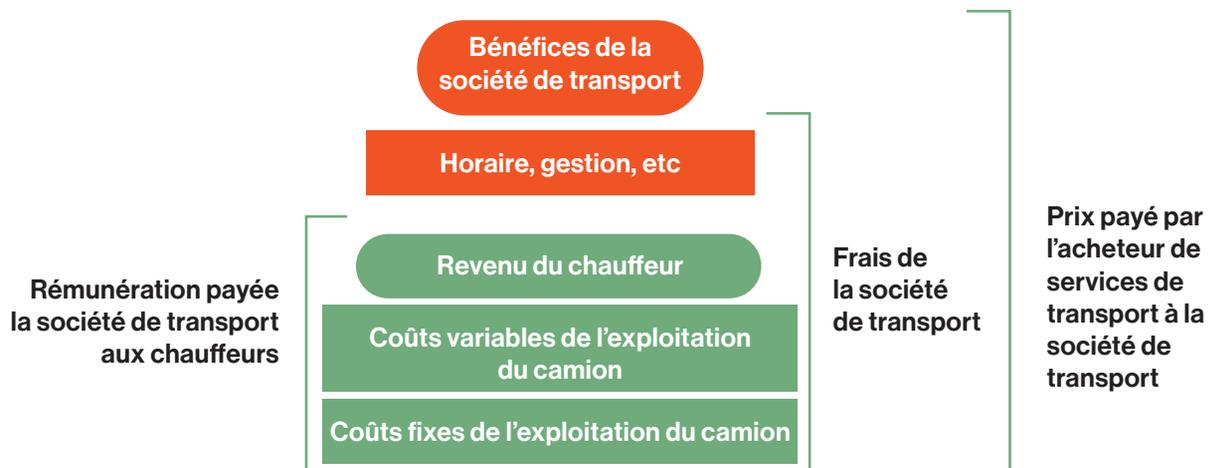
Pour un chauffeur, l'instauration de « Safe Rates » signifie qu'il sera rémunéré équitablement pour l'intégralité de son temps de travail. Les Safe Rates offrent aux chauffeurs la sécurité financière leur permettant de conduire en toute sécurité et de se reposer suffisamment à la maison. Si un chauffeur possède son propre véhicule, un Safe Rate doit être calculé de façon à couvrir le prix d'achat ainsi que les frais d'entretien et de fonctionnement. C'est ce que l'on appelle le « recouvrement des coûts ».

Les sociétés de transport doivent également être en mesure de recouvrer leurs coûts tout en respectant des normes équitables et sûres pour leurs chauffeurs. En d'autres termes, le prix des transports routiers doit être équitable et refléter tous les coûts sociaux.

Le calcul des Safe Rates devrait être basé sur des enquêtes régulières sur les coûts fixes et variables. Le calcul du salaire poche des



## CALCUL DES SAFE RATES CORÉENS



chauffeurs devrait prendre en compte les besoins des travailleurs et de leurs familles, le coût de la vie, les avantages sociaux, les normes salariales dans des industries et fonctions similaires, la rémunération des heures supplémentaires et des temps de travail et de repos garantis de la sécurité.

Le diagramme ci-dessus montre comment le recouvrement des coûts et un salaire poche équitable pour les propriétaires-exploitants sont garantis dans le modèle de Safe Rates coréen. Vous retrouverez une liste des coûts fixes, variables et salariaux et des exemples plus détaillés de formules de Safe Rates dans les ressources supplémentaires.

Un système de Safe Rates est un cadre réglementaire légal fixant des normes

minimales de rémunération et de conditions de travail connexes en vue d'éradiquer les pressions exercées sur les chauffeurs les incitant à adopter des comportements dangereux sur la route. Il est important de noter qu'avec les systèmes de Safe Rates, les entreprises intervenant tout au long des chaînes d'approvisionnement de transport, dont celles situées au sommet, sont tenues de faire appliquer ces normes.

Les normes en matière de Safe Rates peuvent également être fixées par le biais d'accords entre les syndicats, les employeurs du secteur du transport, les acheteurs de services de transport et d'autres parties prenantes de l'industrie.

# RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES EN MATIÈRE DE SAFE RATES

## L'OIT et les Safe Rates

En 2019, l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'organisme des Nations Unies chargé de fixer des normes mondiales dans le monde du travail, a adopté des Principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports par le biais d'accords conclus avec des représentants des syndicats, d'employeurs et de gouvernements à un niveau mondial. Les Principes directeurs sont un ensemble complet de recommandations visant à garantir des conditions équitables et sûres pour les

chauffeurs de véhicules utilitaires motorisés (VUM) et ainsi améliorer la sécurité routière. Ces recommandations sont destinées non seulement aux gouvernements, employeurs et syndicats, mais aussi aux acheteurs de services de transport, c'est-à-dire les sociétés qui commandent des services de transport routier, et toutes les parties impliquées dans les chaînes de sous-traitance du transport routier.

Les Principes directeurs sont le premier texte de l'OIT approuvé de manière tripartite définissant les responsabilités des entreprises autres que les employeurs en matière de travail décent, de santé et de sécurité. Ils s'appuient sur les meilleures pratiques internationales pouvant être reflétées dans la conception et la mise en œuvre de législations, politiques et mesures en matière de dialogue social.

## PRINCIPES DES SAFE RATES DANS LES PRINCIPES DIRECTEURS DE L'OIT

<b>Normes équitables et sûres pour la rémunération des chauffeurs</b>	Une rémunération équitable pour tout le travail réalisé, une sécurité sociale équivalente, le recouvrement des coûts, le calcul objectif des coûts	<b>Dispositions des Principes directeurs de l'OIT</b> Rémunération durable : par. 73, 76-78, 80, 81
<b>Participation de plusieurs parties prenantes</b>	Les acheteurs de services de transport et d'autres acteurs de la chaîne du transport routier, les employeurs et les syndicats participent, via une consultation ou des négociations, à l'élaboration d'une méthodologie et de normes	<b>Dispositions des Principes directeurs de l'OIT</b> Rémunération durable : par. 76-77 Dialogue social et tripartisme : par. 131-132
<b>Responsabilité de la chaîne d'approvisionnement</b>	Les acheteurs de services de transport et toutes les parties prenantes de la chaîne de transport routier ont l'obligation de sous-traiter de manière à respecter les normes et peuvent être la cible d'une mise en application	<b>Dispositions des Principes directeurs de l'OIT</b> Champ d'application et objectifs : par. 19 Rémunération durable : par. 82 Principes de la chaîne de responsabilité : par. 178-179
<b>Contrôle et mise en œuvre rigoureux</b>	Les autorités disposent de ressources suffisantes et mènent des activités régulières de contrôle et de mise en œuvre en collaboration avec les syndicats et d'autres parties prenantes.	<b>Dispositions des Principes directeurs de l'OIT</b> Rémunération durable : par. 82 Mesures de contrôle et inspections: par. 157-159, 163-165
<b>Rôle codifié des syndicats</b>	Le rôle des syndicats dans l'élaboration, le contrôle et la mise en œuvre des normes et la représentation des travailleurs est reconnu et soutenu	<b>Dispositions des Principes directeurs de l'OIT</b> Rémunération durable : par. 76- 77, 80 Dialogue social et tripartisme : 132

Les Principes directeurs précisent clairement que les gouvernements, les acheteurs de services de transport, et les syndicats et employeurs (partenaires sociaux) ont la responsabilité commune de protéger les usagers de la route contre les accidents causés par de mauvaises conditions de travail (Para 19). Il est important de noter qu'ils recommandent aux gouvernements de mettre en place, et aux acheteurs de services de transport routier, aux employeurs et aux autres parties prenantes de respecter, des systèmes juridiques et réglementaires qui suivent les principes des Safe Rates. Ces principes sont définis ci-dessous.

Les Principes directeurs donnent aux syndicats du transport routier du monde entier un cadre pour collaborer avec les gouvernements et les acteurs de l'industrie du transport routier pour définir des réglementations et des accords

en matière de Safe Rates. Les Principes peuvent également être utilisés comme outil organisationnel et éducatif et pour informer les membres sur leurs droits. Voir le document d'information pour les syndicats dans les Principes directeurs disponible dans les ressources supplémentaires.

### Les principes des Safe Rates en droit

Le tableau suivant donne des exemples de pays où les Safe Rates ont été introduits par le biais d'une réforme juridique. Bien qu'aucun de ces systèmes ne soit parfait, chacun présente des aspects positifs qui peuvent servir de référence pour les syndicats cherchant à développer leur propre modèle de dispositions et de législation. Les principaux aspects de chaque système sont expliqués plus en détail dans le mémoire juridique disponible dans les ressources supplémentaires. Vous pouvez également obtenir de plus amples informations en prenant contact avec l'ITF.

## EXEMPLES DE PRINCIPES DE SAFE RATES EN DROIT

Australie	Japon	Corée du Sud	Brésil	Belgique	Canada
Nouvelle-Galles du Sud, Industrial Relations Act, Chapitre 6  Fair Work Legislation Amendment (Closing Loopholes) (2024~)	Freight Forwarding Business Act, Standard Freight Rates Publication System (2020~)	Trucking Transport Business Act, Safe Trucking Freight Rates System (2020~2022, réintroduction dans le cadre d'un débat parlementaire)	Loi 13.703/2018, Minimum Freight Floors System (2019~)	Loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route, Article 41, alinéa 3 (2013~)  Loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux, Article 14 (2023~)	British Columbia Container Trucking Act and Container Trucking Regulation: Port minimum rates and licensing system (2014~)



## TRANSFÉRER LE POUVOIR DU CAPITAL AUX TRAVAILLEURS PAR LE BIAIS DES SAFE RATES

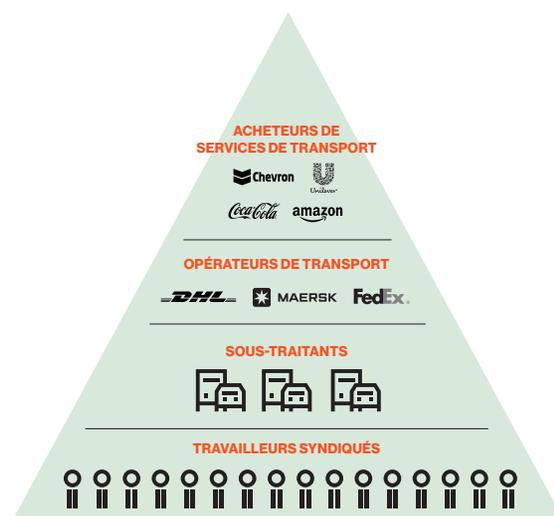
Qu'ils soient garantis par des accords avec les opérateurs de transport et les clients ou dans des systèmes réglementaires légaux, les safe rates sauvent des vies en améliorant les conditions de travail et de rémunération et en réduisant les pressions exercées sur les chauffeurs les incitant à adopter des comportements dangereux sur la route.

Toutefois, plus important encore, les systèmes de taux sûrs constituent une base pour renforcer la solidarité et le pouvoir des travailleurs et utiliser ce pouvoir pour refaçonnier l'industrie du transport routier. La campagne pour les Safe Rates rassemble des travailleurs de différentes entreprises, travaillant sous différentes formes d'emploi, de différentes nationalités et qui auraient été forcés de rivaliser entre eux, dans la lutte pour des normes équitables et pour une industrie équitable, sûre, durable et inclusive.

Les systèmes et accords en matière de Safe Rates créent une structure pour négocier avec les acheteurs de services de transport et d'autres sociétés dans la chaîne d'approvisionnement du transport routier et intégrer les syndicats dans le processus d'élaboration, de contrôle et de mise en œuvre des normes.

Cette structure permet d'institutionnaliser le pouvoir des travailleurs et crée une base pour une organisation encore plus large. Cette stratégie porte déjà ses fruits dans certains pays dans le monde entier avec ces systèmes et/ou accords. Pour en apprendre davantage sur la manière dont de nombreux affiliés de l'ITF utilisent effectivement les Safe Rates pour renforcer le pouvoir des travailleurs, voir la partie 3.

## ORGANISER LE POUVOIR DES TRAVAILLEURS PAR LE BIAIS DES SAFE RATES



---

# REVENDEICATIONS DE LA CAMPAGNE MONDIALE POUR LES SAFE RATES

Dans le cadre de la campagne mondiale de l'ITF pour les Safe Rates, un appel est lancé aux gouvernements, employeurs et acheteurs de services de transport du monde entier pour qu'ils collaborent avec les syndicats afin de mettre en œuvre le plan suivant :

## 01. **SYSTÈME DE SAFE RATES**

Établir de nouveaux systèmes et/ou renforcer les systèmes existants afin de fixer des normes équitables et sûres pour les conditions de travail et de rémunération. Ces systèmes doivent impliquer toutes les parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement, y compris les sociétés clientes, et couvrir tous les travailleurs du transport routier indépendamment de leur forme d'emploi, nationalité ou genre.

## 02. **UN TARIF ÉQUITABLE POUR LE TRANSPORT**

Veiller à ce que tous les travailleurs du transport soient payés équitablement pour l'intégralité de leur travail et que les opérateurs de transport et les chauffeurs indépendants puissent recouvrer leurs coûts sans négliger la sécurité.

## 03. **TRANSPARANCE ACCRUE**

Geef Veiller à ce que tous les travailleurs du transport routier disposent de contrats de travail et/ou de service écrits décrivant des conditions de travail et de rémunération équitables et sûres

## 04. **CONTRÔLE ET MISE EN OEUVRE ACTIFS DES NORMES**

Garantir une inspection, un contrôle et une mise en conformité actifs, avec des sanctions en cas de violations, y compris l'application de clauses de pénalité à tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement (entreprises clientes, opérateurs de transport, travailleurs sous toutes les formes d'emploi, etc.) Introduction de régimes de diligence raisonnable basés sur la coopération entre les syndicats et les sociétés pour compléter des inspections et une mise en œuvre rigoureuses par les autorités publiques. Garantir l'accès pour tous les travailleurs du transport routier à des procédures effectives de résolution de litiges, applicables et contraignantes pour toutes les parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement.

## 05. **DROITS SYNDICAUX**

Reconnaître le rôle vital joué par les syndicats démocratiques dans l'amélioration de la sécurité et de la durabilité des chaînes d'approvisionnement dans le transport routier, faire en sorte que tous les travailleurs du transport routier aient accès à une représentation par des syndicats démocratiques et faciliter le rôle des syndicats dans la formation des travailleurs, le contrôle et l'application de la législation, et l'amélioration de la santé et de la sécurité.

## 06. **NORMES GLOBALES**

Mettre en œuvre les Principes directeurs de l'OIT sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports, y compris par la ratification et la mise en œuvre de Conventions connexes de l'OIT en matière de rémunération, d'heures de travail et de périodes de repos, de violence et de harcèlement et de santé et sécurité au travail.

Depuis juin 2024, 65 syndicats représentant les travailleurs du transport routier de 36 pays ont adhéré aux revendications globales de l'ITF et se sont joints à la campagne de l'ITF. N'hésitez pas à prendre contact avec l'ITF si vous souhaitez rejoindre la famille mondiale des Safe Rates et faites-nous savoir si vous utilisez cette boîte à outils et lancez votre propre campagne.

# **PARTIE 2 :**

# **COMMENT FAIRE CAMPAGNE**

# **POUR LES SAFE RATES**

## **SE LANCER**

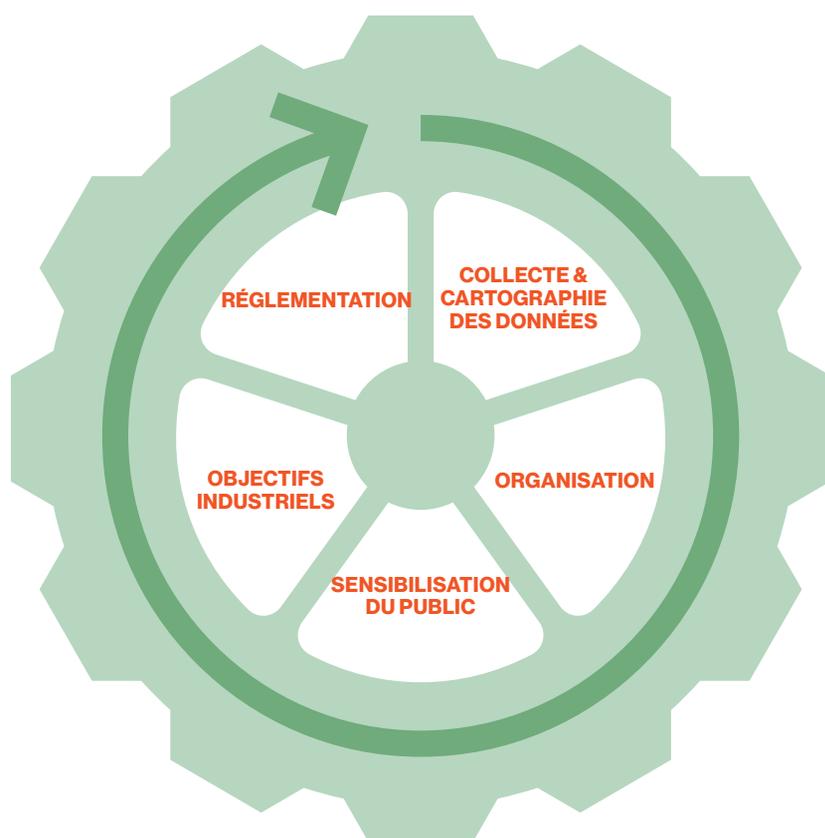
De nombreux syndicats s'efforcent déjà de protéger les chauffeurs contre une pression nivelant les conditions de travail et de rémunération vers le bas et contre les effets néfastes de modèles économiques dangereusement compétitifs.

Par exemple, votre syndicat a peut-être négocié des clauses dans des conventions collectives de travail garantissant la rémunération de l'entièreté du temps travaillé.

Vous utilisez peut-être des stratégies de négociation visant à harmoniser les normes dans toutes les chaînes d'approvisionnement et les industries. Ce faisant, vous mettez déjà en œuvre les principes des Safe Rates.

Le guide suivant peut vous aider à vous appuyer sur ces fondations afin d'obtenir des systèmes et accords de Safe Rates.

## **LA ROUE DE LA CAMPAGNE POUR LES SAFE RATES**



Chaque syndicat appréhendera la campagne différemment. C'est pourquoi la roue de la campagne pour les Safe Rates est représentée par un cercle. Chaque partie de la roue soutient l'autre ; le processus n'est pas linéaire et le point de départ de chaque syndicat sera différent.

# COLLECTE ET CARTOGRAPHIE DES DONNÉES

## Données relatives aux accidents de la route et aux décès

Afin de démontrer un problème, vous devez d'abord recueillir des éléments de preuve.

Vous pouvez commencer par chercher des statistiques sur le nombre d'accidents de la route et de décès impliquant des véhicules utilitaires dans votre pays ou région. Ces informations devraient être accessibles au public, mais si ce n'est pas le cas, pensez à faire une demande d'informations afin d'obtenir les informations spécifiques dont vous avez besoin.

Le nombre d'accidents de la route mortels est habituellement calculé pour 100.000 habitants. Vous pouvez trouver une liste de statistiques par pays sur le site Internet de l'Organisation mondiale de la Santé. Corrélisez le pourcentage d'accidents impliquant des véhicules utilitaires à celui des véhicules utilitaires sur la route. Vous pouvez aussi comparer les accidents impliquant des véhicules utilitaires à d'autres causes de décès. Vérifiez si les pourcentages augmentent ou diminuent et si certains itinéraires sont liés à un taux de mortalité particulièrement élevé. La Division Solidarité avec les chauffeurs routiers du Syndicat coréen des travailleurs des services et des transports publics (KPTU-TruckSol) assure le suivi des accidents et décès de ses membres et a réalisé de nombreuses enquêtes sur la rémunération, les conditions de travail et la sécurité des chauffeurs.

Dans de nombreux pays, les décès de chauffeurs ne sont pas considérés comme des décès « sur le lieu de travail » et les statistiques sont uniquement reprises dans les statistiques générales des accidents de la route. Si c'est le cas dans votre pays, obtenir la reconnaissance des véhicules utilitaires comme un « lieu de travail » et une couverture pour les accidents du travail peut être un objectif important.

Si votre syndicat n'a pas de chercheur, vous devrez peut-être collaborer avec un chercheur externe d'une université locale ou d'un institut de recherche.

L'ITF s'appuie sur un large réseau de chercheurs et d'experts dans le domaine des Safe Rates et peut vous aider dans l'élaboration et la mise en œuvre de projets de recherche visant à soutenir les campagnes pour les Safe Rates.

Il existe également de nombreuses recherches démontrant le lien entre la structure de l'industrie, une faible rémunération et les risques pour la sécurité routière. Vous trouverez une bibliographie non exhaustive dans les ressources supplémentaires.

## Données des travailleurs

Envisagez de réaliser un sondage auprès des membres ou d'organiser des réunions pour parler à des membres des problèmes auxquels ils sont confrontés, en recueillant les informations de manière standardisée. Il est également important de parler à des travailleurs non syndiqués, car ils sont susceptibles de subir des formes plus graves d'exploitation. Envisagez d'interroger les chauffeurs sur un parking ou dans une infrastructure de repos. Le modèle d'enquête pour les chauffeurs disponible dans les ressources supplémentaires est conçu pour identifier certaines des principales pressions économiques et conséquences auxquelles les chauffeurs sont confrontés.

Lorsque vous interrogez des chauffeurs, vous pouvez aussi distribuer des tracts de la campagne pour les Safe Rates (voir ressources supplémentaires) et des formulaires d'adhésion au syndicat.

Des études de cas qualitatives, par exemple, des témoignages sur l'impact d'une faible rémunération et de la concurrence sur la vie et la famille des chauffeurs, sont également des éléments de preuve importants qui peuvent contribuer à la sensibilisation sur les dangers d'une industrie déréglementée.

Si les travailleurs donnent leur consentement, filmez et prenez des photos des chauffeurs. Si les chauffeurs ne souhaitent pas être filmés, enregistrez les témoignages de manière anonyme et prenez des photos

de leur environnement de travail. Par exemple, en Europe, les syndicats et les organismes de surveillance ont fait un usage efficace d'images de chauffeurs de poids lourds vivant dans la cabine de leur camion et cuisinant et se lavant à l'arrière de leur remorque. Les chauffeurs doivent avoir la garantie que leur visage et leur nom seront gardés anonymes s'ils le souhaitent.

### Cartographier l'industrie

En plus de comprendre les problématiques en matière de travail décent, de santé et de sécurité auxquelles les travailleurs du transport routier sont confrontés, vous devez également avoir une vision plus large de l'ensemble de l'industrie.

Vous pouvez commencer par cartographier votre industrie au moyen de recherches documentaires et en parlant aux membres pour identifier les éléments suivants :

- Comment le transport routier est-il organisé? Existe-t-il de nombreuses petites sociétés de transport informelles ou le marché est-il dominé par quelques grandes sociétés de transport et de logistique ?
- S'il existe différentes petites sociétés de transport, comment obtiennent-elles des missions ?

En obtenant la réponse à ces questions, vous pourrez comprendre quelles entreprises exercent le plus d'influence sur le marché du transport routier et quels travailleurs doivent être organisés pour interagir avec ces sociétés.

Il est également important de comprendre quelles sont les forces de votre syndicat et son potentiel d'expansion en termes de membres et de pouvoir. Commencez par comparer votre carte de l'industrie avec la carte représentant la présence de votre syndicat en examinant les éléments suivants :

- Dans quelles sociétés de transport et de logistique votre syndicat compte-t-il une base significative ? Avec quelles entreprises



Photo: IMAGO/Guido Koppes via Reuters Connect

avez-vous de bonnes conventions collectives de travail et des relations de travail stables ?

- Quelles sont les industries qui dépendent fortement du transport routier pour l'expédition de leurs marchandises ?
- Quelles sont les entreprises qui dominent ces industries et influencent les conditions de travail des travailleurs du transport routier en tant qu'acheteurs de services de transport ?
- Qui est le propriétaire des marchandises que vos membres transportent ? Travaillent-ils sous contrat avec de grands acheteurs de services de transport ?
- Dans quels principaux centres logistiques et sur quels itinéraires vos membres travaillent-ils ?
- Quels sont les centres logistiques et itinéraires principaux utilisés pour transporter des marchandises de valeur et quelles sont les entreprises impliquées ?

Il conviendra de vous appuyer sur la force existante des membres de votre syndicat pour vous organiser dans les chaînes d'approvisionnement des principaux acheteurs de services de transport significatifs, dans des sociétés de transport et logistiques clés et à des endroits stratégiques.

## Organiser les travailleurs

L'autorité des syndicats du transport routier à parler de l'industrie et notre pouvoir collectif proviennent des membres que nous représentons par le biais de structures démocratiques. C'est pourquoi l'organisation des membres est essentielle dans la campagne pour les Safe Rates et l'action syndicale en général.

L'organisation en faveur des Safe Rates commence par parler aux travailleurs de leurs problèmes de manière à les sensibiliser sur les pressions concurrentielles qui influencent la rémunération, les conditions de travail, la sécurité routière et sur la nécessité d'obtenir des normes industrielles équitables et sûres. Cela implique aussi d'aider les travailleurs à réfléchir, au-delà de leur employeur direct, aux acheteurs de services de transport et à d'autres acteurs de l'industrie qui influencent leurs rémunération et conditions de travail.

Les chauffeurs qui ont travaillé pour différentes sociétés sont peut-être conscients de la similarité des problèmes se posant dans tout le secteur. Ils ont peut-être entendu leur employeur évoquer la possibilité de perdre des contrats face à la concurrence. Une certaine concurrence est peut-être présente, par exemple, entre les propriétaires-exploitants et les salariés pour différentes formes de contrats, ou entre les travailleurs locaux et migrants pour des conditions de travail et de rémunération variés. En vous appuyant sur ces expériences, aidez les travailleurs à réfléchir aux enjeux sous-jacents de cette concurrence et à la manière dont ils peuvent faire face à ces problèmes en unissant leurs forces.

Il est tout aussi important d'organiser les membres existants pour qu'ils luttent en faveur des Safe Rates que de recruter de nouveaux membres.

Pour les membres existants, vous pouvez organiser des réunions sur le lieu de travail pour fournir des informations et du matériel sur votre campagne. Si votre syndicat organise des conférences ou de grands événements, assurez-vous que les Safe Rates soient au programme. Un large choix de matériel de sensibilisation et de présentation est disponible dans les

ressources supplémentaires pour vous aider. L'ITF peut assurer des ateliers de formation en ligne ou en personne.

Lorsque vous planifiez de nouvelles initiatives d'organisation de nouveaux membres, utilisez votre cartographie de l'industrie pour identifier les travailleurs dans les chaînes d'approvisionnement, sociétés et secteurs clés. Pensez également à organiser les travailleurs en structures qui les aideront à se ressembler au-delà du niveau de l'entreprise et à se concentrer sur des objectifs à l'échelle de l'industrie.

Certains syndicats ont mis en place un conseil sectoriel pour aider les travailleurs à s'engager dans des négociations interentreprises ou à cibler des acheteurs clés dans le secteur du transport. D'autres syndicats ont créé des groupes de travail internes constitués de membres d'entreprises clés qui discutent des stratégies en matière de Safe Rates et agissent en tant que groupe central menant des activités de campagne.

L'action collective joue un rôle essentiel pour exercer une pression sur les acteurs de l'industrie et les gouvernements afin de mettre en œuvre des Safe Rates. Elle est également essentielle pour la participation et l'éducation. Certains syndicats peuvent coordonner des actions de grève à travers différents lieux de travail et secteurs pour rassembler les travailleurs en faveur d'une réforme législative.

Voir la partie 3 pour des exemples d'actions en faveur des Safe Rates organisées avec succès par les syndicats. La semaine d'action mondiale annuelle de l'ITF pour les Safe Rates est une bonne opportunité pour planifier des actions et des activités et impliquer les travailleurs.

### La narration publique

Soyons honnêtes, lorsque les syndicats font campagne pour de meilleures conditions de travail et de rémunération pour les travailleurs du transport routier, leurs revendications ne sont pas toujours prises aussi sérieusement qu'elles le devraient. Les employeurs, les gouvernements et d'autres parties prenantes de l'industrie veulent souvent maintenir le statu quo d'une concurrence féroce et essaient souvent de minimiser la nécessité d'une réforme sectorielle.

Toutefois, en soulignant la corrélation entre la rémunération des travailleurs du transport, la sécurité routière et la durabilité à long terme de l'industrie, nous pouvons rallier le public, les gouvernements et les acteurs de l'industrie à notre cause. Les Principes directeurs de l'OIT indiquent clairement qu'il relève de la responsabilité partagée des gouvernements, des employeurs et de toutes les parties prenantes des chaînes d'approvisionnement du transport routier de prendre des mesures pour protéger les voyageurs contre des accidents et d'autres dangers résultant de conditions de travail et de rémunération médiocres (para 19).

L'essentiel est d'élaborer un récit qui établit un lien entre les pressions liées à la concurrence dans l'industrie et les mauvaises conditions de travail et entre ces conditions et les pratiques dangereuses sur la route, les accidents et les décès. Utilisez les informations et témoignages de travailleurs recueillis, ainsi que les statistiques d'accidents et le matériel de l'ITF.

### **Développez une stratégie de communication**

Une fois que vous avez élaboré votre récit, vous avez besoin d'une stratégie de communication. Si votre syndicat dispose de chargés de communication, impliquez-les dès le début du développement de votre campagne pour les Safe Rates. Vous devrez prendre en compte différentes audiences et réfléchir à la manière dont vous voulez les atteindre. « L'appel à l'action » variera en fonction de l'audience et de ce que vous attendez d'elle.

Vous pouvez commencer par sensibiliser et promouvoir votre campagne sur le site Internet et les réseaux sociaux de votre syndicat. Utilisez le logo Safe Rates de l'ITF et les autres outils disponibles dans les ressources supplémentaires.

Vous devrez également utiliser la presse pour influencer l'opinion publique et les législateurs. Certains syndicats ont des collaborateurs ou un département chargés de construire une relation avec la presse, développer la communication et publier des témoignages. Toutefois, pour de nombreux syndicats, seuls les piquets de grève, les manifestations et les grèves attirent l'attention des médias. Si votre syndicat organise une grève en lien avec les conditions

de travail et de rémunération, établissez un lien entre celles-ci et les revendications en matière de Safe Rates dans votre communication publique. Assurez-vous d'avoir des représentants syndicaux formés qui peuvent s'exprimer efficacement en liant leur expérience individuelle à des enjeux plus larges, ainsi qu'à la nécessité de normes industrielles et de responsabilité de la part du gouvernement, des acheteurs de services de transport et des employeurs.

### **Cibles industrielles**

Vous souvenez-vous de l'exercice de cartographie que nous avons précédemment réalisé ? Il est maintenant temps d'utiliser vos données pour identifier des cibles industrielles clés, en d'autres termes, les entreprises ayant une telle influence sur le transport routier qu'elles jouent un rôle essentiel dans la définition des conditions de travail et de rémunération. Choisissez des cibles industrielles sur la base de leur part de marché et profil public et la force de votre base d'affiliés existante ou de vos possibilités d'organisation dans leurs opérations ou leur chaîne d'approvisionnement.

Le TWU a été très efficace en matière de cartographie et ciblage stratégiques. Après avoir déterminé que le secteur du commerce de détail représentait 40 pour cent du marché du transport routier et que les grandes chaînes de supermarchés représentaient 70 % du commerce de détail, ils se sont concentrés sur le recrutement de membres dans ces chaînes d'approvisionnement. Cette stratégie a permis au syndicat de cibler efficacement les supermarchés acheteurs de services de transport et de créer un bastion de travailleurs luttant en faveur des Safe Rates (voir Partie 3 pour plus de détails sur la campagne du TWU).

### **Impliquer les sociétés de transport**

Relever le niveau des normes en organisant les travailleurs et en négociant des conventions collectives de travail avec les employeurs est au cœur de nos activités syndicales. Toutefois, dans le transport routier, il peut être très difficile d'obtenir des victoires significatives dans les négociations collectives en raison de la petite taille des opérateurs de transport et, dans de

nombreux cas, du caractère très fragmenté et informel du marché.

Lorsque vous suivez l'argent, vous vous rendez vite compte que d'autres acteurs, souvent de grands acheteurs de services de transport, déterminent ce qu'il est possible d'obtenir via des négociations. Si ces acteurs ne sont pas tenus responsables, ils accepteront toujours l'offre la moins chère.

Sans normes contraignantes à l'échelle de l'industrie, les « bons » employeurs qui veulent traiter leurs travailleurs honnêtement perdront face à des opérateurs véreux qui négligent les droits de leurs travailleurs et leur opposent une concurrence déloyale.

Des conditions de concurrence équitables et des obligations pour les acheteurs de services de transport profiteront aux employeurs tout comme aux travailleurs. Cette logique favorise une alliance tactique entre les sociétés de transport responsables et les syndicats, constituant ainsi le point de départ de la mobilisation.

Utilisez le modèle d'arguments de négociation et le document d'information à l'attention des employeurs disponibles dans les ressources supplémentaires pour commencer à dialoguer avec les employeurs.

### **Impliquer les acheteurs de services de transport : clients ou propriétaires de cargaison**

Le lien entre les acheteurs de services de transport et les travailleurs du transport routier pourrait être plus difficile à démontrer que celui avec l'employeur direct. Identifiez la relation des acheteurs de services de transport avec les sociétés de transport et les travailleurs en parlant aux membres et en recueillant leurs lettres de voiture.

Tout comme certains employeurs du secteur du transport, les acheteurs de services de transport responsables peuvent également être des alliés. En raison de différents niveaux de sous-traitance, ces sociétés ne sont peut-être pas conscientes des violations du droit du travail dans leurs chaînes d'approvisionnement. Même lorsque les entreprises font appel à un auditeur privé, l'audit peut se limiter à un simple



Photo credit: REUTERS

exercice de formalité. Les travailleurs peuvent se méfier de l'organisation qui réalise l'audit et hésiter à partager des informations par crainte de représailles de la part de leur employeur.

Les audits effectués par des sociétés privées ne peuvent pas remplacer les informations de qualité recueillies grâce aux échanges entre les travailleurs et leur syndicat. Le reporting ascendant des syndicats peut parfois révéler la vérité. Récoltez des preuves sur les conditions de travail et de rémunération, informez les acheteurs de services de transport des problèmes dans leur chaîne d'approvisionnement et donnez-leur l'opportunité de travailler avec votre syndicat pour les résoudre.

Un nombre croissant de législations en matière de diligence raisonnable a poussé les multinationales à identifier et atténuer les dangers pour les droits humains, dont les violations du droit du travail, dans leurs chaînes d'approvisionnement. L'ITF utilise l'opportunité créée par ce nouvel environnement pour amener ces acheteurs de services de transport à la table de négociations et les convaincre de la nécessité de collaborer avec des syndicats. Cette stratégie est présentée dans le guide de diligence raisonnable en matière de droits humains de l'ITF, à l'attention des syndicats, qui se trouve dans les ressources supplémentaires.

Une fois que vous avez recueilli suffisamment d'informations sur les conditions de travail dans la chaîne d'approvisionnement d'un acheteur de services de transport, sollicitez une rencontre avec la direction de la société. Vous pouvez utiliser le modèle de lettre dans les ressources

supplémentaires. Une fois que vous avez obtenu une audience, vous pouvez présenter les preuves recueillies et demander que l'entreprise collabore avec le syndicat pour résoudre les problèmes.

Grâce à cet engagement, vous pouvez chercher à atteindre les objectifs suivants :

- 1. Soutien du public pour une législation en matière de Safe Rates :** L'entreprise accepte de travailler avec votre syndicat pour faire pression sur le gouvernement et obtenir une réforme législative.
- 2. Un accord formel sur les Safe Rates ou la chaîne d'approvisionnement :** L'entreprise s'engage à respecter les principes des Safe Rates et à octroyer une rémunération équitable dans sa chaîne de sous-traitance, reconnaît l'importance de la représentation syndicale et formalise le rôle du syndicat dans le contrôle des violations et la résolution des problèmes.

Voir le modèle d'accord de coopération dans la chaîne d'approvisionnement de l'ITF et le modèle de charte sur les Safe Rates dans les ressources supplémentaires comme exemples d'accords que vous pouvez établir avec les acheteurs de services de transport et d'autres parties prenantes du transport routier.

### **La carotte et le bâton**

De nombreux syndicats utilisent la tactique de la carotte et du bâton pour atteindre les cibles industrielles. Les entreprises qui collaborent de manière positive avec les syndicats reçoivent une « carotte ».

Nous les désignons comme des acteurs responsables de l'industrie et nous montrons publiquement que nous coopérons avec eux pour atteindre des objectifs communs en matière de sécurité, d'équité et de durabilité.

Pour les sociétés qui ne soutiennent pas les Safe Rates et nivellent les conditions de travail et de rémunération vers le bas, nous utilisons le « bâton », en démontrant à quel point leurs pratiques sont représentatives des problèmes dans l'industrie et en menant des actions contre elles.

Faire pression sur un mauvais acteur en particulier peut aider à :

1. Mettre l'industrie sous la loupe en montrant un exemple concret soulignant la nécessité des Safe Rates.
2. Montrer aux autres entreprises le type de pression à laquelle elles seront soumises si elles n'entretiennent pas de bonnes relations industrielles et ne soutiennent pas les Safe Rates.
3. Convaincre l'entreprise de s'engager de manière positive dans l'élaboration de normes et de collaborer avec le syndicat pour obtenir une réforme réglementaire.

Gardez à l'esprit qu'il est peu probable que beaucoup de sociétés déclarent ouvertement ne pas être intéressées. Elles feront des promesses, qu'elles ne respecteront pas.

Vous verrez peut-être des signes qu'il s'agit de paroles en l'air : une réticence à mettre quoi que ce soit par écrit, à signer un accord formel ou à fournir un calendrier d'actions clair. Si vous avez l'impression que l'entreprise utilise des tactiques dilatoires ou a laissé autrement savoir qu'elle ne souhaite pas collaborer avec votre syndicat pour résoudre les problèmes présentés, il est temps de recourir au bâton.

Commencez par dénoncer les problèmes présents dans la chaîne d'approvisionnement de l'entreprise dans les médias. De nombreux acheteurs de services de transport sont des marques domestiques bien connues. Leur image publique leur est très chère et une exposition médiatique peut donc créer un avantage significatif.

Assurez-vous d'avoir recueilli suffisamment de preuves et de témoignages de travailleurs. Soulignez l'impact des mauvaises conditions de travail sur la sécurité et les manières dont l'acheteur de services de transport est responsable.

Vous pouvez également faire des recherches sur les bénéfices de l'entreprise pour montrer l'argent qu'elle génère aux dépens des travailleurs et de la sécurité publique. Vous pouvez mobiliser vos membres afin de mener une action devant les magasins ou les bureaux



des acheteurs de services de transport. Vous verrez dans la partie 3 comment le TWU a procédé.

Ces actions peuvent faire pression sur l'entreprise tout en mettant en lumière la nécessité de normes applicables à toute l'industrie et d'une réforme législative.

Le bâton le plus efficace des travailleurs est l'action industrielle. Lorsque que l'action industrielle légale est liée aux négociations collectives, les syndicats tentent souvent de coordonner les négociations pour permettre aux travailleurs de secteurs ou chaînes clés de faire grève ensemble en ciblant les principaux acheteurs de services de transport. Dans les cas où les travailleurs du transport routier sont des propriétaires-exploitants comme c'est le cas au Port de Vancouver, au Canada, en Corée du Sud et au Brésil, les grèves nationales ont été autant de leviers importants dans l'obtention d'une législation sur les Safe Rates (voir Partie 3 pour plus de détails).

### **Et les sociétés de plateforme dans tout ça ?**

Dans de nombreux pays, dont le Kenya, l'Australie et la Corée du Sud, les syndicats luttent pour la mise en place de systèmes de

Safe Rates couvrant les travailleurs à la tâche dans les secteurs de la livraison de repas, du transport à la demande et des services de courrier travaillant pour des sociétés comme Uber, Amazon Flex et Delivery Hero. Dans ces pays, les sociétés de plateforme sont souvent la cible des critiques des syndicats et d'actions industrielles, en d'autres termes, le bâton.

Par exemple, Baemin, la filiale sud-coréenne de Delivery Hero, a reçu un prix spécial lors de la Journée internationale de commémoration des travailleurs (28 avril) en 2024 pour son statut de société coréenne comptant le plus grand nombre d'accidents du travail. Toutefois, en Australie, le TWU a été en mesure de convaincre plusieurs sociétés de plateforme en faisant valoir de manière convaincante les dangers existant dans l'industrie et la nécessité d'appliquer les mêmes normes à toutes les entreprises. Plusieurs sociétés de plateforme ont signé des chartes avec le TWU en faveur d'une réforme législative.

De même, l'ITF a utilisé l'approche de la carotte et du bâton avec des sociétés de plateforme. En 2019 et 2020, lorsque Uber et d'autres sociétés de plateforme ont fait un travail de lobbying en Californie pour que les travailleurs à la tâche ne soient pas considérés comme des salariés (Proposition 22), l'ITF et ses affiliés ont riposté. Bien que cette législation ait malheureusement été adoptée par l'Assemblée d'État, la campagne a finalement permis à l'ITF de se concerter avec Uber et de négocier un memorandum d'entente (ME). Ce ME a donné l'opportunité aux affiliés de l'ITF de négocier de meilleures conditions de travail et, dans certains cas comme en Australie, de plaider conjointement pour une législation garantissant des normes pour les travailleurs du transport routier travaillant via des applications.

N'oubliez pas de tenir l'ITF informée de vos initiatives. Dans le cas des multinationales, l'ITF peut avoir des relations existantes ou être en mesure de vous mettre en contact avec les syndicats concernés dans d'autres pays afin de coordonner les actions et de soutenir votre lutte.

**Pour de plus amples informations sur le travail de l'ITF dans le cadre de l'économie à la tâche, veuillez prendre contact avec nous à l'adresse suivante :** [GigEconomy@itf.org.uk](mailto:GigEconomy@itf.org.uk)



Photo credit: Hindustan Times/Sipa USA via Reuters Connect

## Lobbying politique et législation

Comme les Principes directeurs du transport routier de l'ITF l'indiquent clairement, les gouvernements ont la responsabilité de réglementer l'industrie du transport routier afin de garantir des pratiques sûres. Cela signifie qu'ils doivent légiférer pour garantir des normes équitables et sûres et appliquer ces normes à toutes les parties de l'industrie du transport routier.

Vous devrez identifier les agences gouvernementales qui en sont responsables dans votre pays. Dans certains pays, cela peut être le ministère des Transports, tandis que dans d'autres, ce sera le ministère du Travail, et dans de nombreux cas, ce sera une combinaison des deux.

Vous pouvez utiliser le modèle de lettre disponible dans les ressources supplémentaires afin de solliciter une rencontre. Préparez-vous à présenter les informations et preuves recueillies.

Il convient d'approcher les gouvernements avec vos membres, des représentants d'entreprises partenaires ou d'autres alliés parmi le grand public et la société civile. Il est important de montrer une coalition de volontaires afin de montrer que toutes les parties doivent s'unir pour rendre l'industrie plus sûre. Si vous avez confiance en votre relation avec d'autres parties prenantes de l'industrie, vous pouvez également suggérer l'établissement d'un processus de dialogue social.

Vous devrez peut-être persévérer et faire pression avant que vos préoccupations ne soient prises au sérieux. Envisagez l'organisation de pétitions et d'actions numériques parmi les travailleurs et le grand public afin d'appeler le gouvernement à agir. L'ITF peut vous aider à développer ce genre d'action. Intensifiez votre action en ayant recours aux tactiques de protestation et d'actions industrielles discutées dans la section précédente.

Vous devrez également collaborer étroitement avec les législateurs pour développer et soumettre une législation. Les membres et responsables syndicaux locaux peuvent écrire à leurs représentants et solliciter des réunions pour discuter des Safe Rates. Vous pourriez commencer par montrer votre compréhension de la crise dans l'industrie et formuler vos propositions de réforme législative.

Dans de nombreux pays, les syndicats ont coopéré de manière effective avec des parlementaires et des partis politiques progressistes et ont joué un rôle central dans l'élaboration de la législation en matière de Safe Rates (certaines de ces expériences sont documentées

dans la Partie 3). L'ITF peut vous aider à vous appuyer sur ces exemples, trouver les sources politiques dont vous avez besoin et prendre contact avec des experts qui peuvent soutenir votre processus d'élaboration de politiques.

# **PARTIE 3 :**

## **SAFE RATES**

### **EXEMPLES DE CAMPAGNES**

#### **TRANSPORT WORKERS' UNION OF AUSTRALIA (TWU)**

En Australie, le TWU a utilisé une stratégie de campagne complète qui inclut chacun des éléments de la roue de la campagne pour les Safe Rates.

Créer des alliances et élaborer le récit

Le syndicat s'est appuyé sur des années de recherche et de données accumulées pour démontrer de manière efficace que l'une des principales causes des décès dans le transport routier est la pression économique insoutenable exercée sur les travailleurs du secteur par les pratiques de réduction des coûts et les faibles taux de rémunération.

Il a également créé des alliances avec les familles des victimes d'accidents de la route, qui ont reconnu que les chauffeurs impliqués dans des accidents étaient aussi des victimes et ont dénoncé les problèmes systémiques présents dans l'industrie.



Le syndicat a mené des actions de protestation symboliques devant le Parlement à Canberra, en utilisant des pierres tombales ou des gilets de sécurité pour représenter les travailleurs et les usagers de la route ayant perdu la vie dans des accidents de la route. Ces tactiques ont été efficaces pour développer une narration publique et attirer l'attention de la population australienne et des médias.



## Cibles industrielles stratégiques

Le TWU a également accordé une grande attention au choix de cibles industrielles stratégiques.

Après avoir déterminé que le secteur du commerce de détail représentait 40 pour cent du marché du transport routier et que les grandes chaînes de supermarchés représentaient 70 % du commerce de détail, ils ont concentré leurs efforts d'organisation sur le recrutement de membres dans ces chaînes d'approvisionnement, tout en menant une lutte contre des chaînes de supermarchés comme Coles, Woolworths et Aldi, en optant pour la coopération (la carotte) ou l'action publique (le bâton). Les supermarchés qui ont refusé de soutenir les revendications du TWU et de contribuer à la réforme de l'industrie ont été dénoncés lors de rassemblements et de manifestations publics, organisés devant ou même dans les magasins.

Ces actions attirent l'attention des médias et contribuent à une prise de conscience, car les sociétés sont bien connues du grand public.

Woolworths et Coles, les plus grandes chaînes de supermarchés d'Australie, étaient d'abord hostiles, mais après plusieurs années de manifestations et d'actions industrielles dans certaines des sociétés de transport de la chaîne d'approvisionnement du commerce de détail, les géants des supermarchés ont accepté de signer des chartes pour la « Promotion de normes sûres et équitables pour les travailleurs du transport » avec le TWU et ont rejoint d'autres voix de l'industrie appelant à une réforme législative.



## Organiser les travailleurs et recruter des membres

Le TWU a également déployé des efforts considérables pour organiser les travailleurs et recruter des membres dans des sociétés de transport majeures du secteur du commerce de détail où le syndicat est déjà bien présent et où il a renforcé son pouvoir en introduisant des clauses (congé pour activités syndicales, etc.) dans des conventions collectives couvrant ces entreprises. Les membres de ces sociétés sont le bastion de la lutte du TWU visant à obtenir des normes applicables à toute l'industrie par le biais d'accords avec des acheteurs de services de transport majeurs du commerce de détail et de législations sur les Safe Rates.

Le syndicat a été très efficace pour encourager des membres à participer à la campagne pour les Safe Rates. Ils ont visité des entreprises et informé les membres, les sensibilisant à la nécessité de se rassembler pour défendre un objectif commun.

Au cours des dernières années, le syndicat a coordonné ses conventions collectives pour qu'elles expirent en même temps afin que les travailleurs de plusieurs sociétés puissent faire grève au même moment. Le TWU utilise ces moments d'action industrielle coordonnée pour formuler des revendications vis-à-vis de sociétés clientes et pour appeler à une réforme législative.

Le syndicat a également organisé plusieurs convois de véhicules, dans lesquels les membres parcourent les autoroutes du pays dans des camions et autres véhicules utilitaires arborant des bannières sur les Safe Rates et le drapeau du syndicat. Des employeurs solidaires libèrent



même les travailleurs et des véhicules pour qu'ils puissent participer à ces actions. Les convois du TWU ont fait la une des médias nationaux et ont donné au syndicat une plateforme essentielle pour parler de la nécessité des Safe Rates.

Le syndicat a également organisé différentes journées de lobbying nationales durant lesquelles ils ont amené des travailleurs devant le Parlement à Canberra pour faire pression sur le monde politique et les législateurs. Dans de nombreux cas, d'autres parties prenantes de l'industrie pratiquent du lobbying, dont des acheteurs de services de transport, des sociétés de transport traditionnelles, des sociétés de plateforme et des associations professionnelles. En août 2022, lors d'une table ronde de l'industrie, ces acteurs sont convenus d'une série de principes définissant une réforme juridique visant à établir et maintenir des normes applicables dans l'ensemble des chaînes d'approvisionnement et de sous-traitance du transport routier, tant pour les travailleurs

du transport routier traditionnel que pour les travailleurs de plateforme.

Cette stratégie multifacette a conduit à l'introduction d'une législation fédérale visant la réforme du transport routier en 2023, après l'arrivée au pouvoir d'un gouvernement de gauche. La législation a été adoptée au Parlement en février 2024 et est entrée en vigueur le 26 août de la même année. La législation constitue un comité du transport routier au sein de la « Fair Work Commission » (le tribunal du travail australien), habilité à fixer des normes équitables et sûres en matière de rémunération et de conditions connexes pour les travailleurs de l'ensemble de l'industrie du transport routier et à faire respecter les obligations des acheteurs de services de transports et d'autres sociétés actives dans les chaînes contractuelles du transport routier. La victoire en Australie peut être utilisée comme exemple pour pousser d'autres pays à suivre l'exemple.



Photo credit: Hindustan Times/Sipa USA via Reuters Connect

## KOREAN PUBLIC SERVICE AND TRANSPORT WORKERS' UNION CARGO TRUCKERS' SOLIDARITY DIVISION (TRUCKSOL)

Presque la totalité des chauffeurs coréens sont des propriétaires-exploitants officiellement classés en tant que petits entrepreneurs indépendants et ne sont donc habituellement pas protégés par le droit du travail. Pourtant, ces chauffeurs sont loin d'être indépendants. Leur travail est hautement contrôlé, tout d'abord par les sociétés de transport pour lesquelles ils travaillent en sous-traitance et finalement par les sociétés d'achat de services de transport au sommet des chaînes d'approvisionnement du transport routier qui exercent un pouvoir considérable sur les taux de rémunération, les conditions de travail et les horaires.

Au bas des longues chaînes d'approvisionnement, des faibles taux de rémunération au voyage et une concurrence élevée ont poussé les chauffeurs coréens à travailler jusqu'à 16 heures par jour, à faire des excès de vitesse, à surcharger leurs véhicules et à adopter d'autres pratiques dangereuses sur la route. Les conséquences sont tragiques. Plus de 200 personnes décèdent chaque année dans des accidents impliquant des véhicules utilitaires en Corée.

TruckSol a été créé en 2002 dans le but explicite d'organiser les propriétaires-exploitants à l'échelle sectorielle et régionale et de représenter les intérêts de tous les chauffeurs.

L'année suivant sa création, TruckSol a coordonné une action de grève nationale dans le cadre de laquelle le syndicat a d'abord proposé un système de « taux de fret standards » lors de négociations avec des associations professionnelles. L'année suivante, le syndicat a présenté une proposition de système de taux standards réglementé. Après cinq grèves nationales supplémentaires au cours des années suivantes, le gouvernement coréen a promis publiquement de soutenir la législation et un système pilote de taux standards a été mis en place pendant un an en 2010. Cependant, en s'alignant sur les intérêts des grandes entreprises acheteuses de services de transport, les gouvernements conservateurs successifs ont refusé de mettre en place un système permanent, arguant qu'une telle réglementation n'existait nulle part ailleurs dans le monde.

En 2012, les dirigeants de TruckSol ont pris connaissance de la campagne pour les Safe Rates du TWU en Australie, au moment où ils tentaient de développer une nouvelle stratégie législative. Après avoir pris connaissance de la campagne et du régime de Safe Rates en place de longue date dans l'état de la Nouvelle-Galles du Sud (NSW) sur lequel elle

s'appuyait, les dirigeants de TruckSol se sont rendu compte que la réglementation qui, selon le gouvernement coréen, n'existait nulle part ailleurs dans le monde avait été mise en œuvre en Australie.

En échangeant avec le TWU, TruckSol a été en mesure d'établir un lien entre la structure de l'industrie du transport routier coréenne, les conditions de travail et de rémunération des travailleurs et les mauvais résultats de la Corée en matière de sécurité routière. Le syndicat a également développé un partenariat stratégique avec le TWU, qui a eu un impact significatif sur ses activités.

Avant de rencontrer le TWU, TruckSol avait presque exclusivement recours à des actions industrielles agressives représentées par son slogan

« Arrêtons la circulation des biens ! Changeons le monde ! ». Toutefois, après sa rencontre avec le TWU, TruckSol a mis en place une stratégie plus complète, en reformulant ses demandes de taux standards en Safe Rates et en introduisant le nouveau slogan « La sécurité pour les usagers ! Des droits pour les chauffeurs ! »

Malgré cette nouvelle approche, TruckSol a continué à faire face à une bataille législative difficile et a même dû se défendre lorsque le gouvernement a cherché à aller plus loin dans la déréglementation du marché du transport routier en 2016.

En réponse, TruckSol a de nouveau organisé une grève nationale en octobre 2016, mettant en avant publiquement la nécessité de garantir la sécurité du public, les droits des chauffeurs et des Safe Rates. Bien que cette grève n'ait pas donné de résultat concret, elle a fait partie d'une série de conflits de travail et de manifestations publiques à la fin de 2016 et au début de 2017, qui ont finalement conduit à la destitution de la présidente conservatrice Park Geun-hye et à l'inauguration d'une nouvelle administration démocratique en mai 2017.

Dans le nouvel environnement politique, TruckSol a travaillé avec des membres de l'Assemblée nationale pour soumettre et faire adopter une législation, introduisant un système de Safe Rates pour une période de trois ans

entre 2020 et 2022, applicable aux secteurs du transport de conteneurs et de ciment.

Lorsque le système de Safe Rates est entré en vigueur, TruckSol s'est organisé de manière stratégique dans les secteurs couverts par la législation, lui permettant ainsi de plus que doubler son nombre de membres. Il a utilisé des normes définies par le biais du système comme base dans des négociations avec différentes sociétés de transport et acheteurs de services de transport à un niveau local et national, améliorant ainsi sensiblement les conditions de travail et de rémunération.

Il a également travaillé avec des chercheurs pour étudier l'impact du système des Safe Rates et développer des arguments pour le maintien du système.

Suite à des grèves de grande ampleur en 2022, TruckSol a maintenant lancé une nouvelle campagne offensive visant à introduire un système de Safe Rates permanent couvrant tous les chauffeurs.



## UNIFOR

La déréglementation de l'industrie du transport routier au Canada a provoqué d'importantes fluctuations dans le recrutement et un déclin des normes. En 2014, une grève ayant rassemblé environ 1.800 chauffeurs portuaires a éclaté au Port de Vancouver, qui est le plus grand port du Canada.

Unifor, le plus grand syndicat du secteur privé au Canada, a compris que permettre aux sociétés individuelles de fixer des taux de

rémunération entraînerait une course vers le bas et a commencé à plaider en faveur de taux minimums.

En 2014, une grève ayant rassemblé environ 1.800 chauffeurs portuaires a éclaté au Port de Vancouver, le plus grand port du Canada. Environ 40 % de ces chauffeurs étaient membres d'Unifor, tandis que les autres étaient des opérateurs indépendants non syndiqués affiliés à l'United Trucker's Association (UTA). Il s'agissait de la troisième grève importante dans la région depuis 1999. Une précédente grève en 2005 avait conduit à l'introduction de taux standards minimums pour les propriétaires-exploitants via un mémorandum d'entente signé par les représentants de chauffeurs et de sociétés de transport routier. Le problème principal soulevé lors de la grève de 2014 était l'absence de contrôles et de mécanismes d'audit pour garantir la mise en œuvre de ces taux minimums, ainsi que l'absence de sanctions en cas de non-respect.

La grève a paralysé le port de Vancouver pendant presque un mois. Le gouvernement provincial de droite a tenté de réprimer la grève en menaçant de révoquer les permis des chauffeurs et en forçant légalement les chauffeurs syndiqués à reprendre le travail. Cependant, Unifor et les travailleurs n'ont pas cédé, même face à de potentielles amendes allant jusqu'à 100.000 \$ par jour.

La grève a mené à des négociations de haut niveau avec le gouvernement de la Colombie-Britannique. Malgré sa résistance initiale, le gouvernement a consenti à une augmentation de 12 pour cent des taux législatifs et à l'adoption du Container Trucking Act en 2015. Cette loi a fixé des normes minimales pour les tarifs par trajet et les salaires horaires, tant pour les propriétaires-exploitants que pour les chauffeurs salariés. Le syndicat a également obtenu un taux de rémunération de 25 \$ de l'heure, bien supérieur au salaire provincial minimum de 14 \$ à l'époque.

Une disposition essentielle du Container Trucking Act consistait en la création de

l'Office of British Columbia Container Trucking Commissioner (OBCCTC) pour superviser les audits, appliquer les réglementations et infliger des amendes.

Malgré les nouvelles réglementations, de nombreuses entreprises ont initialement refusé de s'y conformer, causant des batailles juridiques et une résistance permanente de l'industrie. Cependant, les efforts persistants d'Unifor ont permis de récupérer plus de 4,6 millions de dollars en salaires et d'imposer des amendes de 1,35 million de dollars aux entreprises contrevenantes depuis 2015.

Le syndicat a également obtenu des changements de politique significatifs, tels que des pénalités pour les temps d'attente excessifs au port et une augmentation des frais de carburant garantis.

En 2017, Unifor a joué un rôle crucial dans l'arrivée au pouvoir du New Democratic Party (NDP) en Colombie-Britannique, ce qui a permis d'avoir un gouvernement plus favorable au droit du travail. Ce changement politique a permis de renforcer davantage le Container Trucking Act et de garantir une application plus stricte des tarifs de transport équitables.

L'OBCCTC audite désormais les entreprises pour s'assurer qu'elles maintiennent des niveaux d'emploi et de rémunération appropriés. Les entreprises qui ne se conforment pas à ces réglementations risquent de voir leurs licences révoquées. Ce système empêche une surabondance de conducteurs, ce qui aurait autrement fait baisser les tarifs et déstabilisé le système.

S'appuyant sur le succès de l'instauration des Safe Rates au Port de Vancouver, Unifor mène à présent une campagne dans le cadre de la campagne mondiale pour les Safe Rates de l'ITF, afin de mettre en place des normes similaires à travers le Canada. En étendant ces protections, le syndicat vise à garantir un traitement cohérent et équitable pour tous les chauffeurs, à éviter une course vers le bas des salaires et des conditions de travail, et à promouvoir une industrie plus sûre et plus équitable.

## TRANSPORT WORKERS UNION KENYA (TAWU)

Au Kenya, l'économie à la tâche a changé l'emploi de manière drastique, notamment dans le transport, avec des plateformes comme Uber et Bold qui se sont élevées au premier plan. Cette croissance a soulevé des inquiétudes sur la sécurité des travailleurs et une rémunération équitable. Les plateformes de transport à la demande offrent un côté pratique et un revenu flexible, mais souvent au détriment de la protection des travailleurs et d'une rémunération équitable.

Les travailleurs de plateforme, tels que les chauffeurs de transport à la demande et les livreurs de repas, font face à des défis, tels que de faibles salaires, de longs horaires de travail et des préoccupations liées à la sécurité. L'absence de taux standardisés entraîne souvent des réductions arbitraires des tarifs, ce qui exacerbe leur instabilité financière.

Le TAWU, un syndicat de premier plan pour les travailleurs du transport, a lancé une campagne pour plaider en faveur des Safe Rates pour les travailleurs de plateforme. Il a suscité une prise de conscience, obtenu le soutien du grand public et collaboré avec des experts juridiques pour proposer des mesures réglementaires en faveur de rémunérations équitables et de normes de sécurité.

Malgré la résistance des sociétés de plateforme et les obstacles logistiques, le TAWU est resté dévoué à la cause. Il a utilisé des stratégies de sensibilisation comme des campagnes de sensibilisation du public, une défense juridique, l'engagement de parties prenantes et des actions directes comme des manifestations et des grèves.

Le TAWU se concentre également sur l'organisation des jeunes travailleurs, en les informant sur leurs droits et en les encourageant à s'affilier à un syndicat. Cette stratégie a renforcé l'influence du TAWU et étendu son impact sur la sensibilisation pour des conditions de travail plus sûres et une rémunération équitable.



Les travailleurs de plateforme, soutenus par le TAWU, ont obtenu un plus grand pouvoir de négociation et pèsent désormais plus lourd dans l'élaboration des politiques. Alors que l'économie à la tâche évolue, la lutte du TAWU pour les Safe Rates offre de l'espoir aux travailleurs en quête de justice et de dignité dans un marché de l'emploi précaire.

Après un lobbying intensif, le TAWU et le gouvernement se sont mis d'accord sur une feuille de route à établir :

1. Un forum de négociations collectives multipartites réunissant des représentants du gouvernement, des travailleurs, des sociétés de plateforme, des consommateurs et d'experts de l'industrie.
2. Un cadre pour un modèle de calcul des coûts, y compris une participation des chauffeurs dans le développement d'un modèle de coûts, la fixation des taux et la révision.
3. Un mécanisme pour une mise en œuvre stricte des conventions collectives.
4. Droits d'utilisation des données comme ressource critique pour des négociations collectives efficaces.

Avec le soutien de l'ITF, le TAWU a mené des recherches sur les Safe Rates pour faire pression sur le gouvernement afin qu'il améliore les conditions de travail des chauffeurs, en vue de réduire les décès liés à des accidents de la route et améliorer la sécurité routière. Ces recherches visent également à renforcer le pouvoir sociétal du TAWU par le biais de collaborations avec des ONG, les médias et la communauté, en plaidant pour du travail décent et une amélioration des services et de la sécurité.

## **NATIONAL CONFEDERATION OF WORKERS IN TRANSPORT AND LOGISTICS (CNTTL)**

Au Brésil, environ 80 pour cent du transport de marchandises est effectué par des propriétaires-exploitants, appelés « chauffeurs autonomes », qui reçoivent souvent de faibles rémunérations, parfois ne leur permettant même pas de recouvrer leurs coûts.

La grève des chauffeurs de poids lourds de 2018 a été causée par l'augmentation des prix du diesel et une surabondance de véhicules utilitaires. Après que le gouvernement de Dilma Rousseff, qui contrôlait les prix du carburant, a été remplacé par l'administration de Michel Temer, les prix du carburant ont de nouveau pu fluctuer avec le marché, entraînant une augmentation des coûts pour les chauffeurs.<sup>10</sup> Au début de 2018, les prix du diesel ont explosé et les demandes des chauffeurs pour une diminution du prix du carburant ont été ignorées.

En mai 2018, les chauffeurs de camion ont entamé une grève, bloquant les routes principales à travers le Brésil. Ils ont protesté contre la hausse des prix du carburant et les faibles taux de fret, qui n'avaient pas suivi l'inflation. La grève a duré jusqu'en juin 2018, impliquant 400.000 chauffeurs et provoquant d'importantes perturbations économiques.

La grève a reçu le soutien d'autres secteurs, y compris les chauffeurs d'Uber, les livreurs et le grand public. Les travailleurs de Petrobras ont rejoint le mouvement dans les derniers jours de la grève, exerçant ainsi une pression supplémentaire sur le gouvernement.

La grève a pris fin lorsque le PDG de Petrobras a remis sa démission et le gouvernement a consenti à geler temporairement les prix du diesel et fixer des taux de fret minimums, mesures qui ont ensuite été rendues permanentes par la Loi 13.703/2018 (Minimum Freight Floors legislation). Toutefois, l'application de ces taux minimums a rencontré des défis juridiques et leur application reste problématique.

Le CNTTL, la confédération nationale des transports, continue de plaider en faveur d'une mise en œuvre totale de la législation sur les taux de fret minimums et soutient la campagne mondiale de l'ITF en faveur des Safe Rates.

## **ALL-JAPAN FEDERATION OF TRANSPORT WORKERS UNIONS (UNYU-ROREN)**

Au Japon, l'industrie du transport routier vit un déclin depuis 1990 lorsque la déréglementation du marché a entraîné une augmentation rapide du nombre d'opérateurs, passant de 41.000 à 63.000. Cet essor a entraîné une concurrence excessive sur les taux de fret, de longues heures de travail, des problèmes de santé pour les chauffeurs, des rémunérations faibles et une grave pénurie de chauffeurs. Par conséquent, les chauffeurs de camion s'efforcent de transporter des marchandises en toute sécurité au détriment de leur santé et de leur bien-être. À l'écoute des préoccupations de leurs membres, les syndicats ont mobilisé des travailleurs autour des revendications en matière de Safe Rates.

En plus de plaider pour de meilleures conditions de travail par le biais de négociations collectives, les syndicats du transport routier ont fait pression sur le gouvernement et l'industrie pour promouvoir des réformes juridiques. Ces réformes ont pour but de limiter les heures supplémentaires des chauffeurs, de garantir des temps de repos et d'améliorer les pratiques commerciales des exportateurs (acheteurs de services de transport), qui sont la cause première de ces problèmes. Les membres se sont unis dans la lutte pour cet objectif commun. Au cours de discussions avec des associations professionnelles et le gouvernement, les syndicats ont souligné la nécessité d'introduire des taux de fret standards ou des Safe Rates, qui sont essentiels pour garantir des opérations commerciales durables, des conditions de travail décentes et la sécurité. Ils ont souligné le fait que des taux sûrs et équitables amélioreraient l'environnement de travail et la sécurité routière pour tous.

Le ministère du Territoire, des Infrastructures, du Transport et du Tourisme (MLIT) a décidé de mettre en œuvre des réglementations

pour promouvoir le bon développement de l'industrie du transport routier, tout en soutenant l'économie du pays et les moyens de subsistance des citoyens. En 2018, le Ministère a publié un avis public sur les taux de fret standards, sur lesquels les opérateurs de transport routier peuvent s'appuyer dans leurs négociations avec des acheteurs de services de transport. L'objectif est de garantir la capacité de transport du pays en améliorant les conditions de travail des chauffeurs, en résolvant la pénurie de chauffeurs et en encourageant les opérateurs de transport routier à mener des activités durables tout en respectant les législations et réglementations.

Les syndicats du transport routier au Japon continuent de surveiller de près les effets du système des Safe Rates tout en poussant les sociétés de transport à appliquer les taux de fret standards. Pendant ce temps, les syndicats sensibilisent le public à la question et mettent l'accent sur la rhétorique de la responsabilité partagée. Ils continuent de faire pression sur les acheteurs de services de transport et les consommateurs en leur rappelant publiquement leur responsabilité en vertu de la législation.

## **UNION BELGE DU TRANSPORT (UBT-FGTB)**

En Europe, 75 pour cent des marchandises sont transportées par la route. L'industrie du transport routier fait face à des défis de taille en raison de l'incapacité de l'Europe à garantir des conditions de travail décentes pour tous ses citoyens, entraînant une concurrence déloyale dans les marchés de l'emploi. Les travailleurs de pays économiquement plus pauvres sont gravement exploités. En effet, ils sont nettement moins bien payés et sont régulièrement victimes de violations de la législation européenne en matière de rémunération, de conditions de travail et de temps de conduite/de repos. Cette pratique, appelée « dumping social », consiste à utiliser le travail des migrants pour baisser le niveau des salaires et des conditions de travail.

L'UBT-FGTB, qui représente les chauffeurs belges, mène la lutte contre le dumping social en Belgique. Elle interagit avec les chauffeurs, documente leurs conditions de travail et de

rémunération, lance des campagnes et s'oppose juridiquement aux sociétés pratiquant le dumping social. Elle met également en lumière les risques de sécurité causés par de mauvaises conditions de travail, comme le manque de réels temps de repos et un mauvais entretien des camions.

L'UBT-FGTB souligne le fait que la cause première réside dans les pratiques d'appels d'offres concurrentielles de clients, qui se basent uniquement sur la réduction des coûts, ce qui nivelle les salaires et les conditions de travail vers le bas. Le syndicat plaide en faveur d'une intervention réglementaire pour établir des Safe Rates pour les services de transport et milite pour que ces Safe Rates soient inclus dans l'agenda politique tant au niveau national qu'europpéen.

L'UBT-FGTB effectue également un travail de lobbying en faveur de réformes législatives afin de tenir les acheteurs de services de transport responsables des violations du droit du travail par leurs sous-traitants. Elle voit la législation existante, qui stipule que les sociétés ne peuvent opérer à perte, comme une opportunité de mettre en œuvre un modèle de Safe Rates. Ce modèle calculerait le vrai coût du transport et déterminerait les tarifs que les acheteurs de services de transport devraient payer.

L'UBT-FGTB forme des alliances avec des employeurs éthiques du secteur du transport et des acheteurs responsables, en particulier dans les industries chimique et alimentaire. Elle donne la priorité à l'éducation des membres par le biais d'ateliers de formation pour montrer l'importance des safe rates et de la campagne contre le dumping social.

Enfin, l'UBT-FGTB cherche à faire comprendre aux chauffeurs belges que les causes premières de l'exploitation résident dans les défaillances systémiques dans la législation et en matière de responsabilité. Le syndicat plaide pour un modèle de Safe Rates pour garantir une rémunération équitable des sociétés et des chauffeurs.

# PARTIE 4 : DE LA THÉORIE À L'ACTION

## NOUS NOUS BATTONS ENSEMBLE !

Il n'existe pas de solution unique applicable à tous. En fonction des contextes de relations industrielles et des traditions des mouvements ouvriers, chaque syndicat abordera son travail de manière différente. Certaines parties de ce guide qui seront pertinentes pour un syndicat le seront peut-être moins pour d'autres. Nous espérons que les syndicats utiliseront ce guide avec flexibilité et échangeront entre eux et avec l'ITF sur la manière de mettre en pratique les concepts présentés ici par le biais de méthodes innovantes et créatives.

Enfin, quelles que soient les mesures prises par votre syndicat sur le terrain pour informer les travailleurs sur les problèmes structurels dans le transport routier et le lien entre les conditions de travail et de rémunération des travailleurs et la sécurité routière, elles représentent toutes un pas important vers la mise en œuvre de Safe Rates. En permettant aux travailleurs d'acquérir des connaissances, en les aidant à identifier qui est responsable des conditions de travail et de rémunération des travailleurs, en leur montrant comment engager la responsabilité de ces acteurs et en les encourageant à s'unir, vous pouvez obtenir le pouvoir qui vous permettra de changer notre industrie pour le meilleur.

**Vous pouvez utiliser la CHECKLIST ci-dessous pour déterminer si vous êtes prêt à lancer votre campagne !**

- Récolte de données sur les accidents de véhicules utilitaires
- Récolte de données sur les conditions de travail et de rémunération des chauffeurs (utilisez l'enquête sur les Safe Rates pour les chauffeurs, disponible dans les ressources supplémentaires)
- Identification des sociétés de transport et de logistique et acheteurs de services de transport majeurs
- Préparation à l'organisation de réunions avec des membres
- Identification de nouvelles cibles pour l'organisation de travailleurs
- Préparation à informer les chauffeurs en utilisant des tracts et des enquêtes sur les Safe Rates
- Réflexion sur les structures d'adhésion envisagées en fonction de la chaîne d'approvisionnement et du secteur
- (utilisez le matériel disponible dans les ressources supplémentaires)
- Développement d'un plan de communication démontrant le lien entre la structure de l'industrie, de mauvaises conditions de travail et de rémunération et la sécurité routière
- Identification des entreprises susceptibles de soutenir les Safe Rates
- Identification des entreprises ayant un comportement problématique
- Planification d'actions collectives créatives mettant en lumière la nécessité des Safe Rates
- Identification des ministères pertinents avec lesquels prendre contact
- Identification de potentiels alliés parmi les législateurs
- Préparation au développement d'une législation avec l'aide de l'ITF

## AIDE DE L'ITF

Gardez à l'esprit que l'ITF est là pour vous aider. Avons-nous toutes les réponses ? Bien sûr que non. Toutefois, nous avons une expérience significative des campagnes pour les Safe Rates et de l'accompagnement des affiliés de l'ITF tout au long du processus.

Nous sommes peut-être en contact avec certaines des sociétés que vous souhaitez approcher. Nous avons aussi des spécialistes de la communication et un réseau de chercheurs et d'experts qui peuvent vous aider à développer vos données et votre plan de communication. Nous pouvons également vous mettre en contact avec des syndicats qui souhaitent partager des expériences et une stratégie et collaborer pour créer une industrie du transport routier équitable, sûre, durable et inclusive.

**Contactez-nous :** [InlandTransport@itf.org.uk](mailto:InlandTransport@itf.org.uk)

## RESSOURCES SUPPLÉMENTAIRES

Consultez les ressources supplémentaires suivantes, qui peuvent vous aider dans la campagne de votre syndicat pour les Safe Rates:

01. [Bibliographie : Rémunération des chauffeurs de véhicules utilitaires et sécurité routière](#)
02. [Calcul des Safe Rates](#)
03. [Principes directeurs du transport routier de l'OIT : Document d'information pour les syndicats](#)
04. [Systèmes légaux de Safe Rates](#)
05. [Enquête sur les Safe Rates pour les chauffeurs](#)
06. [Matériel de campagne pour les Safe Rates \(tracts, posters, logo\)](#)
07. [PowerPoint explicatif sur les Safe Rates](#)
08. [Arguments de négociation des Safe Rates et document d'information pour les employeurs](#)
09. [Diligence raisonnable en matière de droits humains – Un guide pour les syndicats](#)
10. [Modèle d'accord de coopération dans la chaîne d'approvisionnement de l'ITF](#)
11. [Modèle de charte pour les safe rates](#)
12. [Modèle de lettre à l'attention des parties prenantes de l'industrie et du gouvernement](#)
13. [Vidéo introductive sur les Safe Rates](#)

## NOTES DE FIN

1. OIT, 2019. Principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports
2. Road Traffic Management Corporation (2023). Fatal Truck and Bus Crashes in South Africa.
3. KoRoad TAAS Database.
4. U.S. Federal Motor Carrier Safety Administration (2020). Large Truck and Bush Crash Facts 2020.
5. Takahiko Kudo and Michael H. Belzer (2020). Excessive Work Hours and Hypertension: Evidence from the NIOSH Survey Data. *Safety Science*, 129.
6. Katrin Vitols and Eckhard Voss (2021). Driver Fatigue in European Road Transport. Fédération européenne des travailleurs des transports.
7. Michael H. Belzer, Daniel A. Rodriguez and Stanley A. Sedo (2002). Paying for Safety: An Economic Analysis of the Effect of Compensation on Truck Driver Safety. Federal Motor Carrier Safety Administration, Washington, D.C.; Daniel A. Rodriguez, et al., (2003). Effects of Truck Driver Wages and Working Conditions on Highway Safety: Case Study. *Transport Research Record, Freight Policy, Economics and Logistics, Truck Transportation* (1833), 95-110; Daniel A. Rodriguez, Felipe Targa, and Michael H. Belzer (2006). Pay Incentives and Truck Driver Safety: A Case Study. *Industrial Labour Relations Review*, 59(2), 205-225
8. Michael H. Belzer and Stanley A. Sedo (2018). Why Do Long Distance Truck Drivers Work Extremely Long Hours? *The Economic and Labour Relations Review*, 29(1), 59-79.
9. KOTI (2022). Système des taux de rémunération garants de la sécurité (Safe Rates) : Analyse des résultats et mesures d'amélioration. Commandée par le Ministère des Territoires, de l'Infrastructure et du Transport [coréen] de Corée du Sud ; Gwanghun Lee et Taesung Kim, 2017. Enquête sur l'impact de l'environnement social dans le secteur routier sur les accidents de la route. *Étude logistique*, 25(1), 1-22 [coréen].
10. Ce compte-rendu a été établi à partir des discussions avec des représentants syndicaux et Jörg Novak (2021). Do choke points provide workers in logistics with power? A critique of the power resources approach in light of the 2018 truckers' strike in Brazil. *Review of International Political Economy*, 29(5), 1675-1697.



WWW.ITFGLOBAL.ORG

WE MOVE THE WORLD.



Paardenmarkt 66  
2000 Antwerpen  
info@ubt-fgtb.be  
www.ubt-fgtb.be



INTERNATIONAL  
TRANSPORT  
WORKERS'  
FEDERATION

49-60 Borough Road  
London SE11DR  
+44 (0)20 7403 2733