



**NOS
TRANSPORTS
PUBLICS**

**POLITIQUE POPULAIRE
DES TRANSPORTS PUBLICS**

CHARTRE DES PERSONNELS DU MÉTRO

**NOS EMPLOIS
SONT VOS
DROITS**





INTRODUCTION

Les métros représentent une composante essentielle d'un système intégré de transport public. Ils offrent le moyen le plus efficace de déplacer un grand nombre de voyageurs le long des corridors et réseaux de transport, et entre ces derniers. Plus rapides, ils constituent l'un des modes de transport public les plus performants¹.

Les métros jouent un rôle essentiel dans la réduction des inégalités locales au sein des villes. Des systèmes de métro accessibles et performants, interconnectés avec d'autres modes de transport public tels que les bus, les trams et les trains, offrent un moyen essentiel de lutter efficacement contre le changement climatique, de promouvoir un report modal vers les transports publics, de relier les communautés qui dépendent des transports publics au quotidien et de promouvoir ainsi la justice sociale en donnant une expression concrète à la mobilité en tant que droit humain fondamental.

Les personnels du métro sont les piliers des systèmes de métro et la principale force permettant de garantir le droit à la ville pour des millions de passagers à travers le monde.

Malgré l'expansion des réseaux de métro, la création d'emplois et les services apportés à un plus grand nombre de passagers, l'accent mis par de nombreux systèmes sur l'automatisation, l'externalisation et la numérisation a accru la pression sur les travailleurs et porté atteinte à la qualité des services. Les passagers du monde entier ont exprimé à maintes reprises leur préférence pour l'interaction humaine plutôt que pour les machines, ainsi que la nécessité d'accroître les effectifs chargés de la collecte des titres de transport et des services à la clientèle aux fins d'atténuer les divers risques pour la sécurité

des passagers. Un métro plus efficace et plus sûr est aussi plus humain, et seul un effectif accru de travailleurs peut permettre d'y arriver.

Les personnels du métro se heurtent à des défis tels que les menaces pesant sur les emplois décents et hautement qualifiés en raison de l'automatisation, de la numérisation, des suppressions d'emplois à certains postes, du harcèlement de la part des passagers et de la violence fondée sur le genre. Les personnels du métro et leurs syndicats sont également confrontés à des processus de privatisation et d'externalisation. Il a été démontré que ces processus menacent la sécurité du système, les conditions de travail des travailleurs et la qualité des services offerts aux passagers.

En tant que personnels du métro, nous estimons que l'expansion du transport public est la pierre angulaire de la lutte contre les inégalités, de la lutte contre le changement climatique et de l'expansion du droit à la ville pour les millions de personnes qui en dépendent.

Qu'ils soient privés ou publics, les employeurs tendent à rogner sur les dépenses au nom de l'efficacité, de la durabilité et de la maîtrise des coûts. Cette idéologie dangereuse amène à augmenter la charge de travail confiée à des effectifs désormais moins nombreux, qui voient leurs salaires réduits et qui évoluent dans des environnements plus stressants.

La présente Charte des personnels du métro énonce les grandes priorités qui doivent constituer la pierre angulaire d'un secteur du métro renouvelé et performant, axé sur la prestation d'un service public de qualité et la lutte contre les inégalités et plaçant les travailleurs et les passagers au centre de ses préoccupations.

¹ Cette charte a été discutée pour la première fois lors de la réunion des syndicats du métro à Istanbul, Türkiye, en novembre 2023. Voir l'Accord d'Istanbul : <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/Istanbul%20Accord%20on%20Union%20Organising%20in%20the%20Metro%20Sector%20FR.pdf>



I. [REDACTED] **DES SALAIRES ÉQUITABLES** **ET DE BONNES CONDITIONS** **DE TRAVAIL**

1. De manière générale, tous niveaux de rémunération confondus, les travailleurs ont du mal à faire face à l'augmentation du coût de la vie. Les employeurs doivent porter le salaire minimum initial au niveau du salaire décent local, et ce pour tous les travailleurs. Quels que soient la classification de son emploi et son statut au regard de l'emploi, tout travailleur mérite une rémunération équitable.
2. Tous les personnels du métro doivent pouvoir bénéficier de pauses et de périodes de repos appropriées, et d'un accès adéquat aux installations.
3. Ils doivent travailler selon des horaires équitables et prévisibles et l'entreprise doit chercher à maximiser le travail à temps plein.
4. Les contrats zéro heure ne devraient pas être autorisés dans le cadre des opérations d'exploitation du métro.
5. Les personnels du métro doivent avoir le droit de se syndiquer et de s'engager dans des négociations collectives pour défendre leurs droits et leurs intérêts.

II. [REDACTED] **RECOURS À UNE** **MAIN-D'ŒUVRE INTERNE** **ET INTERDICTION** **DE L'EXTERNALISATION**

1. Les opérations d'exploitation du métro doivent être internalisées, plutôt qu'externalisées, en veillant à ce que tous les services soient fournis par une main-d'œuvre employée directement, jouissant pleinement de ses droits et des mêmes conditions de travail que tous les autres acteurs du système.
2. L'externalisation ne devrait pas être autorisée ; l'organisation centrale devrait reprendre le contrôle des tâches externalisées.



III. **SANTÉ ET SÉCURITÉ**

1. Pour les travailleurs et les passagers, la sécurité opérationnelle est un enjeu primordial.
2. Les personnels du métro ont le droit à un cadre de travail sûr et salubre. La direction devrait mettre en œuvre des protocoles robustes en matière de santé et de sécurité pour protéger les travailleurs et les passagers.
3. L'utilisation de l'amiante devrait être interdite dans tous les systèmes de métro, ce matériau faisant d'ailleurs l'objet d'une surveillance et d'une réglementation au niveau international.
4. Il convient de proposer des formations, un équipement de protection et des ressources adéquats aux fins d'atténuer les risques professionnels et de prévenir les accidents ou les blessures au sein du système de métro.
5. Le changement climatique doit être pris en compte en tant que danger pour la santé et la sécurité et des protocoles adaptés aux effets des phénomènes météorologiques extrêmes sur les systèmes de métro doivent être mis en place. Les inondations, les vagues de chaleur et la pollution atmosphérique doivent être considérées en premier lieu dans le cadre de ces adaptations.

IV. **PROPRIÉTÉ ET CONTRÔLE PUBLICS**

1. Le système de métro devrait demeurer aux mains du secteur public, continuer d'être exploité et financé par ce dernier et servir l'intérêt de la collectivité plutôt qu'un but lucratif.
2. Les processus décisionnels concernant le système de métro devraient être transparents et soumis à l'obligation de rendre des comptes au public, et des mécanismes devraient être instaurés afin de permettre la participation et la supervision des syndicats et de la collectivité.
3. Les systèmes de métro actuellement sous concession ou sous exploitation privée devraient être placés dans le giron public.

V. **LOGEMENT ET GENTRIFICATION**

1. Les exploitants des systèmes de métro, les autorités de transport public et les gouvernements locaux doivent donner la priorité aux initiatives de logement abordable afin de répondre aux défis de la gentrification et veiller à ce que les travailleurs puissent vivre au sein des collectivités qu'ils desservent.
2. Chaque station de métro et chaque projet devrait considérer le logement comme un élément clé de son développement, et le logement des personnels du métro et de leurs familles comme une priorité.
3. Les exploitants des systèmes de métro, les autorités de transport public et les autorités locales doivent collaborer avec les collectivités touchées afin d'atténuer le déplacement de résidents induit par les projets de développement liés au métro, qui conduisent souvent à une valorisation excessive des logements dans les quartiers environnants.



VI. [REDACTED] **TARIFS ET FINANCEMENT**

1. Les tarifs des services de métro devraient être abordables et équitables, compte tenu des différents milieux socio-économiques des voyageurs et du fait que les transports publics sont un droit qui ne devrait pas être associé à des activités génératrices de revenus.
2. Pour soutenir les initiatives de maintenance, d'exploitation, d'expansion et d'amélioration tout en continuant à proposer des services abordables pour les passagers et une rémunération équitable pour les travailleurs, le système de métro doit bénéficier d'un financement public durable.

VII. [REDACTED] **TECHNOLOGIE**

1. Pas d'automatisation sans négociation. L'intervention humaine doit être un pilier des opérations d'exploitation du métro.
2. Les avancées technologiques appliquées au niveau du système de métro devraient être mises à profit pour améliorer la sécurité, l'efficacité et l'accessibilité tout en assurant la sécurité d'emploi des travailleurs. La présence humaine doit être une priorité lors de toute opération.
3. L'automatisation ne devrait pas entraîner le déplacement de travailleurs, y compris des travailleuses qui sont souvent touchées de manière disproportionnée par celle-ci.
4. Les travailleurs et les syndicats devraient bénéficier d'un préavis suffisant et d'explications objectives lorsque de nouvelles technologies sont mises en œuvre, abordant notamment les retombées sur diverses professions, y compris les emplois principalement occupés par des femmes.
5. Les opérations d'exploitation du métro devraient minimiser le suivi, la surveillance et le contrôle algorithmique des travailleurs.
6. Les personnels du métro devraient recevoir des formations et un soutien leur permettant de s'adapter aux évolutions technologiques et de contribuer à l'innovation au sein du système.
7. Les opérateurs de métro doivent mettre en place des garanties couvrant les travailleurs et les passagers dans le cadre du recours à l'intelligence artificielle.
8. Le transfert de technologie et la souveraineté technologique doivent être garantis pour tous les systèmes de métro. Les systèmes de métro des pays du Sud doivent pouvoir façonner la mise en œuvre des évolutions technologiques dans leur propre contexte.



VIII. ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES

1. Le métro en tant que lieu de travail doit être exempt de violence et de harcèlement fondés sur le genre et des politiques et procédures doivent être en place pour traiter tout cas d'inconduite. Il s'agit de prioriser et de négocier la mise en œuvre de la Convention n° 190 et de la Recommandation n° 206 de l'OIT sur la violence et le harcèlement dans le monde du travail.
2. Il convient de promouvoir la diversité et l'égalité entre les sexes au sein de la main-d'œuvre du métro par le biais de mesures de recrutement et de rétention des effectifs, y compris en assurant une représentation équitable au niveau des fonctions dirigeantes ainsi que des possibilités de progression hiérarchique.
3. Les opérateurs de métro doivent proposer des promotions, des formations et des reconversions pour aider les femmes de tous âges à gagner plus, notamment en accédant à des fonctions de conduite, de contrôle et de direction, et aux postes créés par les nouvelles technologies.
4. Les infrastructures et les services de métro doivent prévoir des installations sanitaires adéquates pour les travailleuses et les passagères, comme des toilettes, et la mise à disposition d'eau potable.
5. Les mesures de santé et de sécurité doivent tenir compte des besoins des femmes, y compris concernant les uniformes, les équipements de protection individuelle et les pauses toilettes programmées.
6. Les horaires et les postes de travail devraient s'adapter aux responsabilités familiales des femmes comme des hommes, et répondre aux risques de sécurité posés par les horaires très matinaux et tardifs, par exemple en assurant un transport entre le lieu de travail et le domicile.

IX. CHANGEMENT CLIMATIQUE

1. Le système de métro devrait apporter une contribution active aux efforts de lutte contre le changement climatique en accordant la priorité à la durabilité, en réduisant les émissions de carbone et en promouvant des pratiques respectueuses de l'environnement.
2. Les personnels du métro devraient plaider pour des politiques et des initiatives qui soutiennent la transition vers des sources d'énergie renouvelables et réduisent l'empreinte écologique des réseaux de transport.

X. TEMPS DE TRAVAIL

1. La réduction du temps de travail sans perte de salaire doit devenir une priorité pour tous les systèmes de métro à travers le monde.



**NOS
TRANSPORTS
PUBLICS**

Nos transports publics, ITF

www.OurPublicTransport.org
[#OurPublicTransport](https://twitter.com/OurPublicTransport)
opt@itf.org.uk

**Politique populaire
des transports publics**

www.OPTpolicy.org

The background features a series of vertical pink stripes in the upper half and diagonal pink stripes in the lower half. A dark blue line with a stepped profile runs across the middle, framing the central text.

**POLITIQUE POPULAIRE
DES TRANSPORTS PUBLICS**